



**INSTITUTO LATINO-AMERICANO DE ARTE,
CULTURA E HISTÓRIA (ILAACH)**

**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM
HISTÓRIA (PPGHIS)**

**AS COMPANY TOWNS E VILAS PERIFÉRICAS NO AMAPÁ
HISTÓRIAS E MEMÓRIAS DE UMA OUTRA AMAZÔNIA (1960-2010)**

ALANNA AQUEMI SANTIAGO SAITO

Foz do Iguaçu
2023

**INSTITUTO LATINO-AMERICANO DE ARTE,
CULTURA E HISTÓRIA (ILAACH)**

**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM
HISTÓRIA (PPGHIS)**

AS COMPANY TOWNS E VILAS PERIFÉRICAS NO AMAPÁ
HISTÓRIAS E MEMÓRIAS DE UMA OUTRA AMAZÔNIA (1960-2010)

ALANNA AQUEMI SANTIAGO SAITO

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal da Integração Latino-Americana, como requisito parcial à obtenção do título de Mestra em História.

Orientador: Prof. Dr. Hernán Venegas Marcelo

Foz do Iguaçu
2023

ALANNA AQUEMI SANTIAGO SAITO

AS COMPANY TOWNS E VILAS PERIFÉRICAS NO AMAPÁ
HISTÓRIAS E MEMÓRIAS DE UMA OUTRA AMAZÔNIA (1960-2010).

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal da Integração Latino-Americana, como requisito parcial à obtenção do título de Mestra em História.

BANCA EXAMINADORA

Orientador: Prof. Dr. Hernán Venegas Marcelo
UNILA

Coorientador: Prof. Dr. Pedro Marcelo Staeve.
UNILA

Prof. Dra. Endrica Geraldo
UNILA

Prof. Dra. Carla Monteiro de Souza
UFRR

Foz do Iguaçu, _____ de _____ de _____.

Catálogo elaborado pelo Setor de Tratamento da Informação
Catálogo de Publicação na Fonte. UNILA - BIBLIOTECA LATINO-AMERICANA - PTI

S158

Saito, Alanna Aquemi Santiago.

As Company Towns e Vilas Periféricas no Amapá: histórias e memórias de uma outra Amazônia (1960-2010)
/ Alanna Aquemi Santiago Saito. - Foz do Iguaçu, 2023.

128 f.: il., color.

Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal da Integração Latino-Americana, Instituto Latino-Americano de Arte, Cultura e História, Programa de Pós-Graduação Interdisciplinar em Estudos Latino-Americano em História. Foz do Iguaçu - PR, 2023.

Orientador: Prof. Dr. Hernán Venegas Marcelo.

Coorientador: Prof. Dr. Pedro Marcelo Staevie.

1. Amazônia. 2. Amapá. 3. História urbana. 4. Vilas periféricas. I. Venegas Marcelo, Prof. Dr. Hernán. II. Staevie, Prof. Dr. Pedro Marcelo. III. Título.

CDU 930(811.3:811.6)''1960/2020''

Dedico este trabalho ao meu filho Otto,
por ser todos os dias a minha mais
perfeita e linda fonte de inspiração.
Amo-te infinitamente, meu menino.

AGRADECIMENTOS

Considero este momento o mais importante, feliz e prazeroso em escrever. Afinal, se ele chegou, é porque todas as dificuldades para desenvolver esta dissertação de mestrado foram superadas e obviamente isso só foi possível com a ajuda de muitas pessoas. É com o coração cheio de gratidão que quero agradecer a cada uma delas.

Quero começar agradecendo a existência da pessoa que é a razão das minhas lutas, Otto, meu filho amado, obrigada por ser essa criança tão compreensiva, amável e alegre, que me acompanha nas madrugadas de estudo até adormecer. Mamãe te ama “ao infinito e além”.

Agradeço a UNILA pela oportunidade de fazer parte do PPGHIS através de um processo seletivo acessível e democrático. Agradeço a todos os docentes do PPGHIS, em particular, aos professores Rosângela e Clóvis, os quais tive o imenso prazer em aprender e compartilhar conhecimento. Sou grata também a secretaria do programa que sempre me orientou e tirou dúvidas.

Não poderia deixar de agradecer ao meu orientador, o Prof. Dr. Hernán Venegas Marcelo, por sua humanidade, paciência e exímio profissionalismo. Sem seu direcionamento e ajuda não conseguiria concluir essa jornada, obrigada, obrigada, obrigada! Devo gratidão, também, ao meu coorientador, o Prof. Dr. Pedro Marcelo Steavie que além de fazer considerações importantes para a pesquisa me supervisionou na disciplina de estágio em docência.

Agradeço à prof. Dra. Carla Monteiro de Souza (UFRR) e à Prof. Dra. Endrica Geraldo (UNILA), por participarem tanto da banca de qualificação quanto de defesa desse trabalho. Professoras, vocês foram essenciais para o amadurecimento dessa pesquisa, sou grata por cada observação feita por vocês.

Agradeço aos colegas do PPGHIS, principalmente aos da turma 2020/2, que assim como eu enfrentaram o desafio do ensino remoto e todas as outras dificuldades que a pandemia da covid-19 nos trouxe. Em meio a tudo isso, tive a oportunidade de conhecer Hamanda Fontenele, a minha rede de apoio e amizade nessa loucura que é a pós-graduação. Agradeço aos moradores das vilas que visitei, em especial James, Djalma, Constância e Silvano, que enriqueceram esse estudo com suas memórias e experiências.

Agora, agradecerei aos “meus”, começando pela minha irmã Rikary

Saito que está ao meu lado em todos os momentos, sejam eles felizes ou tristes. Obrigada irmã por tudo que fazes por nós. Agradeço ao meu pai Roberto Saito por dedicar sua vida para nos dar o melhor e por ter me ensinado que estudar vale a pena. Mesmo não estando fisicamente nesse plano, agradeço a minha amada Mãe Socorro Santiago, que sempre foi a minha maior incentivadora, cada sonho concretizado dedico a ti, minha rainha. Agradeço minha família, na pessoa da minha avó Chiquinha, por todo o suporte que me dão com os cuidados com meu menino. Sem vocês seria impossível estudar.

Agradeço aos meus amigos: Romário Sanches, você é minha inspiração, obrigada por sempre me socorrer nas dúvidas acadêmicas e por ser esse amigo tão leal e bondoso. Anny Arouxa, só você para se disponibilizar a dirigir por horas para me acompanhar na pesquisa de campo, obrigada por sempre me apoiar. Camilo Mota, obrigada por me acolher em sua casa e me apresentar as pessoas que contribuíram com seus relatos nessa pesquisa. Gratidão às amigas Milena Sages e Mahely Wellem por permitirem a utilização da música Maria Serrana nessa dissertação, agradeço também por serem tão presentes em minha vida. Leandro Freitas, obrigada por ser minha “biblioteca” e sempre ter me ajudado com as referências. Agradeço aos amigos e colegas de trabalho Tiago Lima e Emilene Lobato que sempre se dispuseram a me substituir quando precisei faltar no trabalho.

Finalizo agradecendo a Deus que colocou cada uma dessas pessoas em meu caminho e que sempre foi o alicerce da minha caminhada e me sustentou até aqui. Obrigada Senhor!

RESUMO

Esta dissertação é um estudo sobre as *company towns* e as vilas periféricas das cidades de Santana e Serra do Navio, situadas no estado do Amapá, tendo como recorte temporal o período compreendido entre 1960 e 2010. Antecipa-se a essas reflexões um capítulo que trata sobre a Amazônia, a ICOMI e o Amapá, destacando as cidades de Santana e Serra do Navio. Sobre estas, se problematizam suas histórias, memórias e a herança da ICOMI, nos detendo, particularmente, às vilas periféricas. A história, notadamente a história urbana, os estudos sobre o campo da memória e da história oral norteiam os principais argumentos desta dissertação de mestrado, também de viés interdisciplinar. Aponta-se para uma história urbana de tipo mais social que revele a multiplicidades de atores negligenciados por leituras tradicionais da história. Dialoga-se, fundamentalmente, com especialistas como: Carlos Walter Porto Gonçalves, José Augusto Drummond, Mariângela Pereira, Yara Vicentini, Carla Lima, Bertha Becker e Elke Nunes. Espera-se que este trabalho contribua para outra leitura da história e da memória da Amazônia Brasileira, especificamente, a das *company towns* e das vilas periféricas no estado do Amapá.

Palavras-chave: Amazônia, Amapá; História Urbana: *Company Towns*; Vilas Periféricas.

ABSTRACT

Esta disertación hace un estudio sobre las *company towns* y las villas periféricas de las ciudades Santana y Serra do Navio, ubicadas en el estado de Amapá, teniendo como corte temporal el período entre 1960 y 2010. Estas reflexiones son anticipadas por un capítulo que trata sobre la Amazonía, sobre la ICOMI y sobre Amapá, destacando las ciudades de Santana y Serra do Navio. En relación a estas, se problematizan sus historias, memorias, y el patrimonio de la ICOMI, contrándose, particularmente, en las villas periféricas de ellas. La historia, en particular la historia urbana, los estudios relacionados al campo de la memoria y la historia oral guían los principales argumentos de esta tesis de maestría, que también posee un espíritu interdisciplinar. Apunta a una historia urbana más social que revele la multiplicidad de actores desatendidos por las lecturas tradicionales de la historia. Dialoga, fundamentalmente, con especialistas como: Carlos Walter Porto Gonçalves, José Augusto Drummond, Mariângela Pereira, Yara Vicentini, Carla Lima, Bertha Becker y Elke Nunes. Se espera que este trabajo contribuya a otra lectura de la historia y de la memoria de la Amazonía brasileña, específicamente la de las *company towns* y villas periféricas del estado de Ama

Palabras clave: Amazonía, Amapá; Historia Urbana; *Company Towns*; Villas Periféricas.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 – Representação das Amazonas	24
Figura 2 – Mapa da Amazônia legal	26
Figura 3 – Gráfico da média anual do preço do manganês (1921-1998)	34
Figura 4 – Fotografias perímetro de mineração	37
Figura 5 – Fotografias perímetro de mineração	37
Figura 6 – Mapa de divisão dos bairros de Santana	38
Figura 7 – Gráfico do crescimento populacional de Santana (1991 - 2025)	53
Figura 8 – Planta esquemática da Vila Serra do Navio	56
Figura 9 – Reportagem jornal manchete	57
Figura 10 – Moradia típica dos anos de 1940	58
Figura 11 – Moradia trabalhadores da ICOMI	58
Figura 12 – Tabela de números e tipos de residências nas company towns	59
Figura 13 – Mapa da configuração da cidade de Serra do Navio	62
Figura 14 – Localização geográfica Vila Cutaca	71
Figura 15 – Localização da Baixada do Ambrósio	75
Figura 16 – Imagem aérea Baixada do Ambrósio	77
Figura 17 – Imagem aérea Vila Amazonas 1950	78
Figura 18 – Localização da Vila Elesbão	80
Figura 19 – Casas e passarelas da Vila Elesbão	81
Figura 20 – Pavimentação Vila Amazonas	82
Figura 21 – Ausência de esgoto na Vila Elesbão	83
Figura 22 – Esgotamento em Vila Amazonas	83
Figura 23 – Localização da Vila do Cachaço	93
Figura 24 – Registro fotográfico com o senhor José Djalma e Constância	95
Figura 25 – Localização da Vila Água Branca	100
Figura 26 – Registro fotográfico de Silvana Pinheiro	101
Figura 27 – Reportagem Jornal Manchete	111

LISTA DE SIGLAS

ALC	Área de Livre Comércio
ALCMS	Área de Livre Comércio de Macapá e Santana
AMCEL	Amapá Celulose S/A
BRUMASA	Bruynzel Madeireiras S/A
CAESA	Companhia de Água e Esgoto do Amapá
CEA	Companhia de Eletricidade do Amapá
CNN	Cable News Network
DNPM	Departamento Nacional de Produção Mineral
EFA	Estrada de ferro do Amapá
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
ICOMI	Industria de Comércio e Minério
INPE	Instituto Nacional de Pesquisa Espacial
PDP-MCP	Plano Diretor Participativo de Macapá
PDP	Plano Diretor Participativo
PDP-STN	Plano Diretor Participativo de Santana
PDU – FJP	Plano de Desenvolvimento Urbano Fundação João Pinheiro
PDU	Plano de Desenvolvimento Urbano
PGC	Programa Grande Carajás
REA	Regimes Aduaneiros Espaciais
TCU	Tribunal de Contas da União
TFA	Território Federal do Amapá

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO.....	13
2 “A AMAZÔNIA DOS MINÉRIOS E A INDÚSTRIA DE COMÉRCIO DE MINÉRIO S.A (ICOMI)”	21
2.1 AMAZÔNIAS.....	21
2.1.1 A Amazônia: visões e revisões.....	21
2.1.2 A Amazônia revisitada: diversas histórias.....	28
2.2 A AMAZÔNIA E A INDÚSTRIA DE COMÉRCIO DE MINÉRIOS.....	32
2.2.1.A Amazônia e a ICOMI.....	32
2.3 SANTANA E SERRA DO NAVIO.....	44
2.3.1 As <i>company towns</i> no Brasil.....	44
2.3.2 Santana.....	46
2.3.3 Serra do Navio.....	54
3 AS VILAS PERIFÉRICAS E AS COMPANY TOWNS NO AMAPÁ.....	68
3.1 AS VILAS PERIFÉRICAS DE SANTANA.....	68
3.1.1 Vila Cutaca.....	70
3.1.2 Baixada do Ambrósio.....	75
3.1.3 Vila Elesbão.....	79
3.2 AS VILAS PERIFÉRICAS DE SERRA DO NAVIO.....	90
3.2.1 Vila do Cachaço.....	93
3.2.2 Vila Colônia de Água Branca.....	99
3.3 UMA UTOPIA URBANA PARA AS VILAS PERIFÉRICAS E COMPANY TOWNS NO AMAPÁ/AMAZÔNIA.	106
4 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	115
REFERÊNCIAS.....	119
APÊNDICES.....	126
APÊNDICE A – ROTEIRO DAS ENTREVISTAS.....	127
APÊNDICE B – TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE ESCLARECIDO.....	128

1 INTRODUÇÃO

*Maria Serrana tem sorriso faceiro e um jeito matreiro
Nem parece que é americana.*

*Ela se embrenha na mata que nunca termina
E transporta riqueza de um povo que é cheio de dor.
A natureza nos convida a apreciar, a cuidar, preservar
Mas Maria nos trilhos carrega os tesouros de cá.*

*Esse tapete metálico leva Maria
E o barulho da máquina maltrata meu coração
Com destino certo, sem desvio, cortando riachos e rios
A mina de encantos se esconde em Serra do Navio.*

Milena Sarges (2014)

A música “Maria Serrana” (2014) acima referida da compositora amapaense Milena Sarges foi inspirada em um dos marcos da história do Amapá — a atividade pioneira de mineração na Amazônia. A mineração na Amazônia se consolidou através da implantação da Indústria de Comércio de Minério — ICOMI, que explorava o minério de manganês em Serra do Navio, no então Território Federal do Amapá. A composição de Sarges rememora e revela o inacreditável feito realizado por essa empresa, nos anos de 1950, pois, a ICOMI por meio de seus aparelhos de infraestrutura (porto de embarque de minério, estrada de ferro e suas company towns), modificou as paisagens e territorialidades da região, contribuindo para o surgimento e/ou crescimento de cidades como Santana e Serra do Navio.

“Maria Serrana” nos faz refletir sobre as imagens/visões oscilantes sobre a Amazônia ao longo do tempo: ora “terra sem história” ou “inferno verde”, ora terra de natureza exuberante e intocada, patrimônio universal da humanidade. Em oposição a esses estereótipos, a música, ratificou a ideia de uma natureza sobreposta à atividade humana, ou seja, a ideia de “grande vazio demográfico”, “região sem cultura” e sem “civilização”. Portanto, ao conseguirmos enxergar a Amazônia para além dessas visões/imagens construídas desde o período colonial, podemos ir além e fazer a leitura de uma “outra Amazônia”, de uma Amazônia com uma conotação mais urbana, mesmo considerando a polissemia do termo urbano.

Podemos entender mais nitidamente essa questão ao analisarmos o processo de crescimento e/ou origem de cidades na Amazônia que está ligado às atividades econômicas desenvolvidas na região. Entre as diversas atividades

econômicas realizadas na Amazônia, a mineração, talvez, tenha sido a atividade produtiva que mais impulsionou o surgimento e/ou crescimento de cidades. Os projetos mineradores implantados necessitavam de infraestrutura e equipamentos que serviam tanto para facilitar o trabalho de exploração desses minérios quanto para atrair trabalhadores para o local, destacando, a exemplo, as *company towns*.

Nessa perspectiva, salientamos que, na lógica capitalista, a partir da inserção da Amazônia como agente produtor de novas territorialidades urbanas, enfatizando às *company towns* (cidades — empresas), suas construções foram uma prática empresarial do início do século XX que contribuíram para uma nova lógica territorial nas cidades. Afinal, comportaram a construção de núcleos de moradia conjuntos aos espaços produtivos que incluíam a totalidade das estruturas, como: ruas, transporte coletivo para funcionários, sistema de saneamento básico, parques, oferta de serviços educacionais, de saúde e culturais. Também podemos verificar o surgimento de vilas improvisadas e/ou periféricas no entorno dos megaprojetos, impulsionando a criação de cidades interioranas, bem como inúmeros bairros hoje integrados às cidades que surgiram devido às *company towns*, como nas cidades de Santana e Serra do Navio.

Nesse sentido, esta dissertação de mestrado objetiva estudar as cidades amapaenses de Santana e Serra do Navio e vilas periféricas que se desenvolveram com a implantação da Indústria e Comércio de Minério (ICOMI) de 1960 a 2010, para compreender o processo de surgimento e/ou crescimento destas cidades a partir das *company towns*, sob uma perspectiva histórica e crítica.

Tais reflexões se encontram no segundo capítulo, intitulado: “A Amazônia dos minérios e a Indústria de comércio de Minério S.A (ICOMI)” que trata sobre as imagens/visões das/sobre Amazônia ou Amazônias, sobre a implantação da ICOMI e o Amapá e sobre as cidades de Santana e Serra do Navio. Para melhor compreensão, dividimos esse capítulo em três subcapítulos, como se verifica a seguir.

No subcapítulo 2.1 intitulado “Amazônias”, focamos nossa atenção na reflexão das diversas denominações sobre a Amazônia ao longo do tempo e suas interpretações de diversos campos do saber; entre eles a história, a economia, a geografia, o urbanismo, a arquitetura e aquelas denominações próprias dos amazônidas. Entenderemos, também, a existência de estereótipos sobre a Amazônia e os amazônidas. Refletimos sobre a importância da historiografia amazônica para a desconstrução desses estereótipos, bem como fizemos uma análise sobre a

importância da inserção dessas novas abordagens nos currículos do ensino no estado do Amapá. Deste modo, conseguimos sintetizar conceitual e vivencialmente a existência de uma outra ou outras Amazônias, que é pouco conhecida, que se relaciona à exploração dos minérios e tem perfil mais urbano e social.

No subcapítulo 2.2 “A Amazônia e a Indústria de Comércio de Minério (ICOMI)”, fizemos a leitura de uma outra Amazônia relacionada à exploração dos minérios. Ocupamos nossa atenção em colocar em perspectiva histórica e crítica a Indústria de Comércio de Minérios (ICOMI), destacando seu histórico, propósitos e impactos na paisagem natural e cultural do Amapá, estabelecendo um relato de uma história crítica da ICOMI pautada nos estudos históricos ou historiográficos sobre a mineradora. Já no subcapítulo 2.3 “Santana e Serra do Navio”, colocamos em perspectiva histórica as cidades de Santana e Serra do Navio, dando destaque a formação do espaço urbano das cidades a partir da instalação de suas *company towns* e a formação de núcleos populacionais no entorno. Nesse sentido, priorizamos a importância da história urbana na Amazônia, particularmente em relação à Santana e Serra do Navio.

No terceiro capítulo, “As vilas periféricas e *company towns* no Amapá”, identificamos e analisamos o crescimento e/ou surgimento de vilas periféricas em torno das *company towns* da ICOMI, assim como as relações convergentes e divergentes entre essas duas áreas. Ademais, procuramos nesse capítulo o entendimento de uma história urbana mais social, na qual a história urbana da Amazônia, pode e deve dialogar com diversas áreas do conhecimento, como os estudos relacionados ao campo da memória e do patrimônio que nortearam os relatos desta pesquisa. Esse capítulo também foi dividido em três subcapítulos.

O subcapítulo 3.1 “Vilas periféricas de Santana”, focou sua atenção para a Vila Cutaca, na Baixada do Ambrósio e para a Vila Elesbão. Com este intuito, fizemos um histórico do surgimento e/ou crescimento dessas vilas entre os anos de 1960 a 2010, salientando as principais problemáticas em relação ao planejamento urbano — no âmbito da história urbana — em comparação a vila Amazonas, a *company town* da ICOMI. O relato desse subcapítulo se apoiou em trabalhos de historiadores, urbanistas e geógrafos sobre as vilas periféricas. Na análise do subcapítulo 3.2 “As vilas periféricas de Serra do Navio”, direcionamos nosso foco para a Vila do Cachaço e Vila Colônia de Água Branca do Amapari. Para tal, fizemos um histórico do surgimento dessas vilas entre os anos 1960 a 2010 e destacamos as

principais problemáticas em relação ao planejamento urbano em comparação a vila Serra do Navio — no âmbito da história urbana — tomando como ponto de partida as memórias de moradores pioneiros. O contato com esses moradores e suas memórias nos fizeram enxergar as cidades de outra maneira, mostrando a importância de considerar os diversos sujeitos e suas percepções sobre o lugar onde vivem.

Por fim, no subcapítulo 3.3 “Uma utopia urbana para as vilas periféricas e *company towns* no(a) Amapá/Amazônia” fizemos uma síntese reflexiva sobre o termo utopia. Objetivamos com tal síntese e reflexão, inspirado nas pesquisas de Yara Vicentini, Edna Castro e Bertha Becker, apontar para um estado desejado sobre as cidades e modernidade urbana ou a ausência dela na Amazônia. As reflexões presentes nesse subcapítulo, apontam para os desafios de uma história urbana mais social, que unida a outras disciplinas do conhecimento como a geografia e a antropologia, contribui para pensar criticamente o passado recente. Tais reflexões podem, também, auxiliar as políticas públicas para/sobre as vilas periféricas de cidades pequenas e médias na Amazônia, especificamente do Amapá.

As perguntas que nortearam essa pesquisa foram: Como compreender a história e o processo de desenvolvimento das cidades de Santana e Serra do Navio através da instalação da ICOMI no Amapá? Qual papel da ICOMI para o processo de configuração de Santana e Serra do Navio? Quais as divergências e convergências entre as *company towns* (área planejada) e vilas periféricas (área improvisada)? E, como os estudos relacionados à história urbana, à memória, à história oral e ao patrimônio podem contribuir para a visão de uma outra Amazônia tendo as *company towns* da ICOMI como influenciadoras para novas áreas de ocupação e dinâmicas sociais? Por último, qual seria o estado desejado ou cenário utópico dessa Amazônia mais urbana das vilas periféricas e *company towns*?

Assim, foram suscitadas as seguintes hipóteses: a) O surgimento e/ou crescimento das cidades de Santana e Serra do Navio foram impulsionados pela implantação da Indústria de Comércio de Minério (ICOMI); b) O crescimento rápido e acelerado da população contribuiu para a ocupação de novas áreas nas cidades de Santana e Serra do Navio; c) A ausência de planejamento urbano por parte do governo fez com que surgissem vilas improvisadas e periféricas nas cidades de Santana e Serra do Navio; e, d) Pensar a história urbana a partir de uma perspectiva mais social em diálogo com a história oral e a memória, pode proporcionar uma análise mais aprofundada e vivencial sobre as vilas periféricas e *company towns* no Amapá.

A escolha e análise das fontes para essa pesquisa foram realizadas em duas etapas: a pesquisa bibliográfica e a pesquisa documental. A pesquisa bibliográfica sobre o tema foi de suma importância, pois facilitou a escolha e análise das demais fontes, além de garantir a bagagem teórica e metodológica ao trabalho. Destacam-se como *locus* de referência os programas de pós-graduação, principalmente, das Universidades Federais do Amapá, Pará e São Paulo. Paralelamente, a pesquisa documental nos possibilitou interagir e analisar os mais variados tipos de fontes históricas, como: as revistas dos planos técnicos de desenvolvimento urbano (planos diretores da cidade), fotografias, documentos encontrados no arquivo da ICOMI (plantas arquitetônicas, jornais, documentos administrativos e etc.), processo de patrimonialização da Vila Serra do Navio, entrevistas semiestruturadas com moradores antigos das vilas, entre outras. Essa documentação foi encontrada principalmente nas prefeituras de Santana e Serra do Navio, no arquivo da ICOMI e nos acervos particulares de antigos moradores.

Gostaríamos de registrar alguns entraves no processo de seleção, acesso e análise das fontes que, de certa maneira, atrasaram a pesquisa e quase mudaram as perspectivas de análise. Como mencionamos anteriormente, tínhamos o desejo de realizar um estudo dentro do campo de análise da história urbana que contemplasse os sujeitos e suas percepções de mundo. Pretendíamos fazê-lo sob a vertente metodológica da história oral e do campo da memória. Entretanto, com o advento da pandemia pelo Covid-19, era impossível realizar entrevistas de forma presencial. Esse cenário nos fez buscar nova estratégia de aplicação da pesquisa, que foi a utilização das fotografias presentes no subcapítulo que trata das vilas periféricas de Santana, para não estagnarmos com a escrita do trabalho.

Quando começamos a elaborar o subcapítulo sobre as vilas periféricas de Serra do Navio, nos deparamos com outro problema: a ausência de referências bibliográficas que falassem sobre as vilas periféricas particularmente. As pesquisas sobre a cidade de Serra do Navio contemplavam especialmente as questões econômicas e a Vila Serra do Navio. Nesse momento, mais do que nunca, precisávamos realizar as entrevistas, então contactamos os moradores por telefonemas para que nos concedessem entrevistas remotamente através do *WhatsApp*.

Nos primeiros contatos encontramos outra barreira, os moradores que pretendíamos entrevistar não sabiam manusear as ferramentas, e alguns sequer eram

alfabetizados. Além disso, os serviços de telefonia e *internet* são bastantes precários, sobretudo para os moradores das vilas periféricas que era o nosso foco. Devido a isso, conseguimos realizar apenas uma entrevista via *WhatsApp* com o senhor James Guimarães, em junho de 2022. Principiado o processo de vacinação, a diminuição dos casos fatais por covid-19 e a flexibilização dos decretos de alerta epidemiológico estaduais, em novembro de 2022, pudemos nos deslocar à cidade de Serra do Navio e realizar as outras entrevistas. Dessa forma, de maneira presencial, entrevistamos o senhor Djalma e Dona Constância, e o senhor Silvano.

Para conduzir esta etapa da pesquisa, consideramos o entendimento de história oral pensado por Verena Alberti (1990) e Marieta de Moraes Ferreira (2002), que consideram esse tipo de fonte relevante para a leitura de novas interpretações aos diversos campos da história, especialmente aqueles que foram esquecidos e/ou silenciados, como os moradores das vilas periféricas. Lançaremos mão, também, do conceito de memórias subterrâneas estabelecido por Michel Pollak (1989), o conceito de memória coletiva pensado por Maurice Halbwachs (1968) e o conceito de memória social estipulado por Ecléa Bosi (2007) através das chamadas “memórias de velhos”.

Outras dificuldades em relação ao acesso às fontes foi a apropriação das mesmas por particulares que tornaram a admissão a elas ainda mais burocrática. Segundo Bacellar (2008) a documentação de caráter privado pode dizer respeito a acervos de pessoas, de famílias, grupos de interesse (militantes políticos, instituições, clubes etc.) ou de empresas. No Brasil não há uma prática corriqueira de preservação documental privada, e as notícias de destruição de importantes conjuntos documentais infelizmente não são raras.

Em relação aos arquivos particulares — como os da ICOMI — o grande obstáculo estava na ausência da catalogação dos documentos que estão nesse espaço. Na verdade, o arquivo da ICOMI é um lugar em que colocaram diversos tipos de documentos da empresa sem qualquer preocupação com a sua catalogação e preservação. Por esse motivo, dizemos que muitas fontes presentes nessa pesquisa, como: mapas, plantas arquitetônicas e fotografias, foram frutos de uma verdadeira “garimpagem”.

Para demonstrar como entendemos e analisamos algumas das fontes utilizadas nesta pesquisa, resolvemos caracterizá-las. As fotografias utilizadas estão inseridas na tipologia documento iconográfico. Segundo Ana Maria Mauad (1995), a fotografia é uma fonte histórica que demanda por parte do historiador um novo tipo de

ótica. O testemunho é válido, não importando se o registro fotográfico foi feito para documentar ou representar um estilo de vida. Importando, então, que essa captação da “realidade” deixa vestígios de uma materialidade passada, em que objetos, pessoas e lugares nos informam certos aspectos do passado. Dessa forma, as fotografias presentes neste estudo permitiram-nos ter uma compreensão mais ampla e material das diferenças e antagonismos entre as vilas periféricas e as *company towns*. As análises foram baseadas numa base metodológica sugerida por Ana Maria Mauad, na qual foram organizadas as etapas de um método aperfeiçoado, que tem sido amplamente utilizado em diferentes tipos de fotografias. Para Mauad os textos visuais, inclusive a fotografia, são resultado de um jogo de expressão e conteúdo que envolvem, necessariamente, três componentes: o autor, o texto propriamente dito e um leitor.

As revistas dos Planos Técnicos de Desenvolvimento Urbano são documentos produzidos pelos gestores das cidades para atender demandas políticas, econômicas, culturais e sociais. Essas revistas fazem parte da tipologia de documentos escritos. A utilização de revistas de planos urbanísticos na pesquisa histórica é algo frequente nos estudos de história urbana, logo, o uso dessas fontes possibilitou à pesquisa informações importantíssimas para responder as questões deste estudo, principalmente, em relação ao posicionamento e discursos do poder público sobre às cidades e as áreas periféricas. Para a análise dessas revistas foi usado o método de análise de conteúdos proposto por Laurence Bardim (2010), realizado em três etapas: a pró-análise, a exploração do material e o tratamento dos resultados obtidos e interpretados.

Outra fonte importante para esse trabalho foi o processo de tombamento enquanto bem material da Vila Serra do Navio, registrado sob o número 01492.000116/1998 – 68 na plataforma SEI-IPHAN em 11/10/2018, o qual está em domínio público na *internet*. Nesse processo, foi possível encontrar diversos tipos de documentos em arquivos digitalizados, a exemplo, podemos citar pareceres técnicos e editais de tombamento, entre outros. A abordagem da pesquisa será a qualitativa, que, segundo Puglia e Lauxen (2017, p. 497), “o historiador deve aprender a usar sua própria pessoa como o instrumento mais confiável de observação, seleção, análise e interpretação dos dados coletados” para, dessa forma, compreender seu objeto de estudo.

Esperamos que esta dissertação de mestrado contribua para uma

outra visão sobre/da Amazônia a partir da desconstrução dos estereótipos (lugar “vazio”, “atrasado” e “não civilizado”) e que proporcione a leitura de uma “outra Amazônia”, mais urbana e social aqui personificada pelas vilas periféricas e *company towns* do Amapá. Visamos também demonstrar a importância do diálogo da história urbana com outras áreas do conhecimento para o aprofundamento das análises feitas nesta pesquisa. Destacamos, especialmente, o campo da história oral e da memória que deram visibilidade a setores “esquecidos” e silenciados da história.

2 “A AMAZÔNIA DOS MINÉRIOS E A INDÚSTRIA DE COMÉRCIO DE MINÉRIOS S.A (ICOMI)”.

2.1 AMAZÔNIAS.

2.1.1 A Amazônia: visões e revisões.

A Amazônia, ao longo de sua história, sempre foi cerne de diálogos, especialmente nas últimas décadas a partir da Conferência das Nações Unidas para o Meio Ambiente e Desenvolvimento, ocorrida no Rio de Janeiro no ano de 1992, quando as preocupações sobre as questões ambientais ficaram muito mais latentes. Nesse evento, foi dada a largada para que a conscientização ambiental e ecológica entrasse definitivamente na agenda dos cinco continentes. Inevitavelmente, os “olhares do mundo” se voltaram para a Amazônia, uma vez que passou a ser considerada a chave para a preservação da biodiversidade e reguladora do clima, bem como essencial no processamento de vapor de água. Ademais, fica evidente ser a maior diversidade do planeta, visto que possui o ciclo hidrológico mais intenso, e ser detentora do maior repositório de carbono de qualquer região continental, considerada popularmente como o “pulmão do mundo”.

Segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística — IBGE (2014), a Amazônia tem dimensões continentais de cerca de 7,58 milhões de km². Por sua vez, a Amazônia Legal brasileira possui uma extensão de 5,03 milhões de km², correspondente a 58,9% do território nacional. Sua área é compartilhada com nove países (Brasil, Colômbia, Peru, Venezuela, Equador, Bolívia, Guiana Inglesa, Guiana Francesa e Suriname), abrigando 20% das águas doces e 67% das florestas tropicais remanescentes no planeta, tendo como característica solos pobres e clima quente-úmido.

Na Amazônia, ocorre 17% da fotossíntese do planeta, ao mesmo tempo que contém cerca de 120 bilhões de toneladas de carbono, ou seja, o equivalente a cerca de dez anos de toda a queima de combustíveis fósseis mundiais. Esses números superlativos dão uma ideia do desafio que é entender o funcionamento e a dinâmica desse fantástico sistema e de desenvolver estratégias sustentáveis para esta região. Por isso, dada a importância mundial da Amazônia, requerem-se questionamentos complexos: como desenvolver essa imensa riqueza

sem destruir ambiental e socialmente seu povo? Como preservar a cultura de centenas de etnias indígenas? Como explorar a biodiversidade e implantar uma bioeconomia na região de maneira não predatória?

Boa parte dessas questões ocupam as manchetes da imprensa brasileira e mundial. Em uma pesquisa objetiva e rápida na ferramenta Google, identificamos cotidianamente nos principais jornais de nível mundial, nacional e local as mesmas preocupações acima mencionadas. Por exemplo, no dia 8 de abril de 2022, o jornal norte-americano Cable News Network — CNN destacou: “Brazil's Amazon rainforest has already reached a new deforestation record this year”. Essa reportagem relata que só nos três primeiros meses de 2022 a porção da floresta amazônica impactada pelo desmatamento bateu recorde, de acordo com um novo relatório do Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais (INPE). Conforme o relatório do INPE, 941,34 km² de florestas foram derrubados entre janeiro e março deste ano. Essa é a maior quantidade registrada desde que o INPE começou a monitorar as taxas de desmatamento, em 2016.

Por sua vez, o jornal espanhol “El País”, também em abril deste ano, publicou: “Machetes contra excavadoras: la batalla por la madera del Amazonas”. A reportagem relata a disputa pelo controle da selva peruana entre extratores tradicionais e grandes empresas, destacando na matéria que nos anos da pandemia o desmatamento chegou a 200 mil hectares, o maior das últimas duas décadas. O conceituado jornal francês “Le Monde”, em 27 de outubro de 2019, havia publicado a “*Pourquoi la forêt amazonienne brûle-t-elle?*”, destacando que a Amazônia brasileira vem sendo devastada por milhares de incêndios florestais desde janeiro de 2019. No entanto, salienta que, desta vez, é diferente, maior e mais preocupante, pois mais de 75.000 incêndios enfraqueceram a floresta amazônica desde janeiro, 84% a mais do que em 2018.

Outro que tratou de assuntos pertinentes à Amazônia foi o jornal argentino “La Nación”, que em 31 de março de 2022 lançou: “*A Fondo-crisis energética aviva en Perú anhelo de reactivar un campo petrolero en la Amazonía*”. A reportagem relata que o governo do Peru quer aumentar a produção de petróleo em alguns de seus campos na Amazônia, à medida que os preços do petróleo aumentam, por medo de uma possível escassez relacionada à invasão russa na Ucrânia. Entre essas áreas está o Bloco 192, o maior bloco do país, e também o que mais sofreu vazamentos, por estar localizado em uma área remota da Amazônia ao norte do Peru.

Essas e outras reportagens revelam bem o entendimento do mundo sobre a Amazônia. No entanto, é importante enfatizar que, involuntariamente, ao pensarmos na palavra Amazônia automaticamente nos vem à mente várias imagens, estereótipos e/ou visões atribuídas a mesma. Isso não ocorre por acaso, pois desde que se soube de sua existência, foram diversas as tentativas de se caracterizar, descrever e conceituar a Amazônia e os seus habitantes.

A letróloga e teórica literária Neide Gondim apresenta duas dessas imagens/visões no seu livro “A invenção da Amazônia” (2007). A primeira dessas visões é retratada pelo imaginário europeu em diversas lendas e mitos, enquanto a segunda se dá a partir do contraste desse imaginário com a maneira como viviam os nativos. A autora analisa o etnocentrismo europeu e seu processo de comparação do Velho Mundo com o Novo Mundo encontrado e suas representações, além do processo de ocupação e apropriação da Amazônia.

Assim, inferimos que a própria noção de “Velho Mundo” nasceu por sua relação com a visão do “Novo Mundo”. No imaginário europeu aquelas visões sobre a Amazônia pertencem a vários campos do conhecimento. Por exemplo, no ensaio de Michel de Montaigne (1533-1592), de pensamento humanista; no pensamento humanista de Georges-Louis Leclerc, conde de Buffon (1707-1788); no pensamento ilustrado francês de Charles-Louis de Secondat, Montesquieu (1689-1755); no pensamento humanista inglês de Thomas Hobbes (1588-1679); na ficção, do escritor Jules Gabriel Verne (1828- 1905) e em Conan Doyle (1859-1893), Vicki Baum (1888- 1960), dentre outros.

Para Gondim (2007, p. 9) “contrariamente ao que se possa supor, a Amazônia não foi descoberta, sequer foi construída; na realidade, a invenção da Amazônia se dá a partir da construção da Índia [...]” através de relatos de peregrinos, missionários, viajantes e comerciantes. Assim sendo, a autora associa a invenção da Amazônia ao fim da Idade Média e início da Idade Moderna. Mais especificamente, no bojo das grandes navegações, período no qual era comum o relato de lendas e mitos sobre a existência de monstros no oceano Atlântico pela Igreja Católica que inicialmente era contrária ao processo de expansão marítima. Nesse plano, o imaginário europeu também versou sobre lugares associados à Amazônia.

Pressionados por adversidades comuns à época, os homens sonham encontrar o paraíso e a fonte da eterna juventude. A tradição religiosa dizia que um grande rio nascia naquele local aprazível, cujas águas encobriam riquezas. [...] Esses locais foram encontrados pelos expedicionários de Orelhana e se localizavam na região Amazônica. (GONDIM,2007, p. 9-10).

Além da fonte da juventude eterna, podemos citar como exemplos do imaginário europeu sobre a Amazônia, a lenda das Amazonas, na qual, se acreditava na existência de mulheres guerreiras da antiguidade que habitavam a Ásia Menor e cuja existência alguns historiadores consideram um mito. Segundo o mito, elas removiam um dos seios para melhor envergarem o arco e flecha, deixando o outro para amamentar seus filhos, que, se nascessem do sexo masculino, eram impiedosamente sacrificados (NEVES, 2020). A figura 1 mostra as Amazonas em uma representação em gravura que mostra um marinheiro enviado em terras para seduzi-las, mas que é atacado para ser devorado. Essa representação extraída da obra “História dos Índios no Brasil”, de Manoela Carneiro da Cunha, revela uma imagem quase fiel ao contado no mito, o que confirma como os relatos de viajantes influenciavam e influenciam o imaginário das pessoas.

Figura 1 - Representação das Amazonas.



Fonte: CUNHA, 1992, p. 15

Dessa maneira, no século XVI, essa designação foi atribuída às *camiabas* ("mulheres sem marido") ou *coniupuiaras* ("grandes senhoras") — nomes indígenas dados a mulheres guerreiras análogas às Amazonas da mitologia grega que, supostamente, viveram na Amazônia. Neves (2020) afirma que, seja por estratégia discursiva ou por dar visibilidade a lenda, o Mito das Amazonas permaneceu vivo e influenciando o imaginário dos viajantes por muitos séculos, tanto que, no século XVII, “ninguém poderia nomear o rio Amazonas, se não houvesse a presença das guerreiras homônimas no local”. A autora ressalta que, seu objetivo não

é defender a existência das Amazonas, mas que foi no bojo desse mito que se deu nome ao rio e ao estado do Amazonas.

A literatura de viagens representada pelo português Alexandre Rodrigues Ferreira (1756-1815), pelos britânicos Henry Bates e Alfred Russel Wallace (1848-1859), pelo casal Louis e Elizabeth Agassiz (1865- 1966), pelos alemães Spix e Von Martius (1781-1826) e George Heinrich Von Langsdorff (1821- 1826) transformou o vale do Rio Amazonas em palco da observação e em fundação das ciências da natureza e da etnologia. Essa transformação se expressa mais notadamente nas ciências da natureza: botânica, zoologia, hidrografia, geografia física, etc. Muitos desses viajantes deixaram registros de fantasia, utopia e preconceito, o que de certa maneira contribuiu para avolumar o imaginário europeu, mítico e “moderno”, acerca da floresta da Amazônia. Esses registros também contribuíram, sobremaneira, para que muitas pessoas se deslocassem para a Amazônia, sobretudo com o encanto pela leitura de universo e também em busca de riquezas, o que forçava o desenvolvimento da exploração de fauna e flora.

Com objetivo de também conceituar/caracterizar a Amazônia, o cientista social e geógrafo Luís E. Aragón, em “Amazônia, conhecer para desenvolver e conservar: cinco temas para um debate” (2013), mais especificamente no primeiro capítulo – “Amazônia, conceito polissêmico?” – também aborda o tema das invenções e reinvenções sobre a Amazônia conforme as circunstâncias e os interesses que ela desperta. Aragón, analisa as controvérsias relacionadas com as diferentes formas de defini-la fisicamente, entendendo-a como uma região e como uma área de intervenção. O autor também enxerga a Amazônia como uma marca para fidelizar consumidores e que, por isso, a entende como um conceito polissêmico com múltiplos significados que servem propósitos diversos. Ao analisar a Amazônia enquanto região, Aragón considera o conceito estabelecido pela geografia que assimila a região como um território com características físicas semelhantes.

Aragón ressalta que, ao se falar de Amazônia, não estamos falando apenas do território brasileiro, uma vez que “É fato reconhecido que a Amazônia não é somente brasileira, ela é compartilhada com outros países, mas sua delimitação depende dos critérios utilizados” (ARAGÓN, 2013, p. 30). Esses critérios são o hidrográfico (constituído pela bacia do Rio Amazonas e seus afluentes), o ecológico e/ou biogeográfico (área coberta pela floresta tropical) e o político-administrativo ou geopolítico (através dos tratados ou acordos diplomáticos). Outras maneiras de

caracterizar a Amazônia ao ter uma única definição física são “Pan-Amazônia (Gutiérrez Rey et al., 2004), Amazônia senso latíssimo (Eva & Hubert, 2005), grande Amazônia (Aragón, 2005), Amazônia maior (Pnuma/OTCA, 2008) ou Amazônia Sul-Americana (BECKER, 2004)” (ARAGÓN, 2013, p. 42).

A definição de uma área física, portanto, não deixa de ser uma invenção, uma construção necessária para intervir, seja desde o nacional ou mesmo desde o global” (ARAGÓN, 2013, p. 38). Sendo assim, o autor enfatiza que em âmbito nacional, como vimos, todos os países têm uma área, mais ou menos definida, que consideram “sua Amazônia”, geralmente definidas pelo Estado, com maior ou menor autonomia política, independentemente se os habitantes se identificam ou não com ela. Em termos de território brasileiro, essas áreas foram delimitadas juridicamente entre 1940 a 1990 e, tradicionalmente, são definidas pelo critério administrativo, com duas definições: a primeira é a Região Norte, utilizada pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) para o processamento de dados censitários; e a segunda, a Amazônia Legal, definida pela Lei 1.806 de 1953 que criou a Superintendência de Valorização Econômica da Amazônia (SPVEA), que delimita sua área de atuação e se mantém até hoje (ARAGÓN, 2013, p. 38). Podemos verificar melhor na figura 2 essa configuração territorial.

Figura 2 - Mapa da Amazônia Legal.



Fonte: Elaborado pela autora no ArcGis, 2022.

Por último, Luís Aragón, compreende a Amazônia como uma marca

e/ou representação simbólica ao nível global, institucionalizada por parâmetros socioeconômicos e culturais divulgados à escala mundial pela área da comunicação. Assim sendo, diferentemente da área física, a marca Amazônia não possui fronteiras e abrange as mais diferentes camadas sociais e serve para os mais diversos propósitos, pois a marca Amazônia pode ser associada a diversos setores agregando valores econômicos, ecológicos e culturais, sendo facilmente consumidos pela sociedade. Porém, o autor adverte que:

Os desdobramentos sociais e políticos do uso da marca *Amazônia* referem-se principalmente à construção ideológica que a marca embute ao criar uma imagem dos donos das empresas que a usam como sujeitos supostamente comprometidos com a preservação e a conservação da floresta, fortalecendo os elementos da Amazônia como patrimônio mundial; [...] uma área internacional que deve ter o controle dos países dominantes e de somente assim, segundo essa visão, poder-se-ia garantir, de forma segura, propriedade e compensações às populações tradicionais (ARAGÓN, 2013, p. 53).

Em contrapartida, o geógrafo brasileiro Carlos Walter Porto Gonçalves, no livro “Amazônia, Amazônias” (2001), busca elaborar imagens/visões para além das acima mencionadas e a clássica dicotomia do pensamento ocidental entre sociedade e natureza. Para ajudar a entender o que é a Amazônia ou as diversas realidades presentes na região, o autor utiliza o termo “Amazônias” para revelar essas interpretações, as quais não podem fugir às questões da cidadania e da justiça social, apesar de o pensamento ocidental e a ciência geográfica terem sido influenciados por essa base dicotômica.

Dessa forma, faça-se uma provocação contra essa ciência e para o conhecimento geral sobre a Amazônia, sobretudo no que diz respeito às imagens que foram criadas sobre ela ao longo do tempo, que demonstram uma perspectiva sobre a Amazônia e não da Amazônia. Em outras palavras, são percepções de pessoas de fora e não dos próprios amazônidas.

No que concerne à descrição do primeiro capítulo, “Imagens Amazônicas”, o autor aborda as diversas imagens construídas a respeito da Amazônia, como: o da “natureza intocada”; da “natureza infinita”; de “pulmão do mundo”; de “vazio demográfico”; da “região de pobreza”; de “região dependente”; e, mais recentemente, da “terra sem lei”. Para Gonçalves, o elo que une essas imagens é a produção exógena em comum, produzidas por atores sociais que não construíram historicamente a Amazônia. Construídas por pessoas que não são da Amazônia,

embora estejam na Amazônia, vivendo de sua exploração enquanto as produzem.

Outro aspecto mencionado por Porto Gonçalves no capítulo referido, trata da visão da Amazônia como fornecedora de energia e de minério. O processo de valorização industrial de recursos minerais, entendida como a agregação de valor e conversão de recursos minerais em mercadoria na Amazônia oriental brasileira, se iniciou com a exploração das reservas de minério de manganês da Serra do Navio, no então Território Federal do Amapá. Tal mina foi edificada em uma conjuntura marcada pelo estabelecimento, em termos nacionais, de um novo regime político e pela reorientação das relações estabelecidas entre o Estado e a economia.

Com o Projeto Radam, a partir da década de 1970, iniciaram-se efetivamente estudos profundos sobre o potencial mineral da Amazônia, o que viabilizou novos investimentos nessa área. Pode-se mencionar nesse contexto o exemplo dos investimentos empregados no Pará, que se revelou uma das províncias minerais mais promissoras na Serra e nas terras dos Carajás, havendo também investimentos na região do Rio Madeira, nos estados de Rondônia e de Roraima (GONÇALVES, 2011).

Entre diversas atividades econômicas realizadas na Amazônia, a mineração, talvez, seja a que detém a imagem mais negativa. Supera negativamente até a agricultura, pois, embora as áreas desmatadas para este fim sejam extensas e as queimadas possam ser vistas por satélites, o pasto é verde, a soja é verde. Já a mineração deixa crateras permanentes na “pele” da floresta. É perceptível, nesse contexto, que a mineração como forma de atividade humana modifica e transforma a paisagem, os modos de vida e os olhares sob um lugar.

2.1.2. A Amazônia revisitada: diversas histórias

A história e historiografia da Amazônia, mais especificamente, nas três últimas décadas, apresenta novas abordagens de pesquisas. Grande parte dessas pesquisas teve como desafio refutar as visões oficiais e estereotipadas da Amazônia. A historiografia Amazônica contribuiu imensamente no processo de desconstrução de estereótipos e visões oficiais, uma vez que, tal historiografia deixou de perceber a Amazônia de forma genérica e passou a vê-la de maneira multifacetada e plural. Um representante pioneiro desta historiografia, Arthur César Ferreira Reis,

afirmava, na década de 1950, que não seria possível definir a Amazônia como integralmente homogênea, dessa maneira, não se pode pensar em uma única Amazônia, mas em muitas (REIS, 2001).

A historiadora Carla Oliveira de Lima, em “Historiografia social da Amazônia e História Ambiental: um breve balanço” (2017), apresenta um levantamento historiográfico sobre abordagens em história ambiental. Mais especificamente, pontua alguns trabalhos que delimitaram a Amazônia como o maior bioma brasileiro. A partir de suas análises, a autora entende que os trabalhos orientados pela história ambiental conseguem superar o determinismo geográfico e oferecem interpretações mais aprofundadas da região. Desse modo, Lima enfatiza que a permanência de visões maniqueístas sobre o maior bioma brasileiro contribui para jogos de interesses econômicos e de ocupação de seu território.

A citada historiadora (2017), a partir da análise de um significativo número de trabalhos, frutos de dissertações e teses vinculados a diversos programas de pós-graduação brasileiros na área, constatou que grande parte deles se centrou em desmistificar o mito da *Belle Époque* amazônica. Segundo a autora, esses encaminhamentos nasceram de uma crítica a versões de memorialistas que preconizavam o fausto e a “harmonia” socioeconômica na região durante o ciclo da borracha, mas também do diálogo com a denominada “história vista de baixo” inglesa, cuja escola deve tributo à obra do historiador E. P. Thompson. A partir dessas influências, alguns trabalhos buscaram dar visibilidade a diversas categorias populares, subalternas economicamente, que povoavam a urbe de Belém ou Manaus. Nesse viés, estão situados os trabalhos de Ednea Dias (1988), Aldrin Figueiredo (1996), Maria Luiza Pinheiro (1996), cujas obras são consideradas basilares para o desenvolvimento de uma história social da Amazônia.

Outro aspecto importante da produção historiográfica sobre a Amazônia brasileira ressaltados por Lima são os trabalhos voltados para a temática indígena. Alguns importantes trabalhos foram desenvolvidos a partir da década de 1980, centrados na crônica da extinção desses povos. Os exemplos mais clássicos sobre esse tipo de abordagem, que combinou um tom de denúncia com a pesquisa em fontes históricas, são os livros de John Hemming, *Red Gold* (1978) – a qual permanece a única obra que busca apresentar de modo sistemático a experiência de todas as sociedades indígenas da América portuguesa – e de Carlos Moreira Neto, “Índios da Amazônia: de maioria a minoria” (1988).

Para Carla de Lima (2017), essa visão vem mudando graças ao esforço crescente de antropólogos, etno-historiadores, arqueólogos e linguistas, os quais têm proposto em anos recentes aquilo que podemos chamar de uma “nova história indígena”. Nessa perspectiva, a autora recorre aos estudos de Jorge dos Santos, intitulados “Além da conquista” (1999), que tratam das guerras e dos levantes efetivados na região no século XVIII, a partir dos quais Santos observa a materialização da resistência indígena à colonização. Por fim, a autora, aponta para estudos mais recentes que demonstram diversificada quantidade de estudos acadêmicos dedicados a diferentes propostas, problemáticas, e temporalidades, muitos dos quais preconizam a necessidade de pôr fim a “silêncios”, como a problemática da presença negra na região amazônica, cuja categoria social foi muito negligenciada pela historiografia brasileira. Sobre essa temática, para além da contribuição de Manoel Nunes Pereira com “A Introdução do Negro na Amazônia” (1949), podemos dizer que desde o fim década de 1980 o tema sobre a escravidão negra na região vem sendo visitado por uma historiografia de cunho mais renovada. Destaca-se, nesse período, a obra “O Negro no Pará”, de Vicente Salles (1988). Assim:

As pesquisas mais recentes vêm revelando uma sociedade amazônica mais diversa e complexa em suas relações sociais, étnicas e culturais do que se pensava no passado. Nesse campo, podem ser citados os seguintes trabalhos: Nasci nas matas nunca tive senhor: história e memória dos mocambos do Baixo Amazonas, de Eurípedes Funes (1995); A Hidra e os Pântanos: Quilombos e mocambos no Brasil (séculos XVIII – XIX), de Flávio dos Santos Gomes (2005); A Escravidão Negra no Grão-Pará (séculos XVII-XIX), de José Maia Bezerra Neto (2012), entre outros (LIMA, 2017, p. 93).

A partir do exposto por Carla Oliveira de Lima, podemos sinalizar para a ampliação dos objetos de estudo da historiografia sobre a Amazônia. Nesse sentido, Arcângelo Ferreira *et al.* (2019), na obra “Nas curvas do tempo: história e historiografia na Amazônia em debate”, dividida em dois volumes, mostra novas perspectivas na historiografia Amazônica. No primeiro Volume, apresenta três linhas centrais nos estudos referidos: a primeira objetiva dar conta do que chamaram de “Representações de Discursos”, na qual, o objetivo é trabalhar com identidades e sujeitos; a segunda, que abarca as “Mulheres” e os seus protagonismos na história; e, a terceira e última, que visa colocar como foco de interesse as “Cidades”, buscando a redescoberta dos lugares urbanos a partir do olhar da história. O interessante nessas linhas temáticas é que todos eles — “Representações de Discursos”, “Mulheres” e “Cidade” — tocam em temas que hoje alimentam o interesse de boa parte dos pesquisadores e dos

historiadores desse início do século XXI.

Já em seu segundo volume, Ferreira *et al.* (2019) também divide os textos em três momentos de leitura, respectivamente, dando sequência ao primeiro volume. Na sua quarta parte, as instituições assumem o foco, em especial a atuação da igreja Católica na Amazônia. Na sua quinta parte, a ênfase é no trabalho, no trabalhador e nas conquistas sociais. A sexta e última parte do livro é dedicada aos intelectuais e artistas. Assim, podemos verificar que:

[...] como no primeiro volume, a multiplicidade de temas, enfoques e manejo de fontes variadas revelam os desdobramentos de uma nova historiografia sobre a Amazônia, oriunda de pesquisas recentes em programas de pós-graduação sediados na região, em diálogo com perspectivas renovadas da historiografia contemporânea (FERREIRA; *et al.*, 2019, p. 10).

Igualmente, “Perspectivas de pesquisa em História na Amazônia: natureza, diversidade, ensino e direitos humanos” (2017), de Anna Carolina Coelho; Davison Alves e Raimundo das Neves Neto, é uma coletânea de textos fruto do I Encontro de História do sul e sudeste do Pará, que teve como tema “O local e o global: o lugar dos direitos na sociedade globalizada”. O livro é dividido em três blocos de textos: História, ensino de História e interdisciplinaridade; História, narrativa e paisagens amazônicas; e, o último, Direitos humanos, diversidade e identidade na Amazônia. Eventos como esse, realizados mais frequentemente nos últimos 10 anos, comprovam a necessidade de debates sobre as novas demandas políticas, econômicas e sociais. Além disso, nesses encontros, há a possibilidade de se atualizar quanto às abordagens historiográficas mais recentes e dialogar com outras ciências.

Não obstante, no livro intitulado: “O lugar da História e dos Historiadores nas Amazônias” (2018), de Veronica Silveira Aguiar, mostra o trabalho e as reflexões dos profissionais das áreas humanas que repercutem sobre a realidade Amazônica Sul-Occidental, com ênfase especial sobre as condições de cidadania vigentes nas sociedades amazônica. Dentre os muitos benefícios sociais nas Amazônias que podem ser observados a curto, médio e longo prazos, necessita para a sua concretização, de uma política de pesquisa, ensino e extensão que deve ser constantemente avaliada, revisada e redefinida para atender as demandas locais. Aguiar (2018, p. 10), explica que:

[...]para a discussão dos propósitos que a política educacional brasileira vem indicando para o ensino médio e fundamental, a partir da implementação da

nova legislação (BNCC, PCN's, LDB) e suas repercussões educacionais e sociais para a região Amazônica. Dessa forma, a qualificação dos profissionais dos diferentes níveis de escolaridade tornou-se muito importante, tendo em vista a troca de experiências com outros níveis de ensino no que se refere à produção e à transmissão do conhecimento histórico, principalmente neste momento do novo ensino médio em que a disciplina História deixará de ser obrigatória.

Assim sendo, é necessário que o compromisso com o ensino de qualidade seja dever de todos, visto que desenvolvemos um papel fundamental na formação de cidadãos conscientes, de seu lugar na sociedade amazônica e no seu tempo, também devemos ser capazes de preparar essa geração de estudantes para os desafios da contemporaneidade globalizada que, cada vez mais, visa uma generalização das culturas. Isto é bastante penoso para a Amazônia, uma vez que ela é diversa culturalmente e é justamente isso que a torna única.

2.2 A AMAZÔNIA E A INDÚSTRIA DE COMÉRCIO DE MINÉRIOS (ICOMI)

2.2.1 Amazônia e a ICOMI

O avanço do capital na região amazônica tem se dado sob a tutela do Estado Brasileiro, numa relação que expropria, anula, dissolve relações seculares e sobrepõe um modo de ser alheio à cultura e aos costumes locais (HAURADOU; AMARAL, 2019). São inúmeros os exemplos que vão desde a criação de grandes projetos para a região às propostas de “desenvolvimento” com a suposta integração desta ao restante do país. Assim, as diversas percepções sobre a ocupação e o desenvolvimento da região amazônica fazem com que sejam pensadas formas de intervenção racionais para manter seu equilíbrio. Nesse sentido, a “[...] Amazônia foi, portanto, objeto da segunda grande experiência de planejamento regional moderno no Brasil” (D’ARAÚJO, 1991, p.43).

D’Araújo, afirma que esse modelo de planejamento ganhou força com a Carta de 1946, que visava trazer as regiões mais atrasadas e pobres para o mesmo nível de desenvolvimento das áreas mais ricas do país, mais ainda, desejava estabelecer uma estratégia equilibrada para todo o Brasil (D’ARAÚJO, 1991). Apesar de apresentarem um caráter econômico, os planejamentos regionais possuem também um caráter social acentuado e, por essa razão, não podem ser rígidos (REIS,

1958). Pelo contrário, tais planejamentos devem ser flexíveis, uma vez que as sociedades estão sujeitas a constantes transformações.

Assim sendo, o Nordeste, por conta da seca, a Amazônia por sua natureza adversa e possível potencial agrícola, foram as primeiras regiões do país a experimentarem essa iniciativa. A defesa da borracha foi determinada pelo Decreto nº 9.521 de 17 de abril de 1912, sendo uma concernente da defesa econômica da borracha que executou os acordos com os estados produtores e efetivou a legalização das posses de terras no território do Acre. Esse plano foi apresentado como um grande projeto de transformação da região, envolvendo investimentos em transporte, redução de impostos, imigração, educação, saúde entre outros setores, por isso entendido como a primeira operação de competência planejada na Amazônia (FEITOSA; SAES, 2013). Posteriormente, seguindo essa tendência de experiência de planejamento regional, tomou-se conhecimento, após o declínio da economia gomífera, de novas possibilidades de exploração econômica para a região, como a energética e mineral.

As áreas externas aos municípios-sede de projetos infraestruturais ou nas quais se implantaram empresas de extração e transformação mineral são, inevitavelmente, afetadas pelas mudanças físicas e socioespaciais por eles suscitadas. Isso por corresponderem ao espaço de destino da migração, da mobilidade e da mobilização das populações por eles atraídas. Além disso, esses especialistas consideram que insistir no conceito de enclaves significaria continuar sem saber qual é a relevância de tais projetos em termos de mudanças nas formas produtivas preexistentes e nas relações político-sociais e espaciais até então vigentes (COELHO *et al*, 2005).

Nessa direção, Hauradou e Amaral, enfatizam que:

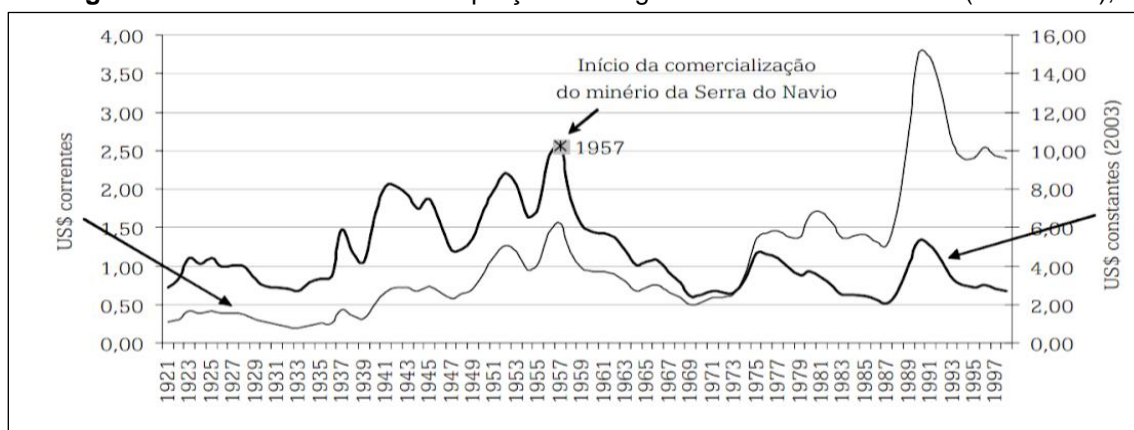
[...] o neoextrativismo consolidado na região não visa o atendimento às necessidades fundamentais de grupos humanos nela presentes, antes, atendem a demandas e interesses externos, de que as empresas de mineração são uma das maiores expressões, sob os auspícios (parcial e/ou integral quando se tratam dos efeitos deletérios do processo de exploração minero-metalúrgico) do Estado brasileiro. Iniciada na década de 1950, as primeiras explorações minerais na Amazônia sob o aval do Estado brasileiro, se deram na Serra do Navio, então Território Federal do Amapá [...] (HAURADOU; AMARAL, 2019, p. 6).

A instalação da empresa Indústria e Comércio de Minérios (ICOMI) nos anos de 1950, no antigo Território do Amapá, está atrelada à descoberta do

minério de manganês em Serra do Navio. Segundo José Augusto Drummond e Mariângela Pereira, a primeira informação oficial sobre a existência de minério de manganês data de 1934, quando o engenheiro Josalfredo Borges, a serviço do Departamento Nacional de Produção Mineral (DNPM) em uma viagem pelo rio Amapari¹, registrou a ocorrência do minério em uma localidade não identificada. No entanto, o relatório produzido pelo engenheiro não teve consequências imediatas, mas também não foi esquecido (DRUMOND; PEREIRA, 2007). Vale ressaltar, que o manganês é um minério de transição muito utilizado na produção do aço e de pilhas secas e alcalinas. Assim, tendo como cenário os conflitos da Segunda Guerra Mundial, houve o interesse dos países no minério de ferro brasileiro.

As jazidas de manganês do Amapá teriam sido descobertas no início do século XX, entretanto, essa informação teria sido mantida em sigilo até os anos de 1940 para favorecer os interesses de empresas norte-americanas. Ao contrário dessa versão, que carece de base factual, diversas fontes corroboram a hipótese da descoberta das jazidas de manganês no Amapá em 1945, em decorrência do estímulo pela procura por minério de ferro na região, que foi acelerada, na época, pelo fim da Segunda Guerra Mundial (MONTEIRO, 2003). A figura 3 confirma essa informação, pois, observamos aumento na procura pelo minério de manganês e, como existia escassez desse produto, o valor de mercado aumentou.

Figura 3 - Gráfico Média anual do preço do manganês no mercado mundial (1921/1998),



Fonte: MONTEIRO, 2003, p. 116

¹ É um rio brasileiro que banha o estado do Amapá. Nasce no alto da cidade de Serra do Navio, banha as cidades de Pedra Branca do Amapari e Serra do Navio. Deságua no Rio Araguari no território do município de Porto Grande.

Desta maneira, em 1943, o então governador Janary Gentil Nunes se interessou pelos escritos de Josalfredo Borges, tanto que, “[...] Desde os primeiros meses de sua longa gestão, que durou até 1955, mostrou interesse especial pela mineração, considerando que ela seria a base para a economia e desenvolvimento do território” (DRUMMOND; PEREIRA, 2007, p. 122). Gentil Nunes não acreditava que os produtos extraídos tradicionalmente na região – borracha, castanha e pescado – pudessem proporcionar o desenvolvimento desejado para o Amapá. De tal modo, o governador desengavetou o relatório de Borges e lhe conferiu maior publicidade.

Em 1945, Fritz Ackermann, um geólogo alemão, a serviço de Janary Nunes, anunciou novamente a descoberta de ferro no vale do rio Vila Nova. O que fez com que Nunes logo tomasse providência e contratasse a mineradora norte-americana *Hanna Exploration Company* para fazer uma avaliação comercial do depósito de minério encontrado. Porém, a mineradora constatou que o minério não possuía um grande valor comercial, pois, apesar do alto teor metálico, o depósito encontrado não era suficiente para competir com o mercado internacional. Mesmo com esse resultado, o governador, em 1945, oficializou que daria um “prêmio em dinheiro” para quem informasse a existência de outras jazidas de minério de ferro no Amapá (DRUMMOND; PEREIRA, 2007).

Com o objetivo de encontrar mais minério de ferro, o governador Janary Gentil Nunes acabou motivando a descoberta do minério de manganês. Sobre esse assunto, Gervásio Batista, Aleixo Anselmo e Erich Hess em um artigo - *O tesouro do Amapá* - no Jornal Manchete de 8 de maio de 1965, relatam que:

Há trinta anos, um geólogo que percorria o Território Federal do Amapá notara ocorrências de manganês, ao subir o vale do rio Amapari. Entretanto, só dez anos depois, quando um caboclo trouxe daquela região pedras escuras e pesadas, começou a despertar interesse no minério ali existente (BATISTA; ANSELMO; HESS, 1965, p. 01).

Por conseguinte, a descoberta do minério de manganês é atribuída a Mário Cruz, - um regatão provavelmente oriundo do Amapá ou do Pará que costumava navegar pelo rio Araguaia – que sabendo da recompensa ofertada pelo governo retomou a um trecho do supracitado rio onde, em 1941, havia encontrado pedras “escuras” e “pesadas” (DRUMMOND; PEREIRA, 2007).

Dessa maneira, em meados de 1945, o caboclo recuperou algumas das pedras e as levou pessoalmente ao escritório do interventor, em Macapá.

Ackermann, ao analisá-las, identificou o minério como sendo de manganês, todavia, para se certificar disso, Janary encaminhou amostras para serem analisadas no Departamento Nacional de Produção Mineral (DNPM), no Rio de Janeiro. Glaycon de Paiva, engenheiro do DNPM, analisou as amostras e confirmou que as pedras colhidas em Serra do Navio revelaram, aos primeiros exames, manganês de excelente teor. Os jornais da época noticiaram a descoberta de uma riqueza fabulosa, localizada a duzentos quilômetros da margem esquerda do rio Amazonas, em plena floresta. Até então nenhum homem “civilizado” tinha tido a oportunidade de viver nessa área.

Conforme afirmam os especialistas já citados, “acidentalmente ou não, estava selado o futuro da mineração no Amapá” (DRUMMOND; PEREIRA, 2007, p. 122 - 123). E, por quase meio século, o manganês seria o personagem principal dessa atividade e, na verdade, de toda a economia e sociabilidade do Estado. Contudo, os primeiros embarques do manganês amapaense só aconteceram após 12 anos de sua descoberta, já que

[...] a longa duração desta fase preparatória foi típica dos grandes empreendimentos minerais pelo mundo afora. Este intervalo foi marcado por negociações financeiras, políticas, investimentos em prospecção, estudos de viabilidade e construção de infraestrutura, além da contratação de trabalhadores e compra de equipamentos diversos (DRUMMOND; PEREIRA, 2007, p. 123).

Dessa maneira, após dez anos de estudos preliminares e minuciosos, o maior empreendimento produtivo do Amapá precisou de três anos para se estruturar (1954—1956), além de obras de grande porte. As obras de infraestrutura constituídas nesses anos podem ser divididas em três ações principais: o perímetro de mineração, a ferrovia e o porto de embarque de minério (DRUMMOND; PEREIRA, 2007). O perímetro de mineração pode ser entendido como a área propriamente minerada, que provocou ações que originaram as “[...] estradas de acesso às áreas de mineração, prédios e equipamentos industriais, administrativos e residenciais” (DRUMMOND; PEREIRA, 2007, p. 148). Para projetar e construir toda a infraestrutura de mineração e processamento, em 1954, a ICOMI contrata a empresa norte-americana *Foley Brothers, Inc.* Paulatinamente, o perímetro de mineração, antes totalmente coberto por floresta densa, foi ganhando estrutura. Foi construída nas proximidades uma vila chamada de Serra do Navio que inseriu novos itens a essa paisagem. Podemos observar ,nas imagens (Figuras 4 e 5) a seguir, um pouco da estrutura construída no perímetro de mineração em Serra do Navio.

Figuras 4 e 5– Fotografias perímetro de mineração

Fonte: Arquivo pessoal do pesquisador Antônio Feijão, 2010.

À medida que mais e mais depósitos de manganês eram encontrados, a ICOMI – empresa responsável pela exploração do minério – buscava administrar o crescimento populacional em torno do seu empreendimento. Para tanto, a mesma não buscava apenas “civilizar” o local, mas também as pessoas que para lá se deslocavam (PAZ, 2011). Já a Estrada de Ferro do Amapá – EFA – que ligava Serra do Navio ao Porto de Santana foi o segundo componente de infraestrutura erguido para estabelecer a mina de Serra do Navio. A decisão de se construir uma ferrovia decorreu da constatação da grande quantidade de minério de manganês, além de ser a opção mais vantajosa no quesito transporte na época, uma vez que, o transporte rodoviário ainda era precário.

O decreto presidencial, nº 32.541, de 20 de março de 1953, regulamentou a concessão ferroviária solicitada pela ICOMI. No entanto, foi estabelecido que essa concessão tivesse a mesma duração do contrato de mineração e que, assim que este terminasse, toda a infraestrutura e equipamento ficaria sob a tutela do poder público. O contrato, por sua vez, definiu as condições operacionais de funcionamento da ferrovia, estipulando que a ICOMI reservasse espaço para cargas não minerais e que também operasse um serviço de passageiro que “garantisse o transporte gratuito de funcionário público, de encomendas de correio e de outras cargas de interesse público” (DRUMMOND; PEREIRA, 2007, p. 155). De posse dessas informações, podemos inferir que a Estrada de Ferro do Amapá (EFA) foi tão importante para escorar o minério como para garantir o fluxo de pessoas, facilitando

as relações interpessoais entre elas.

Entretanto, é importante registrar que a EFA foi a única etapa do empreendimento de Serra do Navio a se deparar com entraves nas esferas governamentais brasileiras, pois, segundo o Tribunal de Contas da União —TCU, a ferrovia cruzaria faixas de terra que comprometem a segurança nacional. Superada essa resistência, a ICOMI, após fazer um estudo da faixa de terra doada, onde seria construída a ferrovia, requereu a concessão que também findaria com o contrato de mineração (DRUMMOND; PEREIRA, 2007). Definiu-se que a Estrada de Ferro do Amapá possuiria “[...] 50 metros de largura para cada lado da ferrovia, ao longo de quase 200 quilômetros de extensão, esta faixa tinha uma área total de 12 km²” (DRUMMOND; PEREIRA, 2007, p. 155). A construção da Estrada de Ferro do Amapá (EFA) teve início no ano de 1954 e foi concluída em 1956. A empresa norte-americana *Foley Brothers, Inc*, também foi a responsável por essa obra. A firma conseguiu manter um ritmo de construção mensal de 6 km de trilhos assentados, incluindo pontes e viadutos.

Para além dos fins econômicos, Ana Cristina Rocha Silva (2011) através de suas análises, compreende que a Estrada de Ferro do Amapá, serviu não apenas para manter o sistema produtivo vigente, como também para um discurso de progresso difundido pelo Estado e pela mineradora. A especialista afirma que o governo e a ICOMI —através do jornal Amapá e da revista mensal da empresa, "ICOMI Notícias" —divulgavam uma série de benefícios trazidos pela construção da ferrovia, tais como: emprego, escolarização dos trabalhadores, surgimento de mais atividades econômicas entre outros. Rocha Silva também explica que o discurso apresentado pelo governo Territorial teve um caráter estratégico, pois em 1954 — lembrando que esse ano foi o início da construção da EFA —o mesmo estava com dificuldades para cumprir suas promessas de desenvolvimento para com o Território. Nessas condições, o governo viu na construção da ferrovia a oportunidade de solidificar um discurso que até então estava presente apenas em seu relatório de atividades.

Apesar de todas essas controvérsias, não podemos deixar de registrar o significado que a construção da EFA trouxe para a vida das pessoas, em especial a dos Santanenses. Eles visualizaram na materialidade dessa construção a possibilidade de ir e vir, conquistar novos horizontes e obter uma vida digna. O terceiro

item de infraestrutura construído pela ICOMI para dar suporte à mina de Serra do Navio foi o porto Santana. A empresa solicitou em 1952 autorização formal para a construção do porto, entretanto, o aval do Ministério da Viação e Obras Públicas só foi dado em abril de 1953, e reafirmado pelo Ministério da Marinha em maio desse mesmo ano.

Depois disso, um decreto assinado por Getúlio Vargas em 17 de agosto de 1953, concedeu a ICOMI uma parcela de terras de 129 hectares para a construção do porto e de instalações correlatas. Foi justamente nessa área concedida a ICOMI que foi construída a Vila Amazonas e Vila Serrado Navio. Vale ressaltar, que tal como as demais concessões de terra, os equipamentos e edificações do porto retornaram ao poder público ao final do contrato de mineração. As empresas norte-americanas, *Morgam, Proctor, Freemam & Mueser e Foley Brothers Inc*, foram as escolhidas pela ICOMI e pela *Bethlehem Steel* para projetar e construir o Porto, respectivamente. Desse modo, essas firmas tiveram que levar em consideração que um porto de grandes dimensões para embarque de minérios, na “boca” do rio Amazonas, teria que “conviver com as grandes variações dos níveis das águas causadas por enchentes e vazantes anuais e por oscilações diárias da maré”. (DRUMMOND; PEREIRA, 2007, p. 158).

Além das questões naturais, algo a ser considerado é que o porto receberia embarcações de grande porte e necessitaria de um local onde apresentasse um gradiente mais forte, ou seja, que fosse mais fundo. Assim, para atender essas questões, o porto foi desenhado para combinar um píer interno fixo com um píer externo flutuante (DRUMMOND; PEREIRA, 2007).

O Porto Santana funcionou como porto particular da ICOMI, servindo, principalmente, para escoar o minério de manganês. Mas, a empresa também o utilizou para outros fins, como recebimento de equipamentos e alimentos. Outra questão decisiva para o seu uso foi a independência e vantagens que ele trouxe em relação ao Porto de Belém, barateando os impostos e compras de mercadorias. Assim, o Porto Santana funcionou, durante muito tempo, agregado à ferrovia e à Vila Amazonas. Esses, por sua vez, contribuíram para a criação de novas vilas e a ampliação da área urbana do distrito, mais tarde elevado à categoria de município pelo Decreto-lei 7369, de 17 de dezembro de 1987. Sendo nomeado como prefeito interino Heitor de Azevedo Picanço em 15 de novembro de 1988, e realizada a primeira eleição direta, que elegeu Rosemiro Rocha Freires como primeiro prefeito de

Santana, no mesmo ano .

A criação do Território Federal do Amapá, a implantação da ICOMI e a exploração do minério de manganês em Serra do Navio foram marcos na história amapaense, pois constituíram novas experiências não apenas nos âmbitos políticos e econômicos como também na elaboração de novas dinâmicas sociais, ambientais e culturais. Nesse sentido, muitos especialistas se dedicaram a estudar tais processos, tanto que podemos considerar a existência de uma “historiografia da ICOMI”.

Os primeiros relatos e estudos relacionados a implantação da ICOMI e a exploração do minério de manganês no Amapá possuíam um caráter eminentemente político-econômico. Josalfredo Borges, por exemplo, em “A descoberta do manganês: reminiscência de uma epopeia” (1985), registra suas narrativas de viagem ao Amapá no ano de 1934. Ele foi um dos geólogos responsáveis pelos estudos preliminares da região do Amapá. Obviamente, nesse livro Borges faz uma narrativa primorosa e romântica desses estudos feitos por ele, das descobertas dos minérios na região (ferro e manganês), das ações do governo federal e local e da importância e benefícios que os estudos feitos poderiam trazer ao Amapá e ao Brasil.

Álvaro da Cunha, por sua vez, no livro “Quem explorou quem no contrato do manganês do Amapá” (1968), analisa e faz uma apreciação do contrato de exploração do minério de manganês no Amapá pela ICOMI. Cunha pondera minuciosamente todos os termos do contrato e faz críticas à empresa e aos governos federal e local, numa tentativa de reflexão sobre quem explorou quem verdadeiramente nesse contexto.

Uma exposição dos processos econômicos, sócio-políticos e os impactos ambientais decorrentes da implantação do projeto de mineração de manganês da ICOMI S/A no Estado do Amapá, são estudados por Daniel Brito em “Extração mineral na Amazônia: a experiência da exploração de manganês em Serra do Navio no Amapá” (1994). Neste estudo, Brito aponta as relações entre Estado e a empresa e as políticas de desenvolvimentos ligadas à mineração. O autor, procura explicar a formação da força de trabalho e os impactos do empreendimento sobre a estrutura de produção do Estado do Amapá discutindo as mudanças estruturais que vêm atingindo a região amazônica desde a decisão do Governo Federal ao criar grandes projetos minerais na década de 1970, tomando por principal exemplo a exploração de manganês do Amapá.

Ainda sob uma perspectiva político-econômica, Drummond e Pereira

em “O Amapá nos tempos do manganês”, publicado em 2007, busca interpretar as principais mudanças ocorridas no Amapá nos últimos 50 anos e ofertar um contexto que permita aos amapaenses e não-amapaenses compreenderem a trajetória do estado e discutirem seus prováveis cenários. Para tanto, no quarto capítulo, os autores retratam o deslanche e o desempenho produtivo da mina de manganês de Serra do Navio, incluindo uma apreciação dos argumentos dos nacionalistas contra o empreendimento e uma crítica a obra de Álvaro da Cunha, citado anteriormente.

Outra maneira encontrada pelos pesquisadores para entender o processo de instalação e exploração do manganês no Amapá foi através das dinâmicas de trabalho e dos trabalhadores. Em “Os mineiros da floresta: sociedade e trabalho em uma fronteira de mineração industrial amazônica (1943—1964)” (2011), Adalberto Paz analisa o processo de instalação do primeiro grande projeto de exploração mineral industrial na Amazônia da década de 1940 até meados de 1960, assim como as diversas relações estabelecidas entre o empreendimento e a sociedade local do período. Tal sociedade era caracterizada por uma economia de cunho fortemente extrativista e uma população esparsamente distribuída, ao longo de pequenas cidades, ilhas e uma vasta área de floresta tropical pertencente ao Território Federal do Amapá. Assim, o autor buscou enfatizar o impacto que uma nova concepção de trabalho capitalista industrial teve sobre o cotidiano de indivíduos cujas tradicionais formas de reprodução social diferenciam-se, em muito, da lógica de acumulação e do trabalho regular, disciplinado e hierarquizado, tal como seria exigido pela empresa concessionária dos direitos de exploração das jazidas de manganês naquele território.

Não obstante, Elke Nunes em “Mineração de manganês no Amapá: Controle de trabalho e memória de trabalhadores na ICOMI, de 1960 a 1973” (2018), analisou como a ICOMI formou em pouco tempo um modelo de trabalhador, como criou e aplicou um conjunto de normas que impunham o modelo ideal de comportamento e como esse modelo colaborou para a representação social desse trabalhador que permeou e ainda permeia a memória dos envolvidos no projeto ICOMI. Além disso, buscou contextualizar o processo de produção mineral na Amazônia para compreender como foram criadas as vilas operárias e noções de um trabalhador ideal através dos meios de comunicação da empresa. Também analisou os vínculos existentes entre a organização da vida social, através das vilas e do seu complexo social e as formas de poder disciplinar no curso da exploração do manganês

no Amapá.

Por sua vez, Rômulo Sousa em “Experiências femininas nos mundos do trabalho de Serra do Navio e Vila Amazonas (1960-1985)” (2018), visou reconhecer e compreender experiências femininas vivenciadas nessas “localidades” no período de 1960 a 1985, identificando discursos normativos e distinções de gênero em nos seus aspectos sociais e profissionais. Nesse estudo, Sousa constatou que havia um discurso masculino hegemônico que se refletia nos papéis que eram atribuídos a homens e mulheres. Aos homens caberia conduzir o Amapá ao progresso e ao desenvolvimento, e sobre as mulheres recaía o dever de educar e cuidar dos membros da sociedade, de modo a garantir disciplina e saúde para os funcionários e futuros funcionários da empresa. Esse discurso se propagou, criando uma memória coletiva ainda persistente, que privilegia a história dos homens e silencia a voz feminina.

Desde uma perspectiva singular, Valente e Oliveira em “Trabalho e Lazer na Vila Serra do Navio: uma análise da Revista Icomi Notícias (1964–1967)” (2020), analisaram alguns aspectos do lazer e da labuta dos trabalhadores da ICOMI na Vila Serra do Navio, sobretudo, por meio das reportagens da Revista ICOMI Notícias. As autoras constataram que, além dos espaços de lazer criados pela ICOMI, as adequações dos funcionários a esses novos mecanismos de infraestrutura ocorreram gradativamente, por meio de incentivos para mantê-los ativos e produtivos, e que alguns buscaram fugir desses padrões criando seus próprios meios de divertimentos.

Para além das questões políticas, econômicas, do trabalho e do trabalhador, estudos mais recentes elaboram novos problemas e abordagens, os quais destacamos os trabalhos a diante.

David Almeida, por exemplo, em “Relatos sobre as vilas minerárias: controle médico, vigilância social e controvérsias ambientais” (2020), interpreta interações entre a mineradora e a população da Vila Serra do Navio. Para isso, analisou três aspectos: o controle médico, a vigilância social e as controvérsias ambientais.

No que tange ao âmbito educacional, Pollianna Ferreira em “A educação na Amazônia do “ouro negro”: o programa educacional da Icomi no Distrito de Santana/AP (1960-1984)” (2019), busca compreender as concepções e ações educacionais da empresa Indústria e Comércio de Minérios S. A. (ICOMI), desenvolvidas durante o período de 1960 a 1984, no então Território Federal do

Amapá. Abordando a interface entre educação e fordismo, a autora analisa a instituição do programa educativo icomiano, pautado no modelo fordista de produção e regulação social, conexo à política de educação tecnicista reforçada e consolidada no país neste contexto.

Em “O papel da Icomi no golpe civil-militar de 1964: agentes e interesses” (2017), escrito por Dora Uchôa, é apresentada uma abordagem diferenciada e/ou desconhecida sobre a ICOMI. Uchôa, identificou no seu estudo os empresários articuladores do golpe civil-militar de 1964 e entre eles Augusto Antunes, o fundador e dono da Indústria de Comércio e Minério S/A - ICOMI. Assim, através de suas análises buscou entender quais os interesses e relações das atividades da empresa mineradora com os acontecimentos políticos, sociais e econômicos no Amapá durante a instalação da ditadura militar no Brasil e sua conexão com os conflitos mundiais no período da guerra fria.

Outro estudo interessante é o de Maíra Magalhães, intitulado “Patrimônio cultural e tecnologia social: experiências de preservação e propostas de participação para a vila Serra do Navio/AP na Amazônia” (2019), que aborda o uso da tecnologia social como ferramenta de gestão do patrimônio cultural brasileiro visando uma melhor comunicação entre o poder público e a comunidade. É um estudo de caso que contempla a Vila Serra do Navio, no interior do estado do Amapá, um conjunto urbano moderno tombado pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) no início dos anos 2000 e que passa por dificuldades relacionadas à sua gestão.

Como vimos, a implantação da empresa Indústria de Comércio de Minérios já foi estudada em múltiplos aspectos, não a limitando enquanto objeto de estudo para outras pesquisas. Portanto, partindo do conhecimento e reconhecimento das abordagens apresentadas podemos mensurar a importância desse estudo. Não só pela sua inserção em círculos acadêmicos que possibilitará o entendimento de processos de evolução urbana específicos da região amazônica, como também para contribuição social e política, uma vez que a própria sociedade local e governantes não conhecem a história e desenvolvimento urbano das cidades de Serra do Navio e Santana.

2. 3 SANTANA E SERRA DO NAVIO

2.3.1 As *company towns* no Brasil

As vinculações entre moradia e empreendimentos industriais fabris, de extração mineral ou agrícola, foram comuns entre os séculos XIX e XX, principalmente em áreas de expansão colonial, abertura de novas fronteiras econômicas ou em regiões remotas que precisavam de infraestrutura básica para a instalação e funcionamento de fábricas, minas, usinas entre outros (PAZ, 2011). As *company towns* (cidades empresas) são um exemplo dessas experiências, uma vez que pode ser consideradas uma prática empresarial do início do século XX. Elas se caracterizam pela construção de núcleos de moradia junto aos espaços produtivos que incluem a totalidade das estruturas: ruas, transporte coletivo para funcionários, sistema de saneamento básico, parques, ofertas de serviços educacionais, de saúde e culturais.

Seu surgimento teria acontecido na Europa e nos Estados Unidos, acompanhando o capitalismo emergente, com o objetivo de maior concentração de capital e do trabalho, como um mito do capitalismo de sociedade perfeita a serviço da produção (FRANCO, 2018).

[...] as *company towns* possuem um planejamento arquitetônico que leva em conta, além da proximidade entre as casas operárias e o local da atividade produtiva, a máxima eficiência na circulação da produção e a comunicação entre os diferentes setores da empresa. Surgem, na maioria das vezes, como uma necessidade econômica imposta ao capital, principalmente nas regiões de fronteira desprovidas de infra-estrutura básica. Contudo, uma vez instalada tal infraestrutura, poderia haver a criação de um discurso desenvolvimentista e civilizatório em torno dela, buscando relacionar todo o investimento na construção das casas e bens sociais de uso coletivo a uma pretensa harmonização entre o capital e o trabalho (PAZ, 2011, p. 463).

Em artigo publicado em 1970, o J. D. Porteous *apud* Adalberto Paz (2011) afirma que *company towns* foram bastante úteis ao capital em áreas de pioneirismo econômico, antes da revolução dos transportes e das comunicações ocorrida com a Segunda Guerra Mundial. Para ele, cidades construídas por empresas “não são meios de produção possível”. Dadas as condições naturais tipicamente amazônicas – como a grande extensão territorial e o isolamento geográfico de algumas áreas – a construção de áreas urbanas por empresas privadas com exclusivos fins econômicos foi muitas vezes uma imposição intransponível para os

grupos que investem na região.

Na prática, isso significava dizer que na Amazônia, dependendo da atividade e do local, muitas empresas eram obrigadas a fornecer algum tipo de complexo habitacional que pudesse abrigar trabalhadores na região de investimento. Desse modo, não era incomum que na Amazônia, juntamente com os megaprojetos, fossem estabelecidas as *company towns*. A seguir, serão citados brevemente alguns dos grandes empreendimentos que se destacaram na Amazônia Brasileira, seja pela exploração ou pela complexidade de implantação em meio à floresta e mata verde.

As primeiras *company towns* construídas foram Fordlândia (PA), na década de 1920 e, posteriormente, Belterra (PA), na década de 1930, ambas ligadas ao projeto de extração da borracha pela Companhia Ford Industrial do Brasil. Fordlândia foi um projeto agroindustrial de Henry Ford realizado em 1927, com o objetivo de construir cidades que fossem as bases para os gerentes e trabalhadores da plantação de seringueiras com vistas à produção da borracha e abastecimento de suas linhas de produção nos Estados Unidos. Apesar das grandes expectativas sobre a implantação do projeto ele não deu certo, devido a infertilidade e pedregosidade da terra e as pragas contaminaram as seringueiras.

Na década de 1950, novas *company towns* surgiram na floresta tropical úmida, então associadas a empreendimentos de extração-exportação de minérios. Esse foi o caso do projeto da ICOMI que incluiu a construção da *company town* da Vila Serra do Navio, localizada próximo às jazidas de exploração (o principal minério explorado foi o Manganês) no interior do Estado. Outro exemplo foi a Vila Amazonas, no município de Santana (próximo à Macapá), que também foi desenhada nos moldes da arquitetura e urbanismo modernistas; da ferrovia (que interligava a Vila Serra do Navio com a Vila Amazonas); e do Porto de Santana. Na década de 1960, o projeto Porto Trombetas surgiu com a descoberta da bauxita no extremo oeste do estado do Pará para abrigar os trabalhadores da mineração na Serra do Saracá. Em 1999, a vila foi elevada à categoria de distrito e, atualmente, serve como acomodação para os trabalhadores do Grupo Alcan do Brasil, constituída pela Mineração Rio do Norte S.A (MRN) (MAGALHÃES, 2019).

Monte Dourado e o Projeto Jari - mais conhecido como Projeto Jari Celulose - é o nome dado a uma fábrica existente em frente ao Rio Jari (na divisa entre os estados do Pará e Amapá) que teve seu início em 1967, quando o bilionário americano Daniel Keith Ludwig mandou construir uma fábrica para instalação

agroindustrial. A fábrica de celulose foi construída no Japão, transportada em plataformas flutuantes até a Amazônia e instalada nas proximidades do atual distrito de Monte Dourado. Com isso, no final da década de 1970, o projeto começou a exportar bauxita e caulim e necessitou de infraestrutura para seu empreendimento, que contou com a construção de portos, ferrovias, além da *company town* projetada para abrigar os trabalhadores (MAGALHÃES, 2019).

O Projeto Grande Carajás, conhecido como Programa Grande Carajás (PGC), iniciou nas décadas de 1970 e 1980, em uma área de aproximadamente 900 mil metros quadrados na região sudeste do Pará, norte de Tocantins e sudoeste do Maranhão. Foi criado um grande complexo pela empresa Companhia Vale do Rio Doce (atualmente Vale S/A) que incluiu a construção da Usina hidrelétrica de Tucuruí, a Estrada de Ferro Carajás e o Porto de Ponta da Madeira localizado em São Luís, além da *company town* próxima às atividades minerais. Atualmente, o projeto Grande Carajás continua em atividade, com explorações de minérios ricos em ferro como o cobre, níquel, manganês, ouro, bauxita e cassiterita (MAGALHÃES, 2019).

2.3.2 Santana

Dentre os exemplos citados nos parágrafos anteriores focamos nossa atenção em Santana e Serra do Navio, dois municípios do estado do Amapá, que não possuem suas origens unicamente relacionadas à ICOMI. Antes de versarmos sobre a origem e formação da cidade de Santana, é necessário compreender como se deu o processo de ocupação e colonização da Amazônia, em especial da Vila de São José de Macapá, pois até meados da década de 1980 Santana era distrito de Macapá e, portanto, sua história está atrelada a formação dessa vila.

Após sofrer uma forte crise financeira e o abalo de um terremoto, em meados do século XVIII, Portugal passava por um verdadeiro colapso. Diante disso, a coroa lusitana buscou empreender medidas para reverter esse quadro, uma delas foi a implantação de um projeto de ocupação e povoamento nas Terras do Cabo do Norte, uma vez que as mesmas dispunham de muitas riquezas naturais. Além disso, essas terras possuíam uma localização estratégica na foz do rio Amazonas, necessária para afastar os inimigos - franceses, holandeses, ingleses e espanhóis -

que também desejavam ocupar a área. Por isso, as disputas pela região passaram a acontecer mais frequentemente.

Ao analisarmos os mecanismos encontrados pela coroa portuguesa para garantir seus domínios territoriais nas Terras do Cabo do Norte, podemos destacar três características importantes: a ação missionária, a militarização e a presença dos mercadores e/ou colonos. As ações das ordens religiosas, principalmente da Companhia de Jesus, foram de suma importância para desenvolver formas de arregimentação e manutenção de mão-de-obra indígena. Em vista disso, os missionários conseguiam manter uma relação de tolerância e respeito junto aos indígenas, garantindo uma economia relativamente estável que agregava a extração das drogas do sertão e uma produção de alimentos para consumo interno através do trabalho dos indígenas aldeados (NIRVIA RAVENA, 1999). Quanto à construção das fortificações e militarização da região, Ravena (1999, p. 75) ressalta que “[...] o caráter de uma administração militar já aparecia como diretriz política para Macapá”, pois seria o elemento capaz de salvaguardar as terras para os portugueses das frequentes incursões estrangeiras, além de garantir a vida organizada e permanente que faltava e sem a qual não se realizaria o velho programa de ali fixar a soberania luso-brasileira.

Com o objetivo de garantir o domínio dessas terras, em 1751, Mendonça Furtado trouxe dos Açores – arquipélago português situado no Atlântico Norte – os primeiros colonos para ocupação efetiva da nova Vila de São José de Macapá. Entretanto, essa empreitada logo apresentou algumas dificuldades. Nírvia Ravena (1998) salienta que os primeiros colonos se depararam com dois problemas distintos, a escassez de mão-de-obra para desmanchar as roças e de transporte para o escoamento dos gêneros. Acevedo Marin (1999), acrescenta que esse problema se agravou, já que a escassez de “braços” fez com que esses colonos também trabalhassem na construção da Fortaleza de São José provocando uma contradição no projeto que fora pensado para a região.

Apesar desses entraves, os colonos não desistiram e Macapá foi se desenvolvendo paulatinamente ao longo do século XVIII. Considerando isso, Acevedo Marin (1999) ressalta que houve um sopro populacional constituído por mais famílias advindas de Lisboa, escravos trazidos da África e indígenas arregimentados de vários locais do vale amazônico. Diante disso, o antigo povoado de Macapá foi elevado à condição de vila, em 1758, e recebeu o nome de São José de Macapá. A origem de Santana, também se deu nesse contexto, aumentando o interesse lusitano em ocupar

a área setentrional das Terras do Cabo Norte.

Neste cenário, em 1765, Francisco Portilho de Melo desceu o Rio Negro com vários indígenas e criou um aldeamento em uma ilha, que posteriormente no ato da institucionalização foi denominada de “Ilha de Sant’Ana”. Em 1771, famílias portuguesas vindas da África, ocuparam temporariamente essa ilha antes de deslocarem-se para o local em que permaneceram na Amazônia, chamado Mazagão. Em fevereiro de 1778, no mesmo dia em que o governador do Estado do Grão-Pará e Maranhão – capitão-general Mendonça Furtado – retornou de uma de suas viagens ao Rio Negro, fundou a vila de São José de Macapá e criou a aldeia de Sant’Ana, situada à margem esquerda do rio Amazonas (SANTOS; NOBRE; ASSIS, 1997).

Diante disso, Portilho de Melo deslocou-se para a Vila de São José de Macapá com a intenção de regularizar a situação do povoado. No entanto, em dezembro desse ano, um surto de malária assolou Macapá, fazendo com que Portilho de Melo conduzisse sua gente para a margem do Maracapucú, afluente do Rio Amazonas (SANTOS; NOBRE; ASSIS, 1997). Francisco Portilho de Melo foi o primeiro desbravador da Ilha de Sant’Ana, e considerado um foragido da lei. Tanto que Mendonça Furtado se reportava a ele de maneira pejorativa e o acusava de tráfico de indígenas. No entanto, algum tempo depois, o “relacionamento da coroa com Portilho segue outros rumos” (NIRVIA RAVENA, 1999, p. 81). E apesar de ser, por muito tempo, perseguido pelas autoridades lusitanas, Portilho recebia apoio dos mercados de Belém, logicamente interessados no tráfico de mão-de-obra nativa.

Aproveitando-se disso - e da viagem de demarcação e estabelecimento da capitania do rio Negro, realizada por Mendonça Furtado (1758) – na tentativa de melhorar sua imagem, resolveu cooperar com as autoridades portuguesas dando informações preciosas sobre a Amazônia, que ele bem conhecia. Portilho então dava sinais de que pretendia sair da ilegalidade e ao perceber isso,

Mendonça Furtado, “inesperadamente”, solicita que ele vá ao seu encontro, certamente furtado reconheceu na figura de Portilho um possível colaborador intento de promover no Cabo do Norte a instalação de uma povoação baseada cooptação e organização de indígenas feitas por um súdito que não fosse eclesiástico (NIRVIA RAVENA, 1999, p. 83.).

Nesse sentido, além da mão-de-obra barata que o governador necessitava para a construção da Fortaleza de São José de Macapá, os trabalhadores serviriam para produzir alimentos necessários à manutenção da tropa. Caso contrário, teria de importar da Europa a custos altíssimos (ACEVEDO MARIN, 1999). E logo,

O reconhecimento de Portilho não mais como infrator, mas como colaborador e por isso mesmo passível do “perdão” real foi a atitude sinalizadora de parceria. Mendonça Furtado providenciou, primeiramente, a inclusão de Portilho na sociedade política. (NIRVIA RAVENA, 1999, p. 83)

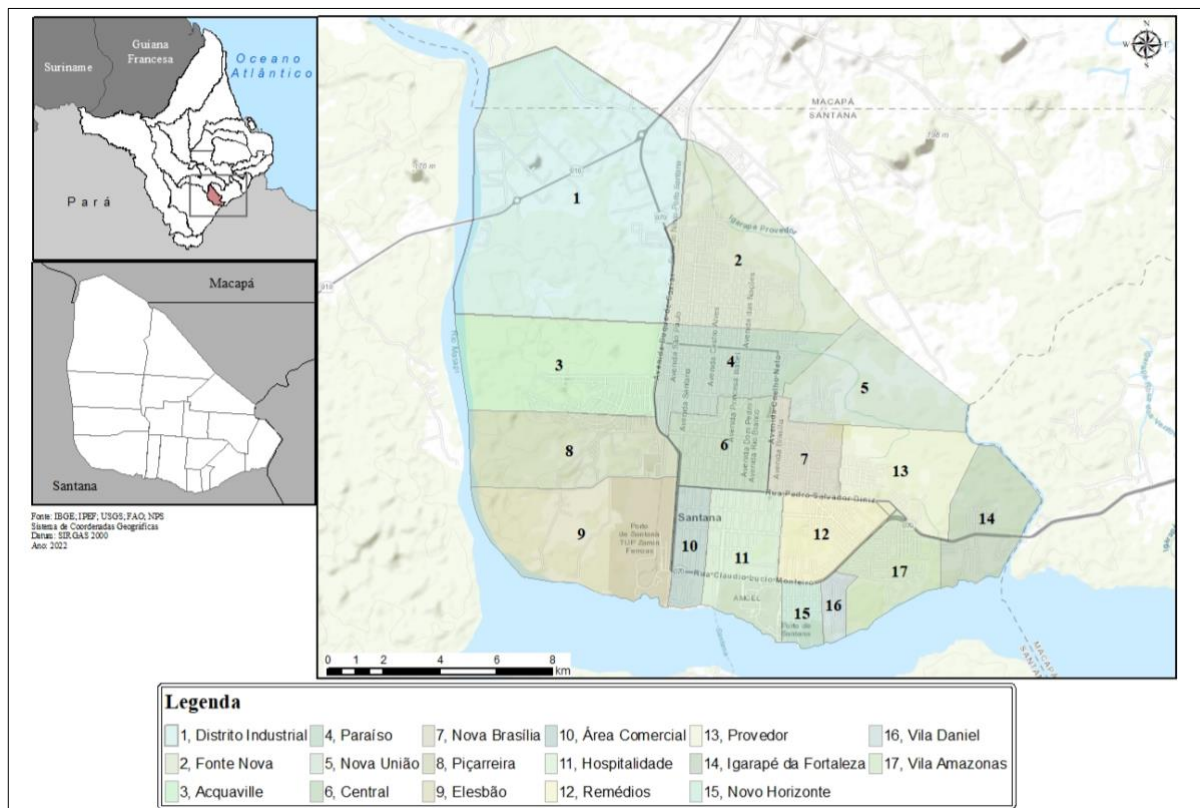
Dessa maneira, da sua aliança com Mendonça Furtado, Portilho obteve o título de capitão e diretor do povoado de Sant’Ana do Macapá. Em contrapartida, teria que remanejar aproximadamente quinhentos silvícolas (Tucujús) que estavam, na época, sob sua guarda e chefia. Sendo assim, por meio desse acordo, o governador do Estado do Grão-Pará e Maranhão deu continuidade ao projeto de construção da Fortaleza de São José de Macapá e ampliou a produção agrícola dessa localidade. Essa situação provocou grande insatisfação por parte dos índios, pois eles tiveram que se afastar de seu ambiente natural e enfrentar condições bastante adversas e prejudiciais à sua vida e cultura. Nessa perspectiva, concentrando-se na ilha de Sant’Ana, Portilho de Melo conviveu com uma redução bastante acentuada da força de trabalho. Muitos índios fugiram, esconderam-se ou simplesmente desapareceram, outros morreram em consequência dos maus-tratos e em função das doenças tropicais (GOMES, 1999).

Desse modo, para um período em que táticas de planejamento não se constituíam ainda em rotinas administrativas, a atuação de Mendonça Furtado acabou otimizando recursos para atender os projetos metropolitanos. Furtado, de alguma maneira realizava suas experiências, como a fundação do povoado de Sant’Ana do Macapá, tendo em vista a secularização das relações políticas e econômicas no Grão-Pará (NIRVIA RAVENA, 1999). Vale ressaltar que consideramos a ocupação e povoamento da Ilha de Santana uma “peça chave” para a formação da cidade, pois foram os habitantes da Ilha juntamente com os migrantes que deram início a ocupação da área em que se constituiu o município de Santana. Contudo, ao passar dos anos, verificamos que a Ilha de Santana não acompanhou o acelerado processo de urbanização da cidade, fazendo com que se configurasse como “interior”, responsável principalmente pelo fornecimento de produtos extraídos da natureza.

O Distrito de Santana foi elevado à categoria de município em 1987. Atualmente é o segundo município mais populoso do estado do Amapá, e situa-se à margem esquerda do Rio Amazonas, se estende ao norte até a linha imaginária do equador e o rio Matapi, a leste se limita com o Igarapé da Fortaleza e a Oeste com o rio Vila Nova. Ocupando uma área de 1.577,52 Km², e representando

aproximadamente 1% da área do Estado do Amapá, faz limites com os Municípios de Macapá, Mazagão e Porto Grande. De acordo com a revista do Plano Diretor de Santana, de 2006, sua divisão política está conformada por: a sede do município composta por 14 bairros, que são: Fonte Nova, Centro Industrial, Paraíso, Provedor, Central, Nova Brasília, Elesbão, Comercial, Hospitalidade, Dos Remédios, Fortaleza, Novo Horizonte, Daniel e Vila Amazonas. Distribuídos conforme a imagem (figura 6) abaixo. Também faz parte de tal divisão política o Distrito da Ilha de Santana, Igarapé da Fortaleza e Igarapé do Lago.

Figura 6 – Mapa da divisão dos bairros de Santana.



Fonte: Plano Diretor Santana (2007). Elaborado e adaptado pela autora

Apesar da origem de Santana se dar ainda no período colonial, podemos afirmar que seu desenvolvimento e crescimento populacional ocorreu de forma efetiva e intensa com a instalação da ICOMI. A escolha de Santana para sediar a empresa se deu pelo fato de estar nela o melhor espaço para a implantação do porto para escoamento do minério, assim como foi levado em consideração o calado do rio nesta localidade. A partir desse momento, ocorreu um grande fluxo migratório, onde as pessoas tanto ribeirinhas como de estados próximos vinham em busca de emprego

e, conseqüentemente, de uma vida melhor.

A contar desse período, Santana passou a ser a cidade de maior fluxo migratório do Estado do Amapá, pois além da ICOMI, outras indústrias se fixaram na localidade e, ainda, vários portos de menor capacidade foram construídos na cidade. No ano de 1967, com a autorização do General Ivanhoé G. Martins, então governador do Território Federal do Amapá —TFA, se instalou no município acelerando mais ainda o crescimento demográfico a BRUYNZEEL MADEIRAS S/A —BRUMASA, empresa holandesa fabricante de compensados. Na década de 1970 instala-se em Santana a empresa Amapá Celulose S/A —AMCEL que dá ênfase a produção de cavaco de floresta plantada de pinus, com exportação e produção da empresa saindo do estado pelo porto de embarque e desembarque das Docas de Santana. Com isso, Santana se tornou uma cidade portuária por proporcionar fácil navegabilidade e profundidade suficiente para acesso de navios de grande porte.

Com a promulgação da Constituição Federal Brasileira, em 05 de outubro de 1988, o Território Federal do Amapá foi transformado em Estado do Amapá e nesse mesmo período, Santana foi elevado à categoria de município a partir do decreto de Lei Federal de número 7.639, de 17 de dezembro de 1987. A implantação da ICOMI e das demais empresas em Santana, provocaram um momento de grande dinamismo na economia amapaense. Porém, o esgotamento da mina em Serra do Navio e as sérias conseqüências ambientais provocadas pela sua exploração fizeram com que a população que habitava o interior do Amapá fosse buscar novas oportunidades em Macapá e Santana, ou até mesmo retornar para a sua cidade natal.

Desse modo, as novas administrações dos municípios, buscaram encontrar novas alternativas para a sua sobrevivência. Entretanto, os únicos municípios que apresentaram propostas de reorganização econômica foram Macapá e Santana, com a instalação de Regimes Aduaneiros Especiais – REA. (PORTO; COSTA, 1999). Foram estabelecidas três propostas para a adoção do REA no Amapá desde os anos 1980: A Zona Franca de Macapá (1983), A Zona de Processamento de Exportação de Santana (1989) e a Área de Livre Comércio de Macapá e Santana (1991). No entanto, nosso enfoque neste momento será apenas o último (PORTO; COSTA, 1999).

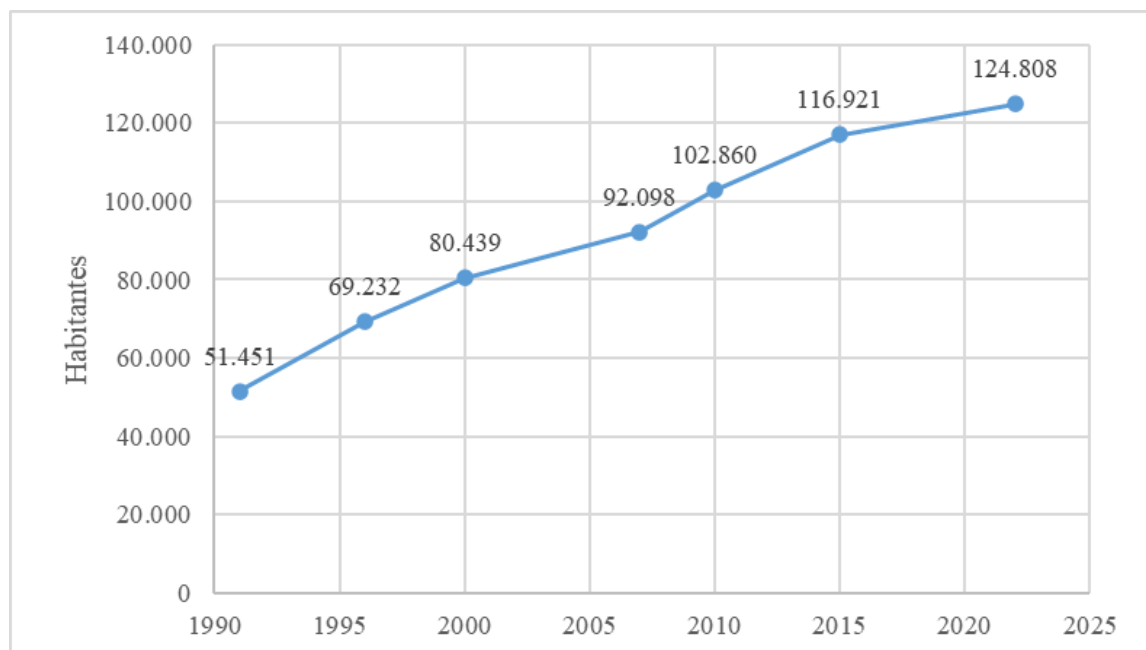
As Áreas de Livre Comércio – ALC – foram implantadas pelo Senador José Sarney, em 1988. De acordo com Porto e Costa (1999), essas propostas

representaram a sequência de um modelo direcionador para a Amazônia Ocidental, haja vista que estabeleceram condições favoráveis para romper com o desequilíbrio regional. No caso amapaense, existem indicações de ser o mais recente marco da dinâmica econômica se considerarmos o fluxo comercial e de bens de consumo nos municípios em que foi implantada essa estratégia.

A Área de Livre Comércio de Macapá e Santana - ALCMS – foi criada pelo Decreto nº 8.387 de 30 de dezembro de 1991 e regulamentada através do Decreto nº 517 de 08 de maio de 1992. Para essa Área de Livre Comércio foi permitido o modelo voltado para a comercialização, ainda que no Estado seja viável apenas a instalação de indústrias de beneficiamento de matérias primas da região. Todavia, essa proposta ainda encontrou alguns obstáculos como a falta de infraestrutura local (PORTO; COSTA, 1999). A ALCMS teve como principal objetivo impedir que a economia amapaense estagnasse. Todavia, a implantação da mesma fomentou não só o crescimento econômico como também o populacional.

Ao analisarmos a figura 13, percebemos que mesmo depois do fim das atividades da ICOMI, em 1997, o contingente populacional se manteve em crescimento. Pois, o perfil demográfico do Amapá se constituiu como um dos mais elevados do país, devido principalmente à corrente migratória oriunda dos demais estados da região norte e, também, pela baixa redução da taxa de fecundidade quando comparado a outros estados (ANDRADE, 2005). Em 2010, Santana possuía 101.262 habitantes de acordo com o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), sendo 99.094 (97,92%) da população em área urbana e 2.109 (2,08%) da população em área rural, constatando o crescimento desordenado da cidade. Na Figura 7 podemos acompanhar o crescimento populacional de Santana no período entre 1991 a 2020.

Figura 7 – Gráfico de Projeção de crescimento populacional de Santana entre 1991 a 2025.



Fonte: Plano Diretor Santana, 2007. Atualizado pela autora.

Esse rápido crescimento populacional provocou um processo de urbanização desorganizada da periferia, desencadeando muitos problemas sociais como a falta de emprego, de moradia, de escolas, de hospitais e de saneamento básico. Como dito anteriormente, a alta concentração populacional no Amapá está relacionada a instalação de grandes projetos econômicos como a instalação da ICOMI, o Projeto Jari, a exploração de ouro nos municípios de Calçoene, Tartarugalzinho, Amapá e Oiapoque, a criação da ALCMS e ações do governo federal, que impulsionaram obras de infraestrutura social e econômica (ANDRADE, 2005).

Desta maneira, ao analisarmos o processo de desenvolvimento urbano da cidade de Santana podemos destacar dois modelos e/ou áreas de ocupação: a primeira, planejada, era constituída pela Vila Amazonas, que era uma das *company towns* da ICOMI, construída para abrigar os trabalhadores da empresa; a segunda, improvisada e/ou autônomas, foi formada no entorno da Vila Amazonas por trabalhadores que construíram os equipamentos estruturais da ICOMI (estrada de ferro e o porto de embarque de minério) mas que não eram considerados funcionários da empresa, além, é claro, dos migrantes que se aventuraram em busca de uma vida melhor.

Alguns nomes dados a essas áreas segundo Lima (2013) foram: Vila Toco, Vila Cutaca, Vila Elesbão, Vila Piscina, Vila Daniel, Vila Pavulagem, Vila Maia e Vila Papelão. Essas denominações eram geralmente inventadas pelos próprios

moradores aproveitando alguma particularidade da área. Como essas ocupações já existiam, foi criada legislação municipal para oficializar e definir a nomenclatura dos quatorze bairros mencionados. Desta maneira, percebemos que a evolução urbana da cidade de Santana também está atrelada ao desenvolvimento econômico da região. Primeiramente através do extrativismo desenvolvido pelo marquês de Pombal na Amazônia, depois pelo período em que se instalou e passou a funcionar o Projeto ICOMI, MADEIRAS BRUMASA e Amapá Celulose S/A – AMCEL, além da criação da Área de livre Comércio de Macapá e Santana.

Sendo assim, os novos bairros, o porto fluvial, a estrada de ferro, a intensificação do comércio local, o crescimento populacional, a especulação imobiliária e outras transformações, foram algumas implicações trazidas para Santana pelos projetos desfraldados para a região. Notadamente, devido à exploração do manganês feita pela ICOMI, estando diretamente ligadas às novas formas de configuração desse núcleo urbano. O crescimento populacional desordenado e a falta de estrutura urbana para atender as demandas desse crescimento se tornaram objeto de atenção das autoridades públicas que, através da elaboração de Planos Urbanísticos, visavam organizar o crescimento da cidade.

2.3.3 Serra do Navio

No estado do Amapá, a descoberta do manganês ou do “ouro negro da Amazônia” como é chamado, foi de suma importância para a criação de Serra do Navio. Conforme exposto, assim como o desenvolvimento da cidade de Santana, o surgimento dessa cidade está atrelado a implantação da ICOMI, que consolidou a infraestrutura para a exploração do manganês nas duas localidades. Os núcleos residenciais de Serra do Navio e da Vila de Santana (mais conhecida como Vila Amazonas) foram construídos com o objetivo de alojar os primeiros núcleos habitacionais de trabalhadores nos anos de 1950, a ICOMI. Foram projetados pelo escritório de Oswaldo Bratke, na década de 1950, e se consagraram como exemplos de projetos inovadores, qualificados como objeto de admiração de visitantes e da curiosidade de especialistas. Correia (2012) afirma que entre os entusiastas das vilas da ICOMI, encontra-se a escritora Raquel de Queiroz que, em matéria publicada na revista “O Cruzeiro”, em 1965, declarava:

A ICOMI é um milagre dentro da região amazônica. Duas pequenas cidades que parecem o sonho de um urbanista lírico [...]. Nas cidades há escolas, hospital moderno, supermercado, clube, piscina e cinema. As casas dos operários são tão boas e bonitas que a gente fica pensando com melancolia naqueles arruados tipo vila de conferência vicentina que se constroem no Rio para abrigar favelados. Água, esgotos, telefones e o mais que é preciso para garantir o conforto moderno naquelas duas ilhas abertas no meio da mata (RIBEIRO, 1992, p. 84-85).

Os dois núcleos residenciais projetados tinham o mesmo porte (previsão de 2.500 moradores), programas semelhantes e diretrizes projetais coincidentes em vários aspectos. Conforme Correia (2012), ambos tiveram o espaço estruturado em cinco zonas de usos e dois setores sociais: zona habitacional operária, área para residência de solteiros, zona residencial para chefes, junto à qual se situa clube e hotel, área para equipamentos coletivos e comércio, e área para esportes.

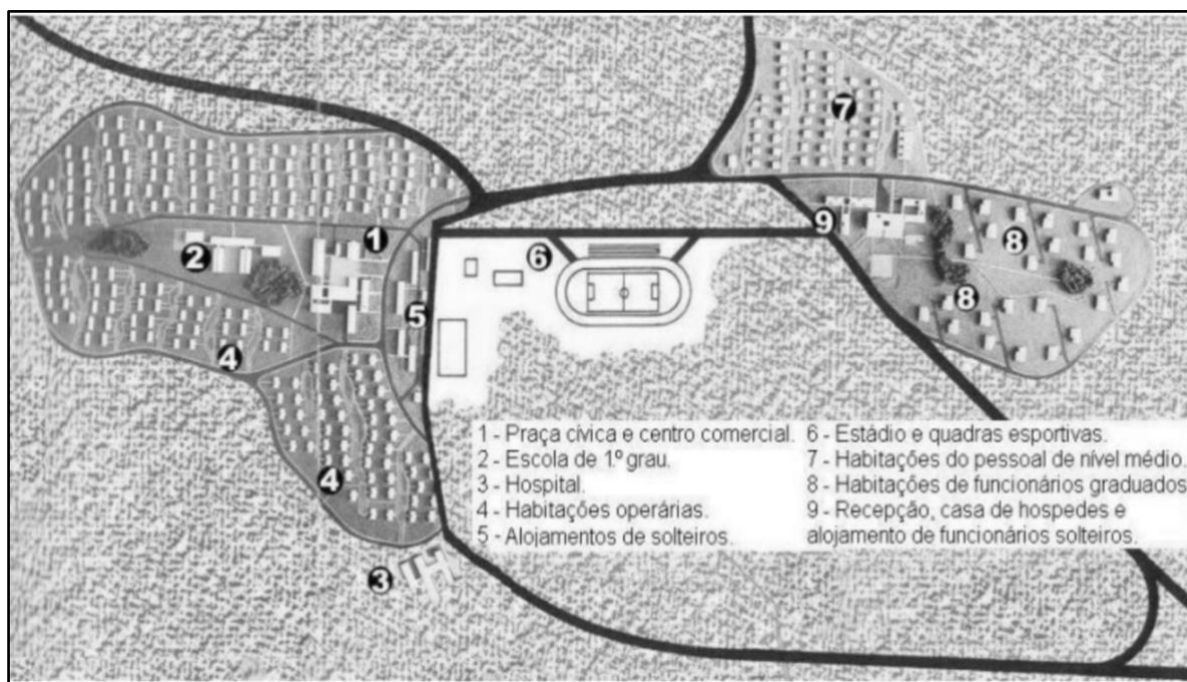
O processo de construção dos núcleos habitacionais em Santana – AP e em Serra do Navio iniciou em 1955. A ICOMI, por meio do envio de currículos de profissionais da área de arquitetura e urbanismo, selecionou três desses para apresentar propostas para os dois núcleos residenciais. Segundo Correia (2012), entre os três, Bratke foi o único que não apresentou proposta, alegando que, por não ter experiência nesse tipo de projeto, precisava conhecer melhor o assunto antes de fazer propostas, e que essa pesquisa só seria feita após contratado.

Todo o projeto arquitetônico das *company towns* da ICOMI ficou a cargo do arquiteto paulista Oswaldo Arthur Bratke. De acordo com Santos *et al.* (1997), Bratke, antes de elaborar seu projeto, fez um estudo aprofundado sobre as condições físicas e humanas da região. Esse estudo, considerou aspectos como os tipos de habitação, meio de vida e costumes da população local, entre outros. Esses estudos configuraram-se como importantíssimos para construção do eixo de seu projeto.

Ao ter seu escritório contratado para desenvolver o plano urbanístico e os projetos arquitetônicos dos dois assentamentos para trabalhadores, Bratke visitou vários assentamentos ligados à mineração, situados na Venezuela, Chile, Colômbia e Caribe, pertencentes às empresas americanas United Steel e Bethlehem Steel, além do subúrbio-jardim de Hampstead, em Londres (CAMARGO, 2008, p. 9-10).

A figura 8, a seguir, mostra a planta esquemática da vila Serra do navio:

Figura 8 - Planta esquemática da Vila Serra do navio



Fonte: RIBEIRO, 1992, p. 43.

Portanto, a vila Serra do Navio foi construída como um conjunto de residências dispostas em áreas específicas. Os setores habitacionais foram pensados e distribuídos segundo hierarquia social, baseada em cada grupo de trabalhadores envolvidos no processo produtivo, constituída sob três divisões. A primeira divisão correspondente a vila primária (4 habitações operárias) onde moravam os trabalhadores que ocupam as posições mais baixas na hierarquia. A segunda, denominada de vila intermediária (7 habitações do pessoal de nível médio), onde residem os demais trabalhadores de nível médio. E, finalmente, a terceira a vila staff (8 habitações de funcionários graduados) que abrigava o pessoal da administração e encarregados por todo planejamento do projeto. As demais áreas: comércio (1 praça cívica e centro comercial), educação (2 escolas de primeiro grau), saúde (3 hospital) e lazer (6 estádio e quadras esportivas), foram pensadas como infraestrutura de uso coletivo (SANTOS, 2021).

Na reportagem a seguir (figura 9), a qual divulga a infraestrutura construída em Serra do Navio para a implementação do projeto ICOMI, podemos ter uma visão panorâmica do projeto arquitetônico posto em prática, elaborado por Bratke.

Figura 9 - Reportagem Jornal Manchete



Fonte: Extraído do blog Porta retrato-AP de José dos Campos, 2023. Disponível em: <https://porta-retrato-ap.blogspot.com/2020/11/memoria-da-mineracao-do-amapa.html>

Corroboramos com Correia (2012), que aponta que Bratke estabeleceu uma rígida divisão social do espaço, dividindo as vilas em dois setores residenciais: um para os dirigentes e, outro para os operários, cada um deles com casas de diferentes modelos e tamanhos. Dentro dos setores, a segmentação social prossegue com uma divisão em subsetores: para operários “qualificados” e “não qualificados”, e para os funcionários de nível superior e administrativo. Cada um dos dois setores tinha clube e alojamentos para solteiros (5 alojamento para solteiros — 9 recepção, casa de hóspedes e alojamento de funcionários solteiros), voltados, exclusivamente, para a categoria funcional a que se destinava o setor. Essa medida – considerada aparentemente “antipática e discriminatória” – justificava-se pelas

condições culturais e econômicas e pelas aspirações diferenciadas entre o homem pobre da região, que compôs o quadro de operários da empresa, e o “pessoal categorizado” empregado, provido geralmente de outras regiões.

Bratke argumenta que, diante das “condições de moradia bastante precárias” para o caboclo da região, uma casa econômica e salubre seria suficiente, e para o “trabalhador categorizado”, uma “casa dotada de conforto e até certo luxo” seria um atrativo importante para a aceitação de emprego em local remoto (BRATKE *apud* SEGAWA, 1997, p. 278). Podemos entender melhor o raciocínio de Bratke ao analisarmos as imagens a seguir:

Figura 10 e 11- Moradia típica dos anos de 1940. Moradia para trabalhadores da ICOMI



Fonte: NUNES, 2014, p.80. Processo de patrimonialização da vila Serra do Navio. IPHAN, 2008.

Na figura 10 apresentamos uma moradia dos anos 1940, feita de madeira em cima de palafitas e a beira do rio, sem saneamento e energia elétrica. Esse modelo de habitação era vista como insalubre e inadequada ao caráter modernizador e "civilizador" que se buscava implantar na região. Por sua vez, na figura 11 podemos observar um dos modelos de habitação proposto por Bratke para as *Company Towns*. Casas feitas em alvenaria e com infraestrutura condizentes aos critérios da empresa, totalmente diferentes das encontradas em 1940.

De acordo com Adalberto Paz (2011, p. 72), “a empresa não buscava apenas “civilizar” o local, como também as pessoas que para lá se deslocavam”. Ao fazer essa afirmativa, Adalberto Paz se referia aos novos hábitos e costumes que o

amazônida teria que aprender e assimilar para morar nas *company towns*, como: novas profissões, novas vestimentas, novas maneiras de descartar os seus dejetos sanitários e fazer sua higiene pessoal, novos hábitos alimentares, novas formas de habitação e mobílias que não conheciam.

Santos *et al.* (1997), apontam outro aspecto interessante na organização desta vila, o alojamento para solteiros construído distante da residência das famílias por uma questão moral. O objetivo era evitar envolvimento entre os solteiros e casados e possíveis desentendimentos. Por sua vez, os espaços de interesse comum como escola, clube, supermercado, foram erguidos a aproximadamente 500 metros das residências, com exceção do hospital que ficou mais distante por conta dos riscos à saúde. A partir disso, Nunes (2011) discute a existência de uma setorização dos funcionários segundo a organização dessas casas projetadas por Bratke que mantinha certo distanciamento entre o nível mais baixo e o mais elevado de empregados. Além disso, se observa que as vias de conexão de um setor ao outro eram quase exclusivas, evidenciando, assim, que a segregação hierárquica estava relacionada também ao uso da forma arquitetônica da vila pela empresa.

A autora mostra o quantitativo de moradores e a divisão que foi pensada para a Vila Amazonas. De fato, a figura 12 retrata explicitamente que a intenção era dividir os trabalhadores conforme sua inserção no processo produtivo.

Figura 12 – Tabela de número e tipos de residências das *company towns*

Tipos de Residência	Vila Amazonas
Gerência geral	103
Trabalhador especializado	46
Outros trabalhadores	180
TOTAL	329

Fonte: Arquivo do Dr. Ortiz Virgolino, adaptado por NUNES, 2011, p. 234.

Além dessa segregação entre os trabalhadores, foi implantada a ideia de um “projeto civilizador” que diz respeito ao convívio com “pessoas educadas”. Essa

noção do efeito da demonstração do modo de ser e viver dos “educados” sobre os demais é central no projeto de Bratke, e é recuperada por ele em outras ocasiões, segundo Correia (2012), como na sugestão de criação de um “clube de senhoras” e de uma escola artesanal que teriam a finalidade de:

[...] congregar as donas de casa, levando o benefício de conhecimentos das de padrão mais elevado às outras, de condições menos favorecidas, transmitindo ensinamentos de costura, manejo de cozinha, boas maneiras, etc. (BRATKE *apud* SEGAWA, 1997, p. 295).

Os operários ocupavam mais de 80% das casas, distribuídas em torno da área que concentrava prédios de uso coletivo como comércio, escolas, etc. Para esses, o arquiteto recomendava a venda das casas desde que condicionadas à imposição de regulamentos referentes à conservação das moradias e seus terrenos anexos (SEGAWA, 1997, p. 279). Para o arquiteto, os serviços de saúde, lazer e educação deveriam ser geridos pela ICOMI, embora considerasse ideal serem terceirizados. As casas no setor destinado aos funcionários e chefes – assim como os alojamentos para solteiros – deveriam, conforme Bratke, permanecer como propriedade da empresa. O arquiteto considera, ainda, que administrado de forma exemplar por uma organização especializada nesse mister, esse setor serviria de exemplo aos moradores do outro setor, isto é, aos operários que haveriam de adquirir suas casas.

As casas foram todas orientadas no sentido Leste-Oeste, porém evitando um alinhamento retilíneo. Foram dispostas intercalando avanços e recuos, de modo a evitar a monotonia e a formar pequenas praças. Ao justificar essas praças, Bratke recorre a outro procedimento típico de núcleos de empresas, a dispersão dos moradores:

[...] pode-se formar espaços íntimos e agradáveis, como praças de encontros e de brinquedos para as crianças dos conjuntos dessas unidades, evitando as concentrações das mesmas nos espaços públicos, junto aos clubes, centros de compras, etc. (BRATKE *apud* SEGAWA, 1997, p. 282).

Drummond e Pereira (2007), consideram a existência de um passado indígena na região de Serra do Navio, além da presença de alguns garimpeiros próximos às margens dos rios Araguari e Amaparí. Têm-se estudos da presença dos Maracurios, Carapaporis e os Tabaripixi (século XVII) e dos Waiãpi dois séculos antes. Porém, a ocupação mais intensa dessa região se deu a partir da implantação da ICOMI. Semelhante à cidade de Santana, a cidade de Serra do Navio também se

desmembrou de Macapá em 1992. Em entrevista concedida no dia 29 de junho de 2022, o senhor James Souza Guimarães, de 78 anos, que é professor e pedagogo, foi o primeiro vice-prefeito de Serra do Navio entre os anos de 1992 e 1996. James, nos relatou que:

[...] Com a saída da ICOMI, foi avaliado pelo governo Barcelos que toda uma vila bem estruturada não poderia ficar abandonada, então, foi feito um plebiscito para que fosse transformado em município. Aprovado, o governador Anníbal Barcellos assinou o decreto lei nº 007/92 de 1 de maio de 1992 transformando a vila em município de Água Branca do Amapari e nomeado um prefeito pró-tempore por um período de 6 meses até ocorrer a eleição, chamado Osmar Pelás. Em outubro do mesmo ano, a primeira eleição municipal onde foram eleitos prefeito o senhor José Maria Amaral Lobato e vice-prefeito James de Souza Guimarães que aqui lhe fala no momento, e demais vereadores para o período de 93 a 96, ou seja, quatro anos.

Entretanto, o Sr. James nos informou que como o nome Serra do Navio era conhecido mundialmente, o nome Água Branca do Amapari ficava fora do contexto da mineradora, assim, ele afirma que “[...] A nossa administração correu atrás, através da política mesmo. Corremos junto ao governo do Barcellos e foi feita outra lei, então houve a mudança novamente. Voltou o nome de Serra do Navio”. Segundo o IBGE (2010), o município de Serra do Navio fica situado no interflúvio Amapari/Araguari, na porção central do estado do Amapá e conta, atualmente, com uma população de 5.600 habitantes em uma área de aproximadamente 7.713,046 km². Em relação às suas fronteiras, ao norte faz limite com o município de Oiapoque, a leste com os municípios de Calçoene e Ferreira Gomes e ao sul e oeste com o município de Pedra Branca do Amapari.

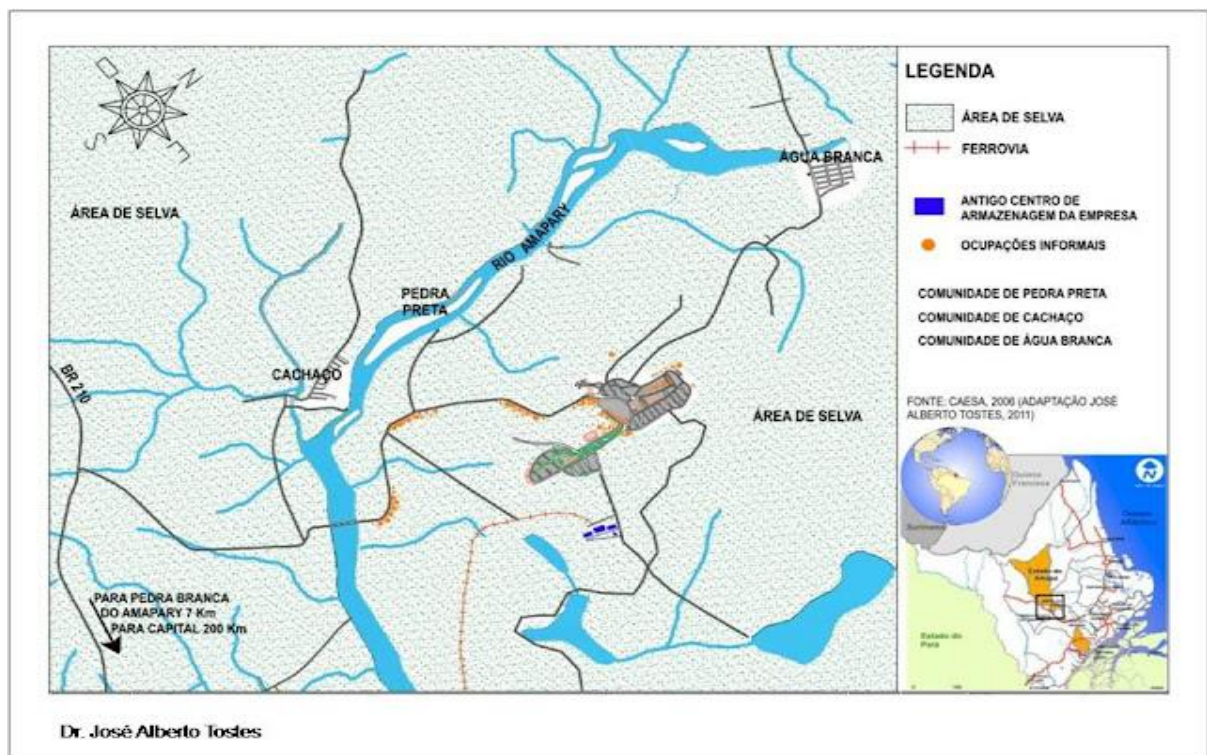
Podemos afirmar que a cidade de Serra do Navio passou por um processo de crescimento parecido de Santana, uma vez que no entorno da vila planejada (vila Serra do Navio), surgiram áreas de ocupação periféricas ou improvisadas (vila Colônia Água Branca, vila do Cachaço, vila Capivara, vila Sucurijú, vila Pedra Preta e vila Perpétuo Socorro). Inicialmente, essas áreas, foram fomentadas pelas tentativas e experiências de implantação de atividades de mineração e, posteriormente, pela chegada de migrantes. Sobre este assunto, o entrevistado relata:

No primeiro governo conseguimos manter o padrão da vila da ICOMI, que no caso era aquilo que ela deixou, na realidade, então atualmente, aliás na época existia duas colônias consideradas agrícolas, mas com pouquíssimos moradores, A colônia de Água Branca, por exemplo, que foi dado inclusive aquele nome ao município, e a colônia do cachaço na comunidade ribeirinha que surgiu na frente do porto Terezinha, essa colônia do Cachaço, ela surgiu na frente do porto Terezinha que era da ICOMI, às margens do rio Amapari,

mas ela tinha aproximadamente 20 casas. Esses moradores, a maioria eram funcionários terceirizados do Antônio Vasconcelos Penantes que era prestador de serviço da ICOMI que também mantinha uma carpintaria com alguns empregados, ou seja, algumas áreas de trabalho o Penantes terceirizou. E subindo o rio Amapari tem outra comunidade agrícola que era também na época, que tinha cerca de 6 moradores ela recebe o nome de Capivara por causa das corredeiras que tem na frente de um igarapé que desagua lá que é o igarapé capivara, então é chamado de capivara e mais adiante tinha uma pequena comunidade de 4 a 5 casas também, chamada Sucurijú porque também deságua lá o rio Sucurijú que é um dos afluentes do rio Amapari (JAMES GUIMARÃES, 2022).

A partir da Figura 13, podemos observar melhor como ficou estabelecida essa configuração da cidade de Serra do Navio, em que a vila Serra do Navio se tornou a sede do município e as áreas em seu entorno como áreas rurais.

Figura 13 – Mapa das configuração da cidade de Serra do Navio



Fonte: Extraído do blog do arquiteto e urbanista José Alberto Tostes, 2022. Disponível em: <https://josealbertostes.blogspot.com/2012/05/mapa-do-serra-do-navio.html>

Diferente da cidade de Santana após o fim das atividades da ICOMI, em 1997, Serra do Navio não teve investimento e incentivo por parte dos governos para impulsionar seu desenvolvimento econômico e humano. Isso fez com que muitas pessoas voltassem para sua terra natal ou se deslocassem para as cidades de Macapá e Santana.

A saída antecipada da empresa e recusa do governo estadual em

receber Serra do Navio com a cobrança de possíveis passivos ambientais e ações judiciais pelo espólio da empresa contribuíram para dar início a um processo de descaracterização de Vila Serra do Navio, cuja população não sabia a quem dirigir para tratar sobre os imóveis (IPHAN, 2008).

Conforme explica Maíra Magalhães (2019), iniciou-se um longo processo de retomada das terras pela união e, posteriormente, de doação destas para o município. Esses eventos trouxeram sérias consequências para a cidade e seus moradores que, de acordo com o dossiê de tombamento, ficaram durante longo período com muitas dúvidas sobre o que podiam ou não fazer em suas casas. Magalhães afirma que a manutenção da infraestrutura e a conservação dos espaços públicos passaram a ser pouco frequentes. Dessa maneira, de acordo com Drummond e Pereira (2007, p. 394), um grande desafio para toda a cidade era de “transformar empregados de uma empresa privada em cidadãos”, ou seja, fazer com que cada indivíduo de Serra do Navio se encaixasse em uma nova combinação entre os seus direitos e as suas obrigações.

A partir do final da década de 1990, conseguimos identificar algumas modificações na vila Serra do Navio e no seu entorno. Sobre esse assunto, Magalhães (2019, p. 81) afirma que:

[...] aproximadamente 80% das edificações da vila Serra do Navio apresentam algum tipo de alteração física e as áreas de expansão e próximas à malha consolidada foram sendo ocupadas de forma espontânea e precária, sem estudo ou autorização prévia. Além disso, algumas adaptações foram feitas pelos moradores nesses anos sem orientações específicas, como por exemplo, a construção de paredes externas para ampliar o banheiro, construção de mais um cômodo, algumas reconfigurações internas, colocação de ar condicionado, grades e outros elementos.

Tendo em vista a importância histórica, arquitetônica e etnográfica da vila Serra do Navio e a ameaça de total descaracterização desse patrimônio em 1998, iniciou-se a abertura do processo de tombamento da vila Serra do Navio junto ao Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN). Em 22 de fevereiro de 2010 foi objeto de tombamento provisório e, somente em 2012, seu tombamento foi definitivo, com uma delimitação que engloba o traçado arquitetônico/urbanístico/circulação e, ainda, uma faixa da floresta amazônica.

A área de Tombamento da vila Serra do Navio foi delimitada em três setores principais, conforme pode ser observado na figura ?. O Setor A corresponde a área de preservação da faixa de floresta que circunda o núcleo da Vila de Serra do

Navio e representa principalmente a relação da paisagem da cidade no meio da floresta; o Setor B corresponde ao traçado original do perímetro urbano da Vila Serra do Navio, planejado e efetivamente implantado pelo Arquiteto Oswaldo Bratke; o Setor C, relativo a duas áreas de expansão previstas no projeto original do Arquiteto Oswaldo Bratke (IPHAN, 2008).

Em conformidade com o art. 5º do Decreto-Lei nº 27/3733, o Tombamento de ofício foi emitido aos entes responsáveis pela guarda dos bens imóveis da Vila Serra do Navio (Prefeitura do Município de Serra do Navio, Governador do Estado do Amapá e Superintendência do Patrimônio da União no Amapá) pelo então presidente do IPHAN, o Sr. Luiz Fernando de Almeida . Segundo o IPHAN (2008), o documento tinha como objetivo dar ciência da área tombada, bem como, informar que os bens situados dentro desse perímetro passariam a gozar de proteção, para efeitos previstos no art. 17 e 18 do Decreto-Lei nº 25/37 (SANTOS, 2019). Sobre as justificativas para as áreas tombadas e respeito dos valores culturais reconhecidos e atribuídos a Vila Serra do Navio, destaco serem aqueles constantes no dossiê de tombamento, os quais foram caracterizados em três eixos centrais: o aspecto histórico, o arquitetônico, urbanístico e paisagístico e o etnográfico (IPHAN, 2008).

Para o cientista econômico Charles Santos (2021, p. 45):

O valor histórico, entre outras coisas, está diretamente ligado: a descoberta do minério de manganês no Amapá; a criação e desenvolvimento socioeconômico do Território Federal do Amapá a partir da exploração do minério de manganês pela ICOMI em Serra do Navio; o papel do Brasil na importação de minério de manganês durante o cenário internacional da Guerra Fria (1947–1991). O valor arquitetônico, urbanístico, e paisagístico, deve-se ao projeto do arquiteto Oswaldo Arthur Bratke que através da concepção da arquitetura modernista construiu a *company town* Vila Serra do Navio. Para o projeto, Bratke realizou longo estudo da realidade amazônica, e desenvolveu padrão inédito de moradia, trabalho e lazer. O valor etnográfico, surge do modo vida dos trabalhadores e seus familiares na cidade Vila Serra do Navio no meio da floresta amazônica, representa a memória e identidade local que deve ser repassada às futuras gerações

A partir do reconhecimento dos valores (o histórico; o arquitetônico, urbanístico e paisagístico e o etnográfico) atribuídos no Dossiê de Tombamento da Vila Serra do Navio e, com base no art. 4º Decreto-Lei nº 25/37 que estabelece a inscrição dos valores culturais em quatro Livros do Tombo, o IPHAN inscreveu em 11 de janeiro de 2012, o Tombamento “Vila Serra do Navio, situada no município de Serra do Navio, Estado do Amapá”, em três dos referidos quatro, realçando o caráter

singular e expressivo da Vila: Livro de Tombo Histórico, Volume III, fls. 21 a 25, número de inscrição: 602 / Livro de Tombo Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico, Volume II, fls. 63 a 66, número de inscrição: 152 / Livro de Tombo das Belas Artes, Volume II, fls. 60 a 63, número de inscrição: 632.

Diante do exposto, ao analisarmos e problematizarmos o processo de desenvolvimento e configuração das cidades amazônicas, devemos levar em consideração o relacionamento direto com os diferentes "momentos" do sistema capitalista de produção, ou seja, surgimento e/ou crescimento a partir da incorporação da Amazônia na lógica do capital. Nesse sentido, a periodização da evolução da rede urbana foi uma maneira encontrada pelos pesquisadores para analisar o processo de configuração das cidades amazônicas. Apesar de expressar um olhar tradicional, incompatível com as tendências metodológicas atuais, a cronologia dos fatos econômicos, segundo Vicentini (2004, p.31) se "apresenta como *lócus* do conhecimento empírico da história da ocupação do território e da formação das cidades dessa região".

Roberto Lobato Corrêa, em seu artigo "A periodização da rede urbana na Amazônia" (1987), traça o desenvolvimento histórico e cronológico da evolução urbana das cidades amazônicas, tecendo a diferenciação entre os tempos espaciais existentes. Dessa forma, Lobato Corrêa, para desenvolver seu trabalho, considera à gênese dos núcleos urbanos e as funções que desempenham, a paisagem urbana, as relações de independência e dependência dos núcleos urbanos, a ampliação do número de redes, o papel dos diferentes agentes sociais no processo produtivo e as articulações com os espaços exteriores a rede urbana. Observando esses aspectos, o autor divide o desenvolvimento histórico e cronológico das cidades da Amazônia em sete períodos, com o objetivo de evidenciar o processo de elaboração da rede urbana.

Ainda conforme estabelece Lobato Corrêa (1987), o primeiro período aborda o início da implementação da cidade de Belém e a conquista de territórios; o segundo período se caracteriza pela expansão de fortes e a criação de aldeias missionárias; o terceiro período, curto, mas não menos importante, é marcado pelo considerável desenvolvimento econômico e urbano causado sob a influência da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão; já o quarto período, relativamente longo, é assinalado por uma estagnação econômica e urbana; o quinto período, por sua vez, conhecido como ciclo da borracha, se destaca pela expansão e riqueza urbana; o sexto período se constitui a partir da crise da borracha e a estagnação causada por

ela; e, o sétimo e último período, se distinguem pelas intensas mudanças econômicas e urbanas ocorridas a partir dos anos de 1960.

De acordo com os períodos estabelecidos por Lobato Corrêa, a instalação da ICOMI é correlata com os dois últimos períodos, ou seja, a crise da borracha e a estagnação econômica por ela provocada. Isso fez com que novas possibilidades de exploração fossem pensadas para a região, tanto que, como vimos, muitos projetos foram estabelecidos na Amazônia com o declínio da mesma e, entre eles, estava a exploração do manganês em Serra do Navio. Tal fato provocou não apenas mudanças econômicas como também modificou o cenário urbano, a exemplo das Cidades de Santana e Serra do Navio no Estado do Amapá, que ganharam uma nova configuração em torno do Projeto ICOMI e seus aparelhos lá estabelecidos.

Como demonstrado na periodização da rede urbana, acima, o processo de urbanização na Amazônia, por muito tempo, foi pensado obedecendo a séries históricas ligadas inicialmente à ocupação e, depois, à política econômica da região e destaques dos núcleos urbanos para a Amazônia. Entretanto, atualmente, são considerados outros aspectos no processo de formação das cidades como os aspectos sociais e culturais. Outra maneira de entender o processo de evolução urbana das cidades amazônicas, segundo Yara Vicentini (2004), é através da relação natureza e cidade. Este tipo de abordagem possui muitas possibilidades, mas uma se destaca - a compreensão de natureza criada entre os séculos XV e XIX - pelas teorias sobre a metafísica, a natureza e a evolução das espécies que contribuíram bastante para a consagração da visão do europeu colonizador e civilizador em diversas partes do mundo. Assim,

[...] esta discussão aliou-se ao entendimento sobre a constituição das cidades -considerando que as mesmas exerceram papel fundamental nas construções civilizatórias positivistas - como *locus* privilegiado de desenvolvimento do homem. Expressou, ainda, visões racionalistas fundamentadas na ideia de progresso, evoluindo para sua conceituação instrumentalizada atual (VICENTINI, 2004, p.18).

A partir dessa percepção de natureza e cidade, conseguimos entender melhor os ideais difundidos pelo governo territorial e pela ICOMI, em que o governo através da mineradora civilizou e trouxe progresso e modernidade às terras do Amapá, como se tudo que existia antes em Santana e Serra do Navio, fosse não civilizado e atrasado. No caso, podemos refletir sobre como o projeto ICOMI afetou/construiu o urbano. A perspectiva da industrialização fez circular a capital e

imprimiu um modelo de urbanismo (norte-americano) planejado, mas segregador, que não permitiu a presença de pessoas que não fazem parte da empresa. Esse modelo provoca a segregação e a formação de núcleos populacionais que, de certa forma, fazem parte de um projeto de modernização alicerçado em estratégias de exclusão social da pobreza urbana.

3 AS VILAS PERIFÉRICAS E AS COMPANY TOWNS NO AMAPÁ

3.1 AS VILAS PERIFÉRICAS DE SANTANA

Os geógrafos Saint-Clair Trindade Jr. e Gilberto Rocha (2002), que estudam os novos espaços de assentamento em Belém e reestruturação urbana, analisam o modelo de desenvolvimento pensado para a Amazônia através da implantação de grandes empresas extrativistas. Eles afirmam que essas empresas apesar de terem promovido um acelerado crescimento da economia regional, diversificação e modernização da estrutura produtiva, não proporcionaram o desenvolvimento social adequado. Pelo contrário, intensificaram, cada vez mais, o crescimento desordenado da população, a degradação ambiental, os conflitos sociais e a ameaça à vida e à cultura dos povos tradicionais.

Tal fato, destacado por Trindade Jr. e Rocha (2002), ocorreu nas cidades de Santana e Serra do Navio, logo após a implantação da ICOMI e do projeto arquitetônico de Bratke. A criação das *company towns* provocou uma segregação socioespacial. Essa segregação é, para Couto (2004), uma das características mais marcantes da exclusão social, pois o espaço é separado de acordo com o nível de renda e prosperidade econômica. Nesse sentido, para a historiadora amapaense Elke Daniela Rocha Nunes (2014), a exclusão social nas cidades é marcada pela dificuldade de acesso aos serviços de infraestrutura urbana. Dentre esses serviços, enumera: o transporte precário, o saneamento básico deficiente, a drenagem inexistente, o problemático sistema de abastecimento de água, o difícil acesso aos serviços de educação, a saúde, a habitação e maior exposição para enchentes. Por outro lado, podem ser constatados: menores oportunidades de emprego formal e de profissionalização, uma maior exposição à violência urbana, a injustiça e discriminação raciais.

De fato, o projeto arquitetônico de Bratke, as cidades-empresas Vila Amazonas e Vila Serra do Navio, geraram inúmeros benefícios à região, todavia provocaram profundas transformações no espaço ocupado. Conforme explica Nunes (2014) em “Aglomerados de exclusão em Serra do Navio: o entorno da Vila operária”, os grandes projetos econômicos e de infraestrutura alteraram a configuração espacial amapaense, provocaram bruscas rupturas no padrão de ocupação do espaço local e nas sociabilidades até então definidas.

A discussão acerca da problemática do crescimento desordenado nas cidades tem sido provocada, muitas vezes, pela implantação de grandes projetos. Precisamente, os entornos das suas áreas criam lugares denominados de aglomerados de exclusão. De acordo com o geógrafo humano brasileiro Rogério Haesbaert (1995), que atua principalmente com os temas de território e desterritorialização, região e regionalização, os aglomerados de exclusão são mais do que espaços à parte claramente identificáveis, são fruto de uma condição social extremamente precária, ou seja, lugares desprovidos de infraestrutura adequada onde o acesso aos serviços públicos lhes são negados. Assim, Haesbaert (1995) define que a exclusão social é caracterizada pelo caos, insegurança e desorganização, pelo volume, crescimento desordenado e miséria, pela desestruturação, degradação e inércia social. Esse fenômeno pode ser constatado nos aglomerados de exclusão e/ou vilas periféricas citadas por Nunes ao pesquisar as estratégias de poder para o uso e ação sob área controlada pela ICOMI.

Para explicação da formação desses aglomerados de exclusão e/ou vilas periféricas em torno da Vila Amazonas e Vila Serra do Navio, inferimos que o núcleo urbano projetado por Bratke, objetivou oferecer um relativo conforto aos funcionários da empresa de forma que eles se fixassem no local, além de chamar atenção de novas famílias que viriam em busca de emprego e melhores condições de vida no Amapá. O fato é que a Vila Amazonas e Vila Serra do Navio não possuíam a infraestrutura suficiente para receber essas novas famílias de migrantes que chegaram atraídos pelo projeto ICOMI e, assim, foram se formando novas vilas improvisadas ao redor desses núcleos urbanos.

A ambientalista Ida Clara Nogueira (2010), também corrobora com a análise da falta de delimitação espacial ocasionadas pelo inchaço populacional em áreas de ocupação espontânea, abordando que o aumento populacional implicou ocupações irregulares do espaço urbano, que não foram acompanhadas por serviços e equipamentos públicos adequados. Como exemplo de vilas improvisadas, temos na cidade de Santana: a Vila Maia, a Vila Cutaca ou Vila Confusão, a Vila Daniel, a Vila do Elesbão, Vila Toco, a Baixada do Ambrósio e tantos outros assentamentos que se formaram nos entornos da Vila Amazonas e por causa da Estrada de Ferro do Amapá (EFA). A existência de vilas periféricas pode ser confirmada no plano diretor de 1979, que se referindo a cidade de Santana o faz da seguinte maneira:

Santana ainda possui as características de um núcleo incipiente, regido pelas atividades industriais e portuárias que a geraram. De fato, aí reside sua própria vocação como núcleo de apoio e residência da comunidade vinculada àquelas atividades. Situada a 20 km do centro de Macapá, pela rodovia Juscelino Kubistchek, apresenta leve tendência de cornubar com aquela cidade, pelas margens do Rio Amazonas, incorporando a Vila Amazonas (núcleo artificial da ICOMI), Fazendinha e pequenos assentamentos espontâneos à beira-rio. (...) O comércio básico local está pulverizado de modo geral, concentrando-se pouco mais ao longo da Avenida Santana. (...) No prolongamento dessa avenida junto à beira-rio floresceu denso assentamento provocado pelas atividades comerciais ribeirinhas e dos negócios junto às embarcações típicas da região. Este núcleo entrecortado pelo Igarapé Mata-fome talvez de área baixa alagadiça, a maneira das ressacas, denomina-se Vila Maia [...] (PLANO DIRETOR, 1979).

Para que possamos vislumbrar o contraste de uma vila projetada e uma improvisada, buscamos comparar a vila Amazonas com a vila Cutaca, atualmente o bairro Novo Horizonte, a Baixada do Ambrósio e a vila Elesbão, todas localizadas na cidade de Santana.

3.1.1 Vila Cutaca

As historiadoras Maria Eliana Oliveira e Maryara Pena (2013), que atuam no campo da história urbana ou história das cidades, mais precisamente sobre a existência de áreas periféricas na cidade de Santana, afirmam que a Vila Cutaca surgiu a partir do contingente populacional de migrantes de outros estados brasileiros e de regiões próximas do Amapá, estes foram atraídos pela oferta de empregos nas empresas instaladas para a extração mineral. A pesquisa das historiadoras foi subsidiada por fontes orais (entrevistas realizadas com antigos moradores). Como podemos verificar no relato de dona Maria, moradora da vila Cutaca no ano de 1968, que confirma a informação da origem dos moradores da vila.

Algumas das pessoas que moravam na vila Cutaca vieram do Matapí, Pedra Branca, dos garimpos, outros moravam pela Beira amontoados. E aí vieram pra cá, e as pessoas se organizaram e ficaram lá naquele terreno, construíram suas casas e moraram lá até serem retirados pra cá *apud* (OLIVEIRA; PENA, 2013, p.?)

Por esta razão, podemos dizer que a Vila Cutaca se formou a partir da chegada desses migrantes, acarretando na ocupação de uma área sem limitações espaciais, desprovidas de qualquer tipo de infraestrutura necessária aos moradores. D. Maria, ao ser questionada a respeito das particularidades e origem do nome da vila citada, relata que “Cutaca recebeu esse nome devido ficar em uma área baixa, perto

do cemitério e do matadouro e que tinha muitos bichinhos que ficavam gritando (Cutaca²). (sic) [...]” (OLIVEIRA; PENA, 2013, p.?).

A Vila Cutaca se localizava às margens do rio Amazonas, ao lado direito da empresa AMCEL (Amapá florestal e celulose S.A) e ao lado esquerdo do antigo cemitério Cumaru (hoje desativado), no município de Santana. A referida vila se configura atualmente como parte do bairro Novo Horizonte que se formou nas proximidades da área portuária, onde foi construído o porto de embarque de minérios pela ICOMI. A seguir, na figura 14, podemos ver mais precisamente sua localização.

Figura 14 - Localização geográfica da vila Cutaca.



Fonte: Extraído e adaptado do Google Earth, 2023.

A vila Cutaca, apesar da simplicidade de uma área sem infraestrutura urbana, fez com que os moradores se adaptassem e utilizassem o local da maneira mais viável, conseguindo retirar do local momentos de lazer, como podemos perceber no relato da D. Maria quando usavam a área para pescar e irem à praia. A Vila Cutaca também ficou conhecida como “Vila Confusão”, pela ausência de planejamento urbano e as casas construídas de forma aleatória. A partir dos anos 1960 a falta de

² Variação linguística para sapo.

urbanização e, posteriormente, a ausência de serviços essenciais presentes em Vila Cutaca obrigaram os moradores que residiam no entorno das vilas planejadas da ICOMI, no caso a vila Amazonas, a conviver sem os serviços de energia elétrica, rede de esgoto, água encanada e tratada, escolas e postos de saúde.

No entanto, conforme os relatos orais coletados por Oliveira e Pena (2013), é notório que, apesar das dificuldades encontradas na Vila Cutaca, os moradores se adaptaram às adversidades e utilizaram o local da melhor forma possível. Como consta no relato de seu Jurandir, de 73 anos, que é ex-morador da vila e ex-funcionário da empresa BRUMASA “[...] ninguém tinha água encanada como hoje, na vila tinha dois poços, então a gente ia buscar água em baldes para matar a sede e fazer os serviços de casa [...]”. Paradoxalmente, e revelando grandes contrastes, as vilas planejadas construídas pelo projeto ICOMI ofereciam para seus funcionários, condições de vida com infraestrutura e qualidade que garantiram aos seus moradores uma vida confortável, formando uma dicotomia entre vila planejada e áreas periféricas.

A localização geográfica de frente para o rio Amazonas era fundamental para a construção de um novo porto fluvial que foi projetado pelo governo federal. Porém, para construção desse empreendimento, os moradores da Vila Cutaca tiveram que ser remanejados para outro local. Sobre esse assunto, o Diário Oficial (01/10/1974), relata o início do processo de remanejamento dos moradores da Vila Cutaca, ressaltando que:

[...] houve um acordo entre Governo Federal e Prefeitura de Macapá, com verbas para o melhoramento urbanístico de uma área da Vila Dr. Maia, em Santana, objetivando a localização de 420 casas destinadas a fixação de famílias atualmente residentes na área reservada a construção do futuro porto comercial de Macapá [...]

Oliveira e Pena (2013) afirmam que, apesar das precariedades que os moradores de Vila Cutaca enfrentaram durante a permanência nos entornos da Vila Amazonas, quando foram remanejados para outro local em 1978, a nova área, também não oferecia condições mínimas de serviços públicos. A falta de urbanização, de serviços públicos básicos e a construção de um novo porto fluvial obrigaram os moradores que residiam ao entorno das vilas planejadas da ICOMI, no caso a Vila Amazonas, a se retirarem do local. Os moradores foram remanejados para outro local em 1978, na promessa política de que teriam melhores condições de vida, o que, na prática, não aconteceu. Uma testemunha destes processos é seu João, de 68 anos,

que migrou para o Distrito de Santana a procura de emprego e escolarização para seus filhos. Antigo morador de Vila Cutaca, e atual morador do Bairro Nova Horizonte, relembra:

[...] Veio um funcionário a mando do governo aí ele foi passando de casa em casa e falou que a gente era obrigado a ir pra outro lugar e que no lugar aonde (sic) a gente morava ia ser feito um cais, e a gente seria levado para outro lugar, que lá ia ter casas prontas pra gente morar com nossas famílias e que todo nos ia (sic) ter uma casa melhor que a gente tinha [...] *apud* (PENA E OLIVEIRA, 2013, p.?).

Por conseguinte, os serviços prometidos pelo governo foram ofertados aos moradores alguns anos após o remanejamento. Esta nova área, que passou a abrigar os moradores da antiga Vila Cutaca, foi denominada Nova Brasília, Bairro próximo ao centro do Município de Santana. Atualmente este bairro já dispõe de serviços públicos como: saúde, educação, área de lazer, água encanada, energia elétrica, coleta de lixo, dentre outros. (OLIVEIRA; PENA, 2013).

Para além da implantação das cidades-empresas da ICOMI e o surgimento de vilas periféricas que modificaram o padrão de ocupação do espaço local, também podemos afirmar que houve mudanças nas relações de sociabilidade, pois a vida urbana acompanha, simultaneamente, as transformações do mundo moderno. As cidades, por exemplo, crescem muitas vezes desordenadamente e sem planejamento que atenda às demandas da população consumidora de bens e serviços que perdem conseqüentemente a qualidade de vida.

Posto isso, podemos dizer que as sociedades passam por inúmeras mudanças que afetam a vivência humana, nos mais variados aspectos, inclusive aqueles ligados à família, ao trabalho e ao lazer. Na Amazônia as relações sociais são marcada em seu processo de formação pelo patrimonialismo e patriarcalismo. Seus processos de transformação se deram com maior intensidade, sobretudo, a partir dos anos 1950, “quando o Brasil entrou num processo acelerado de urbanização, mercantilização das relações sociais, “mobilidade social e integração no mundo do consumo, com o conseqüente desaparecimento dos sistemas tradicionais de autoridade e poder”” (SORJ, 2000, p.28).

No Amapá, essas mudanças serão mais notórias com a instalação da ICOMI e de seus equipamentos de estruturação (*company towns*, porto e ferrovia). A materialidade urbana exercida por esses equipamentos construía uma memória coletiva “civilizatória” e modernizante. Sobre este assunto Elke Nunes (2013), afirma

que, essa modernidade seria:

[...] possibilitada em decorrência da exploração da principal riqueza mineral da região cuja comercialização possibilitaria o progresso, o desenvolvimento e o bem-estar social às suas populações. Contudo, os aspectos paradoxais e contraditórios da proposta de modernidade elaborada pela companhia visavam predominantemente apenas à construção de uma opinião favorável diante dos mais variados segmentos sociais do Território acerca do projeto desenvolvido pela ICOMI no Amapá.

Para Nunes (2013), a Vila Amazonas pouco se integrava numa possível rede de localidades de sua região. Sua capacidade instalada respondia tão somente aos interesses da empresa e pouco atendia, com seus equipamentos urbanos, ao seu entorno imediato. Por isso, percebemos, atualmente, como aquele núcleo urbano não consegue atender as demandas.

Considerando essa ideia, podemos dizer que existiam relações de sociabilidade distintas nas vilas planejadas e nas vilas periféricas, a exemplo, podemos citar as práticas de esporte e lazer, enquanto na Vila Amazonas os moradores dispunham de um clube recreativo, os moradores da Vila Cutaca buscavam alternativas no meio precário em que viviam para o seu lazer, como podemos observar no relato de D. Maria, moradora da Vila Cutaca no ano de 1968: “ Nós tinha a praia que o pessoal tomava banho, tinha uma ponte enorme, os turistas vinham pra cá passear. Morar na Cutaca foi muito bom, a gente pegava peixinho, camarão, ia nadar” *apud* (OLIVEIRA; PENA, 2013).

Diante do exposto e dos relatos presentes na pesquisa de Oliveira e Pena, podemos identificar estilos de vida diferenciados e antagônicos entre os moradores da Vila Amazonas e moradores da Vila Cutaca. De um lado, funcionários da ICOMI dispendo de serviços públicos de qualidade como saúde, educação, saneamento básico, esporte e lazer, além de moradias confortáveis. De outro, pessoas improvisando sua sobrevivência, com o mínimo de estrutura, morando em casas pequenas feitas de madeira, sem serviços de saneamento básico, energia elétrica e água encanada; sem acesso a saúde, educação e lazer, carregando consigo apenas a esperança de dias melhores.

3.1.2 Baixada do Ambrósio

A Baixada do Ambrósio, localizada em Santana, no Amapá, é um assentamento espontâneo com cerca de 800 domicílios, em uma área de aproximadamente 112.000 m² às margens do rio Amazonas. A vegetação original era várzea ribeirinha alimentada pelas águas das enchentes do canal de Santana e dos sistemas pluviais interiores. Grande parte da vegetação foi devastada, sendo o açaí uma das espécies poupadas. No lado direito da Baixada está localizada uma área cedida pela prefeitura onde funciona o porto da empresa Souzamar. No lado esquerdo está localizada uma área portuária em que a principal forma de drenagem é um igarapé, popularmente conhecido como Mata Fome (ROBACHER, 2013). A partir da figura 15 podemos visualizar melhor os limites territoriais e posição geográfica deste local.

Figura 15 - Localização Baixada do Ambrósio.



Fonte: Extraído e adaptado do Google Earth, 2023.

Elke Daniela Nunes, em “O controle social exercido pela ICOMI como estratégia de uso e ação sobre o território no Amapá de 1960 a 1975” (2010), destaca que a área acima referenciada é atualmente a maior favela aquática do município de

Santana. A autora, comenta nesse trabalho que essa localidade recebeu esse nome por conta de um estaleiro que havia às margens do rio Amazonas de propriedade do mestre Ambrósio que fazia reparos e construía embarcações na região. Nunes (2010) explica que, a Baixada do Ambrósio:

[...] faz parte de um processo pelo qual a urbanização, no caso da cidade de Santana, por seu caráter excludente e desigual, segrega especialmente a população pobre segregação sócio espacial com periferização, formam-se assim, os enclaves de mão de obra submissa, prato cheio para o crime organizado, tráfico de drogas e outras atividades criminosas tornam-se a única alternativa de ganhar a vida para a população segregada, desempregada e sem expectativas de melhores condições de vida, como ocorre nesse aglomerado que é a Baixada do Ambrósio.

Desta forma, pensar o urbano através da organização espacial das classes sociais nos reporta a inúmeros problemas de ordem social, econômica, política e ideológica. Dentre eles, destacamos: pobreza, miséria, violência, degradação ambiental e social, exclusão, desemprego, falta de moradia, favelização, periferização, segregação, insuficiência de transporte adequado, entre outros. Por isso, ressaltamos na citação acima o binômio “segregação socioespacial - periferização”. Precisamente esses são conceitos que estão pautados em uma relação entre uma parte e o conjunto da cidade. Essa proposição permite entender as distribuições econômicas em um dado conjunto espacial, que pode e deve ser vista valorizando uma dimensão para reforçar as determinações de cada uma. Portanto, Sposito (2013, p. 67) enfatiza que:

[...] é preciso sempre perguntar quem segrega, para realizar seus interesses; quem a possibilita ou a favorece, com normas e ações que a legalizam ou a legitimam; quem a reconhece, porque a confirma ou parece ser indiferente a ela; quem sente, porque cotidianamente vive essa condição; quem contra ela se posiciona, lutando ou oferecendo instrumentos para a sua superação; quem sequer supõe que ela possa ser superada e, desse modo, também é parte do movimento de reafirmação.

Segundo Marcuse (2004), historicamente, existe um padrão geral de segregação das classes sociais que podemos dividir da seguinte maneira: 1. Divisão cultural – se realiza através da língua, da religião, das características étnicas, estilo arquitetônico, por país ou nacionalidade; 2. Divisão funcional – é resultado da lógica econômica, resultando na divisão entre bairros residenciais e comerciais, áreas rurais e indústrias, pressupondo a divisão do espaço pela função exercida para cada atividade; 3. Divisão por diferença no Status Hierárquico – reflete e reproduz as

relações de poder na cidade, e pode ser representada, por exemplo, por um enclave (condomínio fechado) ou pela distribuição dos serviços públicos.

Tendo como referência o que Marcuse (2004) estabelece como fatores para a segregação socioespacial, podemos concluir que a Baixada do Ambrósio, por possuir as três características mencionadas pelo autor, é um espaço segregado e estereotipado na cidade de Santana. Para demonstrarmos de forma mais concreta como essa segregação afeta a vida das pessoas que vivem nessa área periférica da cidade, fazemos comparações com a vila Amazonas, que correspondia a área planejada da cidade.

A socióloga Liliane Robacher (2011), ressalta que o desejo de se urbanizar faz com que algumas populações ocupem as áreas ditas “marginais” ou aglomerado urbano, criando uma paisagem rudimentar. Conseguimos vislumbrar o que Robacher afirma ao analisarmos o padrão de ocupação e as habitações construídas na Baixada do Ambrósio.

Figura 16 - Imagem aérea da Baixada do Ambrósio



Fonte: Site da Amazônia Brasil rádio web, 2023.

Como observamos na figura 16, a Baixada do Ambrósio possui um aglomerado de casas construídas desordenada ou espontaneamente, sem qualquer planejamento. Trata-se de palafitas construídas às margens do rio Amazonas ou áreas de várzea, numa região onde não encontramos tratamento de esgoto, pois os dejetos são jogados diretamente na região alagada, um lugar onde o abastecimento

de água e eletricidade são precários e muitas vezes ilegais. Nunes (2014) acrescenta que, a população é formada por pessoas de baixa renda que ocuparam irregularmente o espaço, pois não possuem condições para aquisição de casas em outros locais. Na Baixada do Ambrósio não existe um sistema viário, apenas pontes de concreto e palafitas que interligam os diversos pontos e entradas para essa área.

Verificamos também que não existe controle na construção e padronização de residências, pois, as casas são de madeira e algumas com pedaços de papelão e panos, no molde das palafitas. Esse tipo de construção, tipo palafitas, é comum em áreas alagadiças ou área de várzea. As casas são muito próximas, aglomeradas entre igrejas, banca de vendedores informais, pequenos comércios, bateadeiras de açaí e venda de alimentos prontos, interligadas por pontes de madeira, com apenas uma via principal em concreto. As condições habitacionais pioram pela grande quantidade de lixo acumulado e água poluída, que emite odor desagradável e aumenta o risco de doenças, sendo reclamação recorrente dos moradores da Baixada do Ambrósio.

Ao analisarmos o padrão de ocupação e habitação da vila Amazonas com a Baixada do Ambrósio, identificamos vivências totalmente antagônicas. Na figura 17, intuímos que há um planejamento para a vila Amazonas devido a posição e organização das casas. Existe também um sistema viário e o acesso ao tratamento de esgoto, abastecimento de água e energia de qualidade.

Figura 17 - Imagem aérea da vila Amazonas anos de 1960.



Fonte: Extraído do google imagens, 2022.

Observamos, também, o início das construções na vila Amazonas que

obedeceu a um processo de ocupação urbana totalmente diferente da baixada do Ambrósio. As casas foram construídas em alvenaria, obedecendo um planejamento viário, além dos aparatos governamentais descritos no subcapítulo 2.3 Santana e Serra do Navio. Conforme identificamos pelas fotografias, a Vila Amazonas e a Baixada do Ambrósio se constituem enquanto espaços antagônicos em diversos segmentos como: forma de configuração urbana, habitação, vias de acesso e disponibilidade dos serviços públicos; e, se aproximam por dividirem quase que o mesmo espaço geográfico, por existirem relações sociais de trabalho entre os moradores da Vila Amazonas e da Baixada do Ambrósio e por serem frutos da implantação no contexto da mineração do Amapá.

3.1.3 Vila do Elesbão

Outra vila improvisada a qual foca este subcapítulo é a vila do Elesbão, atualmente inserida no município de Santana, próximo do porto de Santana. Essa vila foi a principal área portuária do Estado, sendo o ponto de desembarque dos produtos importados da Área de Livre Comércio de Macapá e Santana (ALCMS) e a exportação de produtos primários, como minérios. O Porto de Santana faz parte da estrutura implantada nos meados da década de 1950, pela Indústria e Comércio de Minérios S.A (ICOMI), mineradora que explorou as reservas de manganês no Amapá até meados da década de 1990.

O porto de embarque de minério, se por um lado atraiu a instalação das moradias na vila, também lançou resíduos de arsênio nos rios da região³. A figura 18 mostra, mais precisamente, a área que compreende a Vila Elesbão.

³ Existe uma produção acadêmica sobre essa temática. Dentre os trabalhos consultados chamo a atenção para:

BATISTA, Edson. Impactos ambientais decorrentes das atividades minerais: o caso do arsênio em Vila Elesbão, Amapá. Belém, 2015.

FACUNDES, Rosinei. Danos socioambientais provenientes do manuseio inadequado de dejetos de manganês e as Implicações para a Vida e a saúde dos moradores da Vila do Elesbão. Macapá, 2021.

FAURO, Denise; SOUSA, Maria Luíza. Uma herança perigosa? Projeto ICOMI: O impacto na saúde e no meio ambiente causado pelos resíduos de arsênio e manganês. Macapá, 2008.

Figura 18 - Localização da Vila do Elesbão



Fonte: Extraído e adaptado do Google Earth, 2023.

De acordo com os dados do IPHAN (2009), a formação da comunidade do Elesbão está vinculada ao processo de crescimento da área portuária do município de Santana, mencionado anteriormente, e da relação estreita com o processo de extração de minério de manganês. As primeiras famílias chegaram à vila do Elesbão em meados dos anos 1950, provenientes das ilhas do Pará, em maioria do município de Afuá.

A pesquisa do IPHAN (2009), destaca que as famílias que se instalaram na Vila do Elesbão objetivavam melhores condições de trabalho, pois muitos deles se dedicavam à atividade extrativista da borracha em seringais e, com a declínio da exportação desse produto, tiveram suas rendas diminuídas. Outros trabalhavam com agricultura em propriedades particulares e se deslocaram para a localidade em busca de terras para efetuarem seus próprios plantios. Ao chegarem à localidade ficaram encantados com a fartura encontrada no sítio (para onde migraram) e em função das boas condições encontradas, fixaram residência, trazendo seus familiares após estarem alojados. Com o passar do tempo, outras famílias chegaram à localidade, atraídas pela oferta de emprego proporcionada pela mineradora ICOMI.

Por muito tempo, a pesca foi a atividade econômica predominante na

região, e o rio Amazonas a única forma de acesso entre a Vila Elesbão e as demais comunidades. Esses dois fatores contribuíram para o desenvolvimento da formação e construção naval pelos moradores da Vila Elesbão. Aliás, tal atividade construtiva pode ser entendida/enxergada como uma necessidade destes moradores, uma vez que, pequenas embarcações e canoas eram o principal meio de transporte usado pelos moradores da vila. Em consequência disso, era comum que os saberes acumulados fossem transmitidos para as gerações seguintes, tornando a atividade da pesca e da construção naval conhecidas e procuradas pelos moradores das demais comunidades ribeirinhas do interior do Amapá, como Cinco Chagas e Mazagão. A atividade de carpintaria naval se expandiu tanto nessa região que, nos dias de hoje, é algo predominante e que caracteriza o local (TAKAMATSU, 2013).

Segundo a arquiteta e urbanista Patrícia Takamatsu (2013), os primeiros habitantes da vila do Elesbão, ao chegarem ao local, separaram lotes de terra para uso próprio, especialmente ligados ao uso agroextrativista. Com o passar do tempo, houve a venda dessas terras, dando origem à formação de uma configuração urbana bastante parecida com a construída na baixada do Ambrósio. Como podemos verificar na figura 19, esta vila também ficava situada em área de várzea, as casas eram construídas e interligadas por palafitas, primeiramente na região a oeste da orla do rio, depois na direção leste.

Figura 19 - Casas e passarelas da Vila do Elesbão



Fonte: Acervo pessoal da autora, 2022.

Em oposição ao modelo habitacional e Marcuse paisagístico da vila

Elesbão, apresentamos a figura 20. Fotografia de uma das ruas de acesso construída na Vila Amazonas, que mostra a pavimentação dessas vias, um sistema de iluminação pública e arborização. Os elementos destacados remetem a infraestrutura urbana que os moradores da vila do Elesbão demoraram muito tempo para ter acesso, a exemplo do fornecimento de energia elétrica.

Figura 20 - Pavimentação Vila Amazonas



Fonte: Acervo Ariane Góes e Jaqueline Brito, 2008

Takamatsu (2013), afirma quanto ao abastecimento de água, que estes serviços foram recentemente implementados pela Companhia de Água e Esgoto do Amapá – CAESA, mas ainda não conta com serviço de esgoto. A autora constata também que a maioria dos moradores (84%) lança seus dejetos sanitários diretamente no curso do rio e toda a comunidade é afetada pelo lixo proveniente de áreas vizinhas, trazidos pela maré. A figura 21 revela essa situação na Vila do Elesbão, e a figura 22 mostra o sistema de esgoto presente na Vila Amazonas. Vale ressaltar que a Vila Amazonas ainda é a única área da cidade de Santana que possui sistema de esgoto eficaz.

Figura 21 e 22- Ausência de sistema de esgoto Vila Elesbão. Esgotamento sanitário em Vila Amazonas



Fonte: Acervo pessoal da autora 2012. Acervo Ariane Góes e Jaqueline Brito, 2008.

Em suma, Takamatsu (2013) ainda constata que a Vila do Elesbão é atendida por algumas políticas públicas como: posto de saúde, segurança, escola, iluminação outros, apesar do funcionamento precário. No entanto, ao comparados com todo o aparato logístico e operacional pensados para construção da vila Amazonas, podemos afirmar que a infraestrutura disponibilizada aos moradores dessas vilas, determinava para seu cotidiano vivências totalmente diferentes e opostas.

Não obstante das demais Vilas periféricas e/ou improvisadas citadas neste subcapítulo (Vila Cutaca e Baixada do Ambrósio), a Vila do Elesbão também apresenta muitos contrastes em relação a Vila Amazonas, principalmente em questões de infraestrutura urbana, como verificamos nas imagens confrontadas. Outra diferença entre essas vilas está relacionada às atividades profissionais exercidas por seus moradores: a Vila Elesbão foi composta por pessoas que atuavam na área de construção naval; enquanto a Vila Amazonas por trabalhadores de uma empresa de exploração mineral. Apesar desses distanciamentos, podemos afirmar que possuem aproximações, a exemplo de se constituírem em decorrência da construção do porto de embarque de minério e necessitarem do mesmo, direta ou interinamente. O florescimento de áreas autônomas e/ou improvisadas na cidade de Santana, em torno da Vila Amazonas, porto de embarque de minério e ferrovia Santana/Serra do Navio (equipamentos operacionais da ICOMI), fez com que o governo começasse sua

experiência com a elaboração de planos urbanísticos para o ordenamento da cidade.

Segundo o arquiteto e urbanista José Alberto Tostes (2006), data de 1959, no então governo do Território Federal do Amapá, o início de tais experiências. Tostes, com base em documentos disponibilizados pela prefeitura de Macapá faz referência à elaboração de cinco planos urbanísticos — Plano Grumbilf, Plano de Desenvolvimento Urbano — Fundação João Pinheiro, Plano de Desenvolvimento H.J. Cole & Associados, Plano Diretor Participativo de Macapá e Plano Diretor Participativo de Santana — para Macapá, Santana e demais municípios, sendo um que inclui todo o território (Plano Grumbilf), um abrangendo Macapá e Santana (PDU — FJP), um específico de Santana (PDP — STN) e dois exclusivos para Macapá (H.J. Cole & Associados e PDP — MCP). Cabe ressaltar, que esses planos urbanísticos foram solicitados por diversos governos do território e municípios, tendo em vista que, em sua maioria, a formação de planos técnicos tem um caráter político que exclui a sociedade do processo. Outra questão a ser lembrada é que, até meados da década de 1980, o município de Santana era distrito de Macapá e, portanto, os Planos Grumbilf, PDU — FJP e PDU/ HJ Cole abrangeram os dois municípios (TOSTES, 2006).

Sobre os planos urbanísticos pensados para Santana, podemos dizer que surgiram da necessidade de ordenar o crescimento urbano desordenado, a exemplo das Vilas improvisadas mencionadas acima. Assim, os planos urbanísticos anteriores visavam melhorar a qualidade de vida da população através de políticas voltadas para infraestrutura urbana, habitação, educação, saúde e lazer, sem falar nas questões ambientais e da vinculação desses planos com a política. Entretanto, o que ficou latente ao analisar esses planos é que muito do que foi estabelecido nas diretrizes dos mesmos não foi posto em prática. Por essa razão, o Governo do Território do Amapá, chamou para si a responsabilidade e iniciativa para a elaboração e execução de um plano diretor que fosse capaz de disciplinar o crescimento rápido e desordenado da cidade de Macapá, regulamentando as construções. Isto se deu por ela possuir concessões precipitadas de áreas e lotes e sem a base de um plano urbanístico.

A construção da Hidrelétrica Coaracy Nunes e a provável distribuição de energia para todo o Território Federal do Amapá, em especial para a cidade de Macapá e distrito de Santana, fez surgir a necessidade de um planejamento racional

de distribuição de energia. No entanto, não apenas a distribuição de energia era importante, pois existiam outros “problemas”⁴. Enfim, era necessário implementar medidas para proporcionar os serviços de água e esgoto e a elaboração de um plano de urbanização.

Em 1959, se iniciou a elaboração do primeiro plano urbanístico do território do Amapá. Para tanto, foi contratada pela Companhia de Eletricidade do Amapá (CEA) a empresa Grumbilf Brasil, a fim de promover o plano técnico urbanístico em questão. Portanto, para a construção desse Plano de urbanização de Macapá e demais áreas do Território Federal, foram necessários estudos feitos com base em duas viagens dos técnicos da Grumbilf a Macapá, bem como constantes reuniões para troca de ideias com o Governador Pauxy Gentil Nunes e seus colaboradores, autoridades municipais e os dirigentes da CEA. Elaborou-se, finalmente, em 1959, o Plano Grumbilf. A resultado dessas discussões foram indicados como diretrizes principais do Plano Grumbilf os seguintes pontos:

- 1- Conservação do traçado atual na área já existente da cidade, introduzindo unicamente pequenas modificações e sem provocar grandes despesas com desapropriações.
- 2- A topografia da cidade, com o objetivo de criar novos bairros e aumentar a área urbana e comercial.
- 3- Localização e ampliação do aeroporto de acordo com a planta fornecida pela Diretoria de Aeronáutica Civil.
- 4- Condições favoráveis de trânsito, rápida interligação dos bairros e amplas áreas de estacionamento.
- 5- Localização de postos de gasolina em pontos estratégicos.
- 6- Localização de pequenas indústrias e oficinas, assim como de serviços municipais, como coleta de lixo.
- 7- Introdução de ruas intermediárias no centro comercial.

Como podemos observar nas diretrizes acima, o Plano Grumbilf surgiu com o objetivo de suprir as necessidades emergenciais da cidade de Macapá, a exemplo do fornecimento de água, energia elétrica, tratamento de esgoto e melhores condições de moradia. Entretanto, nosso objetivo ao analisar esse plano foi identificar proposições específicas para a cidade Santana. Assim, verificamos e destacamos

⁴ as aspas fazem referência ao modo com que gestores e administração pública tratam as problemáticas reais das vilas periféricas.

como diretrizes principais pensadas para essa cidade, a área industrial e a estação ferroviária, em outras palavras, no Plano Grumbilf a prioridade para Santana era a ampliação da área industrial e ferroviária.

Em 1973, o governo territorial juntamente com a Secretaria adjunta do município do interior, viabilizaram a contratação da Fundação João Pinheiro para a elaboração de um novo plano urbanístico, denominado “Plano de desenvolvimento Urbano de Macapá (PDU – FJP)”. Esse plano visava definir um modelo de desenvolvimento para dois núcleos urbanos, Macapá e Santana, de tal forma que ficasse definido o desempenho das funções de Centro Administrativo e de Serviços para Macapá e de Núcleo Industrial para Santana, além de destinar a área entre as duas cidades para a produção hortigranjeira, a localização de clubes campestres e, futuramente, a expansão das áreas urbanas

Apesar desse plano envolver dois núcleos urbanos distintos, não se pode negar que eles desempenham funções complementares, de certa forma. Isso faz com que sejam elaboradas para as respectivas cidades, incluindo a área compreendida entre elas, uma abordagem mais ampla e detalhada. Vale ressaltar que esse “novo” plano possui características marcantes do plano Grumbilf e, por isso, podemos dizer que ele é uma espécie de continuação do planejamento urbanístico do plano anterior.

Em linhas gerais, o PDU-FJP propôs desenvolver Macapá, principalmente no que se refere ao planejamento estrutural da cidade. Nesse sentido, o Plano de desenvolvimento urbano de Macapá – Fundação João Pinheiro, não se preocupou apenas em sanar as necessidades emergenciais, mas de fato ordenar a cidade através de medidas nos setores de zoneamento urbano, sistema viário, seleção de áreas para expansão urbana e recreação e lazer. Sendo assim, foi considerado uma importante peça técnica para a época. Dessa maneira, destacamos como proposições principais desse Plano os seguintes assuntos:

- 1- A organização do espaço urbano tem como elementos estruturadores básicos a distribuição das funções urbanas e o sistema viário.
- 2- A distribuição do uso do solo destina-se a fixar o uso dos terrenos e edificações e seus volumes como meio de promover a distribuição racional das funções urbanas nas diferentes áreas que compõem a cidade.
- 3- A distribuição das funções urbanas, entendida como definição de áreas urbanas caracterizadas pela predominância dos usos, procura sempre responder mais

efetivamente à realidade socioeconômica de Macapá.

4- A divisão em zonas de uso predominantes foi elaborada tendo como condicionantes básicos o crescimento espontâneo da cidade e suas tendências de expansão futura.

Sendo assim, a proposição dessa forma de ocupação, de acordo com os diversos usos, pretende estar em consonância com o comportamento das cidades, respeitando a dinâmica de ocupação urbana espontânea, que não admite qualquer setorização de função de forma rígida (PDU/FJP, 1973). Nesse sentido, como uma das proposições principais do PDU/FJP, que engloba Santana, está a construção das rodovias de integração que além de proporcionar a interligação dos núcleos urbanos ao restante do Território, seriam capazes de induzir a ocupação de novas áreas a curto e médio prazo, de acordo com os usos previstos.

Outro dos planos que relaciona à cidade de Santana — e com ela, as vilas periféricas objeto de atenção deste subcapítulo —, foi o Plano de Desenvolvimento Urbano H.J. Cole & Associados, criado em 1976. Ele tinha como principal finalidade fazer prognósticos quanto às potencialidades do Território Federal do Amapá, por mais que o próprio PDU admitisse que seria complicado fazer previsões quanto ao desenvolvimento econômico do Amapá. Isso devido às maiores empresas (ICOMI BRUMASA e Jari celulose) se voltarem para o mercado externo, uma vez que o mercado interno se apresentou menos expressivo. Vale salientar que “o mercado interno era de pouca expressividade: e uma das previsões da H.J. Cole seria que nos anos 2000, mantidas as mesmas taxas de crescimento a população do Território não deveria ultrapassar 500.000 habitantes” (TOSTES, 2006). A conhecimento, atualmente a população é de 877.613 habitantes.

Por apresentar características de um planejamento rígido, uma vez que foi elaborado por uma equipe técnica que não permitia alteração ao longo do período de aplicação do Plano o PDU — H.J. Cole, se tornou muito vulnerável às alterações socioeconômicas posteriores, como o alto índice migratório (1984—1986) da “febre do ouro”. Durante essa época o Amapá foi visto como o novo “eldorado” brasileiro. Por sua vez, nos anos 1990, abre-se outro período na economia do Amapá devido à criação da Área de Livre Comércio de Macapá e Santana que atraiu centenas de pessoas em busca de uma vida melhor. A rigidez no planejamento contribuiu para que o plano possuísse o menor índice de aplicabilidade se comparado aos demais planos.

Outra aposta do Plano de Desenvolvimento Urbano H.J. Cole foram os possíveis investimentos no setor de turismo que, segundo os prognósticos do Plano, traria muitos consumidores para impulsionar o comércio em todo o Território Federal do Amapá. As perspectivas nesse sentido eram animadoras, pois a proximidade dos grandes centros emissores e as facilidades proporcionadas pela localização privilegiada do Território, bem como os inúmeros e diversos recursos naturais ainda inexplorados e a Fortaleza de São José de Macapá seriam as grandes atrações deste setor turístico.

Por último, destacamos a elaboração do Plano Diretor Participativo do Município de Santana. Ao primeiro contato, o Plano Diretor pode ser definido como um instrumento de preservação dos bens ou áreas de referência urbana, previsto na constituição de 1988 (artigo 182, § 1º) e no Estatuto da Cidade. Considera-se, também, uma lei municipal que estabelece diretrizes para a adequada ocupação da cidade, determinando, assim, o que pode e o que não pode ser feito em cada parte dela. É considerado, ainda, o instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana (ARAÚJO Jr., 2002).

Como mencionado, o Plano Diretor é o instrumento básico de execução da política urbana que deve se adequar aos princípios já estabelecidos no sistema jurídico vigente. Por esta razão, o planejamento urbano deve obedecer aos princípios constitucionais da dignidade da pessoa humana, inclusive garantindo-lhe o direito à moradia, a função social, o direito de propriedade e o meio ambiente ecologicamente equilibrado (ARAÚJO Jr., 2002, p. 02). Esses planos deveriam obedecer às determinações previstas na Lei Federal nº 10.257/2001 – Estatuto da cidade, que sugere que Planos Diretores fossem desenvolvidos para cidades que possuíssem alguma das seguintes características: municípios com mais de 20.000 habitantes; municípios que visam usar instrumentos de combate à ociosidade de propriedades urbanas, previstos no da Constituição Federal de 1988; municipalidade de regiões metropolitanas, regiões integradas de desenvolvimento e aglomerações urbanas; municípios que se localizam em áreas de interesse turístico; municípios que se encontram em áreas de influência de empreendimentos de impacto regional e nacional.

Essas determinações obrigaram parte das municipalidades a construir esse instrumento básico da política de desenvolvimento e expansão urbana. Nesse sentido, Santana por se enquadrar no primeiro item - municípios com mais de 20.000

habitantes – também foi um município “obrigado” a promover o seu próprio Plano Diretor Participativo. Assim, a elaboração do Plano Diretor Participativo —PDP— de Santana é impulsionada pela necessidade de planejar a cidade (espaço urbano) para que a mesma se torne um local de efetivação dos direitos sociais, como: educação, saúde e moradia, os quais têm um significado imprescindível, além do direito à cidadania. Além disso, o PDP é também compreendido como uma ferramenta adequada à racionalização do uso dos recursos públicos para melhorar a qualidade de vida da população e a preservação dos recursos naturais (SÁ, 2008).

Partilhando desse pensamento, podemos entender o Plano Diretor Participativo não apenas como um instrumento político elaborado por técnicos, mas também como um meio capaz de proporcionar a solidificação da democracia e da cidadania com base na efetiva participação popular. Do mesmo modo, como prevê o Estatuto das Cidades, o Plano Diretor deve ser realizado em bases participativas, através de oficinas, plenárias e audiências. Pois, dessa maneira, o desenvolvimento dos trabalhos, necessariamente, levará em consideração a interação das esferas do poder público, sociedade civil e poder econômico.

Desse modo, podemos dizer que os planos urbanísticos pensados para o Amapá e para Santana tiveram um grau de aplicabilidade muito baixo, pois muito do que foi projetado não foi posto em prática.

Consoante a isso, Tostes (2006), aponta dois fatores que provocaram o insucesso de tais planos: o primeiro refere-se a “obrigatoriedade dos Planos Diretores” que não sensibilizou os agentes públicos municipais da importância do planejamento urbano como um processo eficaz de gestão, pois encararam os planos apenas como uma exigência burocrática ou como um instrumento útil apenas para facilitar a obtenção de recursos públicos, resultando em planos interessantes tecnicamente, mas inviáveis politicamente; o segundo, está relacionado à elaboração dos Planos Urbanísticos que, em sua maioria, foram feitos por órgãos ou empresas “estranhas” à administração pública local, desencadeando diversos problemas que impossibilitaram sua implementação, com planos inviáveis tecnicamente e politicamente, pois os elaboradores não conheciam a realidade local. Assim, o plano diretor tornou-se um corpo estranho à administração local que não participou da sua elaboração.

Portanto, pensar o surgimento de áreas periféricas na cidade de Santana e a experiência com Planos Urbanísticos é pontuar o que não deu certo no

que se refere a planejamento. Entretanto, esperamos que o processo de produção, implementação e execução de políticas públicas, se dê através da democracia representativa, ou seja, com o poder sendo exercido por representantes eleitos, da democracia direta, com os membros atuando diretamente, e da democracia participativa, onde há cooperação entre os membros e os representantes, cujos moldes devem ser verificados pontualmente.

Essa imposição da participação popular em vários momentos do Estatuto da Cidade, em especial na elaboração do Plano Diretor rompe uma tradição excludente das diversas camadas da sociedade, o que fortalece a legitimidade e validade dessa lei municipal que regula o espaço urbano. Devemos pensar os Planos Diretores não apenas como um instrumento técnico, mais também como um instrumento de cidadania, em que a população possa usá-lo para cobrar o que está nos planos e que não está sendo feito. Para tanto, é necessário um processo de conscientização da sociedade quanto a importâncias do Plano Diretor, afinal, grande parte da população não tem conhecimento do que é um plano técnico e para que ele serve.

Além disso, se aplicados corretamente, os planos técnicos urbanísticos, em especial o Plano Diretor Participativo, podem contribuir para diminuição de diversos problemas suscitados anteriormente. Dentre esses problemas podem ser citados a segregação sócio-espacial, a falta de acesso à direitos estabelecidos pela Constituição de 1988 —como saúde, educação, moradia e lazer—, as bruscas rupturas no padrão de ocupação do espaço local e as relações de sociabilidade.

3.2 AS VILAS PERIFÉRICAS DE SERRA DO NAVIO

O surgimento e/ou crescimento de vilas periféricas no entorno de *company towns* não é uma exclusividade da cidade de Santana. Em Serra do Navio também identifica-se esse tipo de ocupação que surgiu a partir da década de 1940 e se intensificou principalmente com a implantação da ICOMI nos anos de 1950 a 1980. Nunes (2014), afirma que, apesar do forte isolamento que a mina Serra do Navio viveu durante décadas a *company towns* construída pela empresa, não foi a única ocupação

ocorrida na região. Como mencionado anteriormente, a infraestrutura construída pela mineradora fez com que crescessem as áreas periféricas em seu entorno. Podemos destacar como algumas dessas áreas: a vila Colônia de Água Branca, vila do Cachaço, vila Capivara, vila Sucurijú, vila Pedra Preta e vila Perpétuo Socorro.

Ao fazermos levantamento bibliográfico sobre a história de Serra do Navio, em particular, sobre questões relacionadas à história urbana desta cidade, identificamos que existe um enfoque exacerbado na vila Serra do Navio em detrimento das vilas periféricas. Em outras palavras, é possível encontrar dentro da literatura dezenas de trabalhos que se ocupam em analisar e descrever todo o processo histórico de construção dessa *Company Town* e sua importância para o local. Em contrapartida, são escassos os registros sobre a história das vilas periféricas, o que fez com que buscássemos informações por outras metodologias e fontes. Assim, questões relacionadas à memória social e a história oral nortearam esse subcapítulo, permitindo uma maior aproximação com o processo de elaboração da história e memória de algumas dessas vilas, em especial com a Vila do Cachaço e com a Vila de Água Branca.

Para justificar e apresentar as vantagens do uso da oralidade como fonte, consideramos a importância da história oral neste trecho da obra de Paul Thompson (1992, p. 17):

[...] a história oral pode dar grande contribuição para o resgate da memória nacional, mostrando-se um método bastante promissor para a realização de pesquisa em diferentes áreas. É preciso preservar a memória física e espacial, como também descobrir e valorizar a memória do homem. A memória de um pode ser a memória de muitos, possibilitando a evidência dos fatos coletivos.

Nesse sentido, podemos afirmar que a história oral apresenta uma dimensão e/ou versão viva que fornece novas perspectivas ao objeto pesquisado, pois o historiador, muitas vezes, necessita de documentos diversos para a construção de sua análise. Outra vantagem e observação importante apontada por Verena Alberti (1990) é que a história oral apenas pode ser empregada em pesquisas sobre temas contemporâneos, ocorridos em um passado não muito remoto, isto é, em que os sujeitos tenham atuado ou presenciado. Obviamente que, com o passar do tempo, as entrevistas produzidas assim poderão servir de fontes de consulta para pesquisas sobre temas não contemporâneos.

Nesse âmbito, de acordo com Alberti (1990), a história oral se concentra na memória humana e sua capacidade de recordar o passado enquanto

testemunha do vivido. Podemos entender a memória como a presença do passado, construído psíquica e intelectualmente com fragmentos representativos dele, nunca em sua totalidade, mas em parcialidade, decorrente dos estímulos de sua seleção. Não é somente a lembrança de um certo indivíduo, mas de um indivíduo inserido em um contexto familiar ou social, por exemplo, de tal forma que suas lembranças são permeadas por inferências coletivas, moralizantes ou não.

Marieta de Moraes Ferreira (2002) afirma que, apesar das constantes críticas dos historiadores tradicionais à história oral, existem aqueles que buscam promover uma permanente reflexão e avaliação de seus procedimentos de pesquisa. Ao contrário do que os ditos “historiadores profissionais” afirmam, a utilização da história oral enquanto procedimento metodológico exige procedimentos de pesquisa e análise bastante rigorosos. Dessa maneira,

[...] Esse esforço de resposta às críticas recebidas tem resultado num saldo positivo que não deve ser minimizado. Sem deixar de reconhecer as dificuldades da história oral, pode-se detectar no método um potencial de pesquisa extremamente rico que não deve nos impedir de tirar o proveito devido de seu uso. (FERREIRA, 2002, p. 327).

Ao fazer uma avaliação aprofundada do campo da história oral, Marieta Ferreira (2002) apresenta duas linhas de trabalho que, embora não excludentes e entrecruzadas em muitos casos, revelam abordagens distintas. A primeira delas utiliza, prioritariamente, os depoimentos orais como instrumentos para preencher as lacunas deixadas pelas fontes escritas. Enquanto, a segunda abordagem, privilegia o estudo das representações e atribui um papel central às relações entre memória e história, buscando realizar uma discussão mais refinada dos usos políticos do passado.

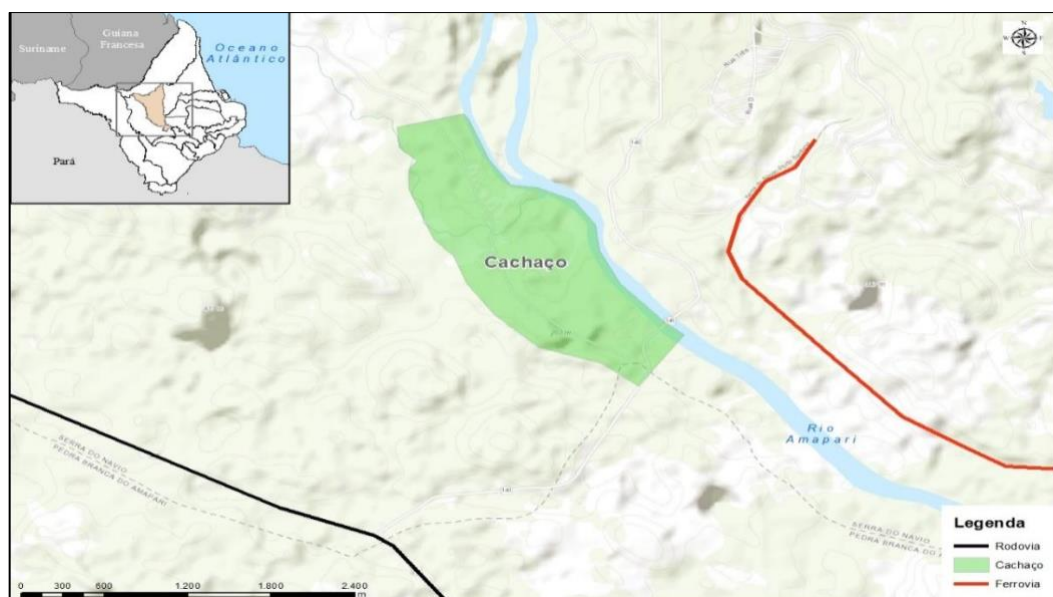
Os procedimentos metodológicos nesta pesquisa se aproximam mais da primeira linha, pois, “essa abordagem tem-se voltado tanto para os estudos das elites, das políticas públicas implementadas pelo Estado, como para a recuperação da trajetória dos grupos excluídos, cujas fontes são especialmente precárias” (FERREIRA, 2002, p. 327). Podemos citar como temas dominantes dessa linha: o estudo da administração pública; das diretorias de empresa; e, especialmente, o acompanhamento do processo de tomada de decisões em diferentes espaços e grupos; a recuperação da história dos excluídos, em que os depoimentos orais podem servir não apenas a objetivos acadêmicos, como também se constituírem como

instrumentos de construção de identidade e de transformação social. Dessa maneira, podemos dizer que o estudo das *companys towns* e das vilas periféricas de Santana e Serra do Navio, se encaixam nessa abordagem, como veremos nos subtópicos a seguir. Obviamente que a segunda linha também estará presente, uma vez que é impossível dissociá-las, assim, também buscaremos relacionar o campo da memória, especialmente da memória social com a história.

3.2.1 Vila do Cachaço

A Vila do Cachaço é um pequeno aglomerado, vizinho à antiga Vila Serra do Navio, que, em 2014, contava aproximadamente com 1.678 habitantes. Eles vivem de prestação de serviços para as mineradoras que operam em Pedra Branca do Amapari —município vizinho —ou, ainda, trabalham na Vila de Serra do Navio. Como observamos na figura 23, a vila está situada na margem direita do Rio Amapari e o acesso se dá pela rodovia 156 ou pela ferrovia. Antes disso, o acesso era pelo porto fluvial que, antes da construção da Estrada de Ferro e da rodovia, era o único meio de acesso às minas, daí sua importância inicial para o projeto.

Figura 23 - Localização da Vila do Cachaço.



Fonte: Elaborado pela autora, 2023

Nunes (2014), explica que a origem da Vila ou Colônia do Cachaço

data de 1930, num período que predominava a atividade de garimpo desenvolvida no rio Amapari e seus afluentes pelos chamados "crioulos das Guianas", garimpeiros itinerantes oriundos das Guianas. A origem do nome da localidade está atrelada ao consumo de aguardente de cana que era a bebida mais consumida por esses trabalhadores e, pela dificuldade de pronúncia pelos estrangeiros, era chamada de cachaço. Assim, o principal acesso ao garimpo passou a ser chamada de Igarapé Cachaço. Conseqüentemente, o pequeno povoado existente em sua foz passou a ser chamado também de Vila do Cachaço. Elke Nunes (2014, p.144), destaca que:

Essa vila também já foi chamada inicialmente de Vila Terezinha, por conta de uma história que por muitos é considerada uma lenda, de uma cabocla, casada na década de 1930 com o garimpeiro Williams, nascido em Barbados, no Caribe. Quando ela morreu, o barbadiano a enterrou num lugar que até hoje é denominado Porto Terezinha. Há quem afirme que Williams já havia encontrado manganês por ali. Nesse local, a ICOMI construiu aproximadamente 30 casas às margens do rio, que serviriam de acampamento para os primeiros trabalhadores, bem como alguns escritórios para a administração. Porém, quando inaugurou-se o empreendimento e toda a sua infraestrutura de estradas no início da década de 1950 essas casas foram destruídas, pois a ICOMI temia que elas fossem utilizadas por pessoas não atreladas à empresa.

Com o objetivo de coletar mais informações sobre a origem dos primeiros moradores da Vila do Cachaço e entender a gênese da comunidade, recorreremos à história oral. Entrevistamos no dia 13 de novembro de 2022 um casal pioneiro da região. O Sr. João Djalma da Silva dos Santos, de 76 anos, é oriundo de Altamira- PA veio para o Amapá com 8 anos de idade; e, Dona Constância Apóstolo Carvalho, de 76 anos, é natural de Afuá-PA.

Figura 24 – Registro fotográfico da entrevista com o senhor José Djalma e Dona Constância.



Fonte: Acervo da autora, 2022.

Ao ser questionado sobre os motivos que fizeram sua família migrar para o Amapá e como era a região, o senhor Djalma relata que:

Olha, nós tivemos em Altamira, nossa família é praticamente de Altamira, mas só que lá não estava dando muito certo pra nós, a gente veio pra cá, pra Serra do Navio, mas quando a gente chegou na Serra do Navio, nós não... Aqui não tinha nada. O problema aqui era na f12. Vocês sabem onde era a f12, né? [...] Era duas ruas de casa aqui. Não tinha essa vila que tem hoje aqui na Serra do Navio, não tinha estrada de ferro nem de rodagem, nada, não tinha nada, nosso transporte aqui era de motor até o Porto Grande. Aí, nós passamos esses anos todinho, ai depois que surgiu em Serra do Navio é que ela começou a fazer a ponte de Pedra Branca, né? Aí que a gente se mudou pra Pedra Branca próximo lá também, né? Ai depois que a gente veio pra cá.

A partir do relato do seu Djalma, podemos inferir que antes da implantação da ICOMI essa região era pouco habitada e com uma infraestrutura bastante precária. Outra informação importante é que os primeiros moradores são oriundos de localidades próximas que vieram para região em busca de melhores condições de vida.

Ao perguntarmos sobre os primeiros moradores da Vila do Cachaço e como eram as residências nessa época, ele descreve:

[...] nós morava na beira do rio. Olha, nós varava na beira do rio. Minha casa era bem lá em cima, né? ela era de madeira, bem simples. Aí depois, aí não tinha energia, não tinha nada era um negócio muito complicado e tinha uma

igreja bem aqui que era de um pessoal que... de uma religião, né? Que tinha um chefe que era dessa religião. Aí ele colocou a energia atravessando o rio, aí o pessoal começou a fazer casa e puxar a energia, entendeu? Aí, até eu fiz minha casa na beira do rio e comecei a morar lá, mas só que o seguinte, a água quando enchia ficava todo ali no fundo, aí acha de morrer uma criança, né? achou de morrer uma criança aí foi aquela coisa, aí tiraram todo mundo, aí fizeram essa casinha lá, essas casinhas aqui pra cada um que tinha casa na beira do rio vir morar aqui, né? Isso já foi depois de muito tempo, eu já era casado, já tinha filho e a nossa casa era isso aqui, daqui pra cá, essas casas que deram pra nós.

Segundo o seu relato, as primeiras habitações foram construídas às margens do rio, mas três motivos — cheia do rio, falta de infraestrutura e uma fatalidade envolvendo o afogamento de uma criança — fizeram com que o poder público construísse um pequeno loteamento de casas para a retirada dessas famílias da lá. Em conformidade ao depoente, uma manchete do jornal Folha do Amapá (1993) *apud* Nunes (2014, p.144-145), descreve a situação em que viviam essas famílias:

Famílias do Cachaço desalojadas com a enchente do Rio Amapari. [...] As chuvas do começo do ano provocaram alguns transtornos na região de Serra do Navio. A Vila do Cachaço, que localiza-se na margem do rio Amapari, próximo à vila da ICOMI, ficou com suas pontes submersas. Três famílias foram retiradas do local pela Prefeitura e abrigadas em casas cedidas pela companhia [...]. Em 1982 houve uma enchente de dimensões graves. A correnteza do rio é muito forte e o risco de mortes por afogamento aumenta com a alta das águas. Mas o problema maior vem depois. Com a "baixa" dos rios, os resíduos trazidos provocam a incidência da diarreia e malária. Até o dia 2 de abril a água já havia subido 8 metros acima do nível normal.

Além da atividade de garimpagem, os moradores da Vila do Cachaço eram agricultores que trabalhavam em comunidades vizinhas, como seu Djalma que trabalhava na colônia agrícola Água Branca. Assim, nas décadas seguintes, com a construção das *company towns* e o empreendimento em pleno funcionamento, os agricultores da Vila do Cachaço passaram a comercializar com os trabalhadores da ICOMI, vendendo produtos regionais, redes, frutas e farinha. Posteriormente, com as sucessivas entradas não autorizadas dessas pessoas na Vila Serra do Navio (onde as visitas eram rigidamente monitoradas e qualquer pessoa que não fizesse parte do grupo tinha que pedir autorização para entrar), a empresa criou uma política para cadastrar e autorizar esses vendedores a serem ambulantes na Vila Serra do Navio.

Os vendedores cadastrados possuíam registros e usavam crachás de identificação. Alguns residentes tinham empregos domésticos na vila, atravessando regularmente o rio em canoas ou pequenas embarcações motorizadas (NUNES, 2014).

Entretanto, devido ao rígido controle social estabelecido pela ICOMI, podemos afirmar que nem todos os agricultores tiveram autorização para comercializar dentro da Vila Serra do Navio, já que Dona Constância nos conta:

[...] pra gente vender, mana, as coisas era muito difícil. Era para ter, como eu tô dizendo, que tinha que ter os amigos, né? Aí ele levava os que tinha coisa da roça ia vender, era mais o meu sogro que fazia feira dele, passava o dia todinho e ele lá, vendendo as coisinhas aos pouquinhos.

A segregação socioespacial era uma política de controle social estabelecida pela ICOMI, até mesmo dentro de suas *company towns* e com seus trabalhadores, como vimos anteriormente. Porém, essa prática pode ser identificada de maneira mais nítida e enérgica em relação às pessoas que não trabalhavam na empresa e moravam nas vilas periféricas que se formaram no entorno desse mega projeto. Por exemplo, ao perguntarmos a Dona Constância se ela e sua família tinham acesso a infraestrutura construída pela mineradora, como hospital, escola, comércio e ao clube, ela nos responde:

[...] meus filhos estudavam, mas não na escola da ICOMI. A escola era ali na beira do rio, também, era do governo. E quando adoeciam, não tinha carro, não, só era da empresa, da companhia. Tipo, se adoecesse de noite nós ia a pé, atravessava o rio, pegava a estrada e ia embora até no hospital, era assim. Até pra gente quando estávamos para ganhar neném era o maior sacrifício, para nós ganhar neném, não era tudo que era recebido lá, não. Tinha que ter, como diz o pessoal: Ah, o peixinho de dentro. [...] Era o maior sacrifício pra nós comprar uma cesta pra nós, mercadorias pra nós, né, aí nós pedia aí Djalma pesca, né, que agora que ele parou por causa de mim, e aí nós trocava, vendia as coisas pra eles aí eles compravam lá pra nós pra trazer pra gente.

Sobre o acesso ao comércio e compra de alimentos seu Djalma acrescenta:

Olha, a Icomi, quando ela fez o contrato, ela fez o contrato e assumiu nos arredores e ela nunca assumiu. A Icomi nunca assumiu os arredores, nós andava pra comprar uma lata de leite pro filho e não podia né? tinha que pedir pro amigo que trabalhava lá diretamente. Não podia comprar nada, nada, nada, nada. [...] O que aconteceu é que nós estava se juntando todo mundo, todo mundo mesmo, como aqui foi reunido no cachaço para tocar fogo no mercado dela, foi que ela, aí por muitos anos, já no final do contrato com dela, é que ela deu o cartão, o cartão para nós comprar o açúcar, o café e a carne, o arroz e a ossada. Mas ninguém podia. Se você tentasse entrar lá dentro do mercado, você podia sair preso.

Ao analisarmos os relatos de Dona Constância e seu Djalma podemos confirmar a existência de dois extremos: de um lado, os moradores da Vila Serra do

Navio que usufruíram de toda a infraestrutura disponibilizada pela empresa; de outro, os moradores das demais vilas como o Cachaço que sofriam com as dificuldades de seu cotidiano e ainda tinham que lidar com o preconceito e segregação socioespacial que lhes foram impostas. Ao se lembrar desse assunto, seu Djalma desabafa:

O negócio lá era só para os funcionários, não era para nós do arredor. Pra você entrar quando tinha uma festinha lá, para você entrar lá, você era obrigado a ter um amigo muito íntimo para lhe levar para chegar lá e olha: "eu quero que ele entre aqui comigo". Mas senão, não entrava, não, tinha segurança, não deixava ninguém, só o povo empregado. Nós não tinha acesso a nada.

Portanto, podemos inferir a partir dos depoimentos acima que, há uma consciência da condição de periferia por parte dos habitantes do entorno, e a incorporação da ideia de que são personagens "inferiores", protagonistas insignificantes da história regional. Obviamente que, essa ideia não surgiu por acaso, sendo implantada nessas pessoas pela empresa e pelo governo, desde a implantação da ICOMI. O interessante é que, ao provocarmos um processo de elaboração da memória, desencadeamos o rompimento com os silêncios que, muitas vezes, dizem mais sobre o objeto pesquisado que um texto, pois há respeito das doutrinações ideológicas dominantes.

[...] essas lembranças durante tanto tempo confinadas ao silêncio e transmitidas de uma geração a outra oralmente, e não através de publicações, permanecem vivas. O longo silêncio sobre o passado, longe de conduzir ao esquecimento, é a resistência que uma sociedade civil impotente opõe ao excesso de discursos oficiais. Ao mesmo tempo, ela transmite cuidadosamente as lembranças dissidentes nas redes familiares e de amizades, esperando a hora da verdade e da redistribuição das cartas políticas e ideológicas (POLLAK, 1989, p. 3)

Além disso, os depoimentos trazem à tona o que Michel Pollak (1989) chamou de memória subterrânea. Para Pollak, a memória subterrânea enfatiza a análise a partir da visão dos excluídos, dos marginalizados e das minorias, como parte integrante das culturas minoritárias e dominadas, se opondo à "Memória oficial". Vislumbramos o pensamento de Pollak, com mais nitidez, ao compararmos os discursos dos governos e da empresa que propagavam a ideia de modernidade com a construção das *companys towns* da ICOMI em plena selva Amazônica, com os relatos dos moradores das áreas periféricas que não usufruíram dessa tal modernidade e viviam em condições de vida bastante precárias. Assim, essa abordagem faz da "empatia com os grupos dominados estudados uma regra

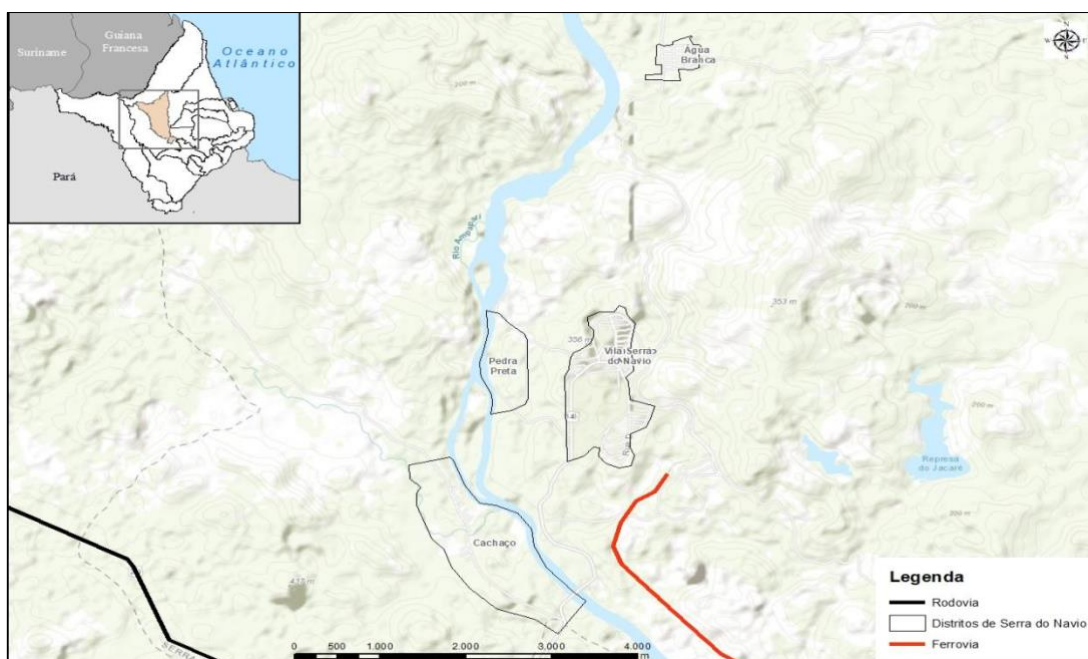
metodológica e reabilita a periferia e a marginalidade” (POLLAK, 1989, p. 2).

Ao contrário de Maurice Halbwachs (2006), que entende que toda memória é coletiva e, como tal, constitui um elemento essencial da identidade, da percepção de si e dos outros. Em outras palavras, para Halbwachs, o indivíduo que lembra é sempre um indivíduo inserido e habitado por grupos de referência, e; a memória é sempre construída em grupo, mas é, também, sempre um trabalho do sujeito. Pollak, acentua o caráter destruidor, uniformizador e opressor da memória coletiva. Para ele, essas memórias subterrâneas são essenciais para subversão aos silêncios e, de maneira quase imperceptível, afloram em momentos de crise, em sobressaltos bruscos e exacerbados, como percebemos na fala de seu Djalma ao falar sobre o abandono e segregação social que a Vila do Cachaço sofreu por parte da ICOMI e do poder público.

Vale a pena destacar ainda, uma diferença importante entre as vilas periféricas de Santana e de Serra do Navio. Em Santana, essas áreas se mesclaram à área que anteriormente era a *Company Towns*, fazendo parte da configuração urbana da cidade, o que hoje faz com que seja difícil dissociá-las. Por sua vez, em Serra do Navio, a configuração espacial entre a sede (Vila Serra do Navio) e as demais vilas, provoca uma segregação socioespacial pautada na ideia de área urbana e área rural. A vila deixada pela mineradora seria a área urbana da cidade e as vilas periféricas áreas rurais.

3.2.2 Vila Colônia de Água Branca

A Vila de Água Branca fica localizada a aproximadamente 10 quilômetros da vila Serra do Navio. Essa vila se formou fora do perímetro de mineração, pois a empresa não permitia a instalação de não-empregados na área sob concessão ou no perímetro de mineração que pertenciam à ela. Na figura 33, abaixo, podemos observar precisamente a localização dessa comunidade e perceber que fica afastada da sede, que era a Vila Serra do Navio.

Figura 25 - Localização da Vila Água Branca

Fonte: Elaborado pela autora, 2023.

Na periferia da Vila de Serra do Navio, constatamos a existência de outras vilas que surgiram espontaneamente, antes mesmo da implantação do projeto ICOMI. As suas origens são de garimpeiros e remanescentes de colônias agrícolas que habitavam aquela região, como a colônia e/ou Vila de Água Branca (NUNES, 2014). Outra informação importante é que, por ser uma das primeiras áreas de ocupação dessa região, Água Branca do Amapari foi o primeiro nome dado ao município de Serra do Navio, mas como este nome era conhecido internacionalmente, o primeiro caiu em desuso. A Vila de Água Branca atualmente é um distrito do município de Serra do Navio.

No dia 14 de novembro de 2022, entrevistamos o senhor Silvano Furtado Pinheiro, de 61 anos. Morador da Vila de Água Branca há mais de 30 anos, trabalhou como agricultor com seu pai e irmãos na comunidade e, posteriormente, trabalhou por 14 anos desenvolvendo a função de operador de equipamentos na ICOMI.

Figura 26 - Registro fotográfico de Silvano Pinheiro.



Fonte: Acervo pessoal da autora, 2022.

Ao perguntarmos sobre a origem dessa Vila Colônia de Água Branca do Amapari, seu Silvano respondeu:

Surgiu como área de garimpo, né? Essa colônia. Tinha quatro moradores aqui na colônia. Só era o meu tio lá de onde nós morávamos no fim do nosso açaizal lá, o seu Moisés ali que já morreu e o seu Antenor, que morava aqui. Era quatro casa. Existia um caminho aqui, passava na principal, mas não tinha vila, não tinha nada aqui.

No entanto, a vila cresceu com a chegada da mão-de-obra não qualificada e, ainda, com a força de trabalho dispensada após o término das instalações desses projetos - ferrovia e Vila Serra do navio (NUNES, 2014). Assim sendo, os novos trabalhadores e os trabalhadores dispensados impossibilitados de morar na *company towns*, passaram a ocupar outras áreas como a Vila Colônia de Água Branca. A partir do relato do Sr. James Guimarães, que foi o primeiro vice-prefeito de Serra do Navio, podemos confirmar essa informação, pois ele nos relatou o seguinte:

Esses moradores, a maioria eram funcionários terceirizados do Antônio Vasconcelos Penantes que era prestador de serviço para ICOMI que também mantinha uma carpintaria com alguns empregados, ou seja, algumas áreas de trabalho o Penantes terceirizou, antigão aí inclusive. [...]Nosso governo comprou um

terreno de bom tamanho aqui na colônia de Água Branca pertencente à família Almeida, era uma família antiga que tinha aí, um dos primeiros moradores, aqui na colônia de Água Branca, loteamos e fizemos doações à famílias que foram chegando, alguns filhos de funcionários aí surgiu o distrito de água branca com aproximadamente hoje com 1.800 habitantes, inclusive acho que o índice rural de maior eleitores tem é aqui na colônia de Água Branca.

Os relatos acima, mais uma vez, revelam a segregação socioespacial estabelecida pela empresa e pelo governo municipal. Para entendermos o porquê de muitos trabalhadores que prestavam serviços à ICOMI não poderem morar na Vila Serra do Navio seu Silvano, esclarece:

Era por causa que no começo, a gente tinha que ser classificado, pegar um cargo primeiro. Ai quem não tinha um cargo adequado para adentrar lá, passaram a ocupar outros lugares aqui nas proximidades. [...] Ficavam por aqui mesmo, pela colônia, ou então iam para o alojamento. Ai no meu caso, eu não encarei esse alojamento, porque eu morava lá no fim da colônia, que era a casa que tinha lá. E quando me classificaram é que me deram a casa e fui pra lá.

Quando questionado a respeito das casas da Vila de Água Branca e da infraestrutura do local, seu Silvano nos descreve o seguinte:

As casas eram só de madeira coberta com cavacos. Aí eram assim. Quem ganhava mais um pouco que podia comprar brasilit, né? Pra fazer de alvenaria. E quem trabalhava na empresa, a empresa dava aquela ajuda pra gente, trazia material de trem, tinha o trem, né? Aí, a empresa dava muito apoio pra gente. [...] Energia aqui na colônia não tinha. Inclusive que quando eu fui o último a sair da empresa, né? Eu com os meus encarregados, fomos os últimos para trás, no carregamento e limpeza. Aí, não tinha energia para cá e quando foi um tempo, aí a empresa tirava minério do outro lado do rio da f12 e puxou energia, ficou perto. Aí foi o tempo que criaram o município aqui, aí que puxaram energia para cá e eu tinha meu terreno para alí. Ai ela me deu uma ajuda pra fazer essa casa aqui de madeira. Aí eu entreguei a casa de lá da vila, pra gerência, que nós morávamos, porque essa ficava mais perto do meu trabalho, que aí nós saímos.

Analizamos com base na fala acima que a situação estrutural da Vila de Água Branca não era diferente das demais vilas periféricas da cidade de Serra do Navio. Contudo, uma fala nos chamou atenção no relato de seu Silvano. Ele disse que a ICOMI foi uma escola para ele, e que ela trouxe muitos benefícios que ainda estão na cidade. Como segue abaixo:

[...] o prefeito que não zela pela sede do manganês, vocês viram como é que está lá, né? Aí, deixaram acabar tudo, o pessoal invadiu tudo lá na vila, que tem favela pra todo lado agora. Quando era só a vila da empresa mesmo, era muito bonita. Eu tinha vontade que se alguém, uma outra empresa entrasse pra organizar de novo a vila do jeito como era. [...] Negócio do alojamento destruíram tudo e aí tem até loja por lá. E fica diferente tudo, né? Não é como era no tempo da empresa, né? Ficou abandonado.

Por fim, questionamos ao seu Silvano se teria mais alguma coisa que ele gostaria de registrar sobre esse período, e ele respondeu:

O trem se voltasse, né? [...] Era, principalmente quem mora na beira da estrada de ferro né? Se tivesse o trem, que a passagem era barata aí o cara podia levar tudo de produto de agricultura pra vender em Macapá, né? Era mais fácil pro cara levar, de ônibus não dá, né? Pirata também, eles metem a mão no bolso da gente aí não tem como o cara levar pra vender, principalmente no tempo de açaí, né? Que dá muito açaí aqui.

Nessa fala, conseguimos identificar discursos diferentes entre pessoas que foram funcionários da mineradora, como o seu Silvano, que sempre recorda desse período com um certo saudosismo e nostalgia. E trabalhadores que só prestavam serviços ou trabalhavam em outras atividades na região, como o seu Djalma, que recorda da empresa com revolta e indignação por ela nunca ter percebido a investido nas áreas periféricas.

Observamos nos relatos de seu Djalma e seu Silvano, uma multiplicidade das memórias e suas diversas relações com o passado, pois, conforme explicam Silva e Moraes (2015), a memória sinaliza para uma rede de relações discursivas em que existem diferentes discursos. Ou seja, o passado não é um todo completo, outrossim, rastros daquilo que foi vivido. Por sua vez, esses rastros trazem lacunas, esquecimentos e lembranças incompletas. No que se referem às lembranças, os autores afirmam que as lembranças não surgem ao acaso; por estarem presas ao espaço discursivo, ao lugar e ao tempo em que foram vividas, e ao lugar e ao tempo em que são narradas no presente.

Dessa maneira, entendemos que o depoimento oral —de seu Djalma e seu Silvano —enquanto memórias de um passado no tempo presente, não são apenas uma informação ou relato histórico avaliado pelo prisma de algo a ser visto como único em sua composição. Sobretudo, entendidos por Alberti (1990, p. 8), como:

[...] instrumento de compreensão mais ampla e globalizante do significado da ação humana; de suas relações com a sociedade organizada, com as redes de sociabilidade, com o poder e o contrapoder existentes, e com os processos macro culturais que constituem o ambiente dentro do qual se movem os atores e os personagens deste grande drama ininterrupto — sempre mal decifrado — é a História Humana.

Michel Pollak (1992) afirma que, *a priori*, a memória parece ser um fenômeno individual e relativamente íntimo, próprio da pessoa. Maurice Halbwachs,

em 1920 e 1930, havia sublinhado que a memória deve ser entendida também, ou sobretudo, como um fenômeno coletivo e social; ou seja, como um fenômeno construído coletivamente e submetido a flutuações, transformações, mudanças constantes. Halbwachs (1968) enfatiza que a “memória coletiva”, pela qual se entende que o fenômeno de recordação e localização das lembranças, não pode ser efetivamente analisada se não for levado em consideração os contextos sociais base para o trabalho de reconstrução da memória. É, portanto, mediante a categoria de “memória coletiva” de Halbwachs que a memória perde apenas a dimensão individual, tendo em vista que as memórias de um sujeito nunca são apenas suas, pois nenhuma lembrança pode coexistir isolada de um grupo social.

Entendemos o exposto por Halbwachs ao analisarmos os relatos dos depoentes, quando o registrado por eles não corresponde apenas a memórias e/ou realidades individuais, mas demonstram a vivência e realidades de todo o grupo social, como dos moradores das vilas periféricas da cidade de Serra do Navio. A memória, enquanto categoria de análise, trouxe contribuições valiosas para os trabalhos na área da sociologia, psicologia, história, entre outras, influenciando a produção de trabalhos importantes. No Brasil, por exemplo, podemos citar "Memória e sociedade: lembranças de Velhos" de Ecléa Bosi, cuja primeira publicação data de 1979 e que, atualmente, constitui referência para estudos da memória social.

Nessa obra, Ecléa Bosi (2007), estabelece um processo de elaboração de memória pautado nas “lembranças de velhos” — a camada social que é subjugada pela dependência e opressão da sociedade capitalista, marcada pela exploração da força de trabalho, impedidos de exercer sua função social ao longo do tempo. Para compreender melhor esse fenômeno, Bosi realizou entrevistas com pessoas com idade superior a 70 anos que residiam na cidade de São Paulo, com o objetivo de registrar a voz, a vivência e pensamentos desses indivíduos que dedicaram suas vidas ao trabalho. A autora contempla em seu estudo uma memória social, familiar e coletiva que apresenta o modo de ser do indivíduo e da cultura a qual está inserido, em que o foco central é valorizar suas lembranças, perpetuando a história de suas vidas e da sociedade em que vivem. Nessa perspectiva, entendemos que a memória social, enquanto uma "psicologia do oprimido", revela como os diversos papéis sociais e as diferenças de seus trabalhos é determinante na produção de lembranças diversas e, até mesmo, antagônicas.

Inspirados nessa obra de Ecléa Bosi, também buscamos valorizar em

nosso estudo e pesquisa as “lembranças de velho”. Tendo em vista entender não apenas o processo de florescimento de vilas periféricas em torno da *company towns*, como “dar vida” a pesquisa, revisitando as experiências, vivências e pensamentos dos colaboradores. Outro ponto que nos faz refletir nesta pesquisa, que foi levantado por Bosi, foi a relação do trabalho desempenhado com a elaboração de lembranças diversas ou até opostas. Como dito anteriormente, seu Djalma e seu Silvano possuem lembranças e opiniões opostas em relação a ICOMI e, tendo como base os argumentos de Bosi, pode ser explicado devido ao trabalho que desenvolviam na mineradora. Sendo assim, os depoimentos orais registrados nesse subcapítulo nos ajudaram a compreender melhor o processo histórico de formação das cidades de Santana e Serra do Navio e, particularmente, as áreas periféricas dessas cidades. Ademais, conseguimos compreender como era o cotidiano nessas áreas em relação às *company towns* da ICOMI e os processos de segregação socioespacial que provocaram.

Em suma, as vilas periféricas "espontâneas" em Serra do Navio, possuem um significativo contingente populacional proveniente de outros estados brasileiros e regiões próximas, o que demonstra o poder de atração que os megaprojetos possuem, não só na Amazônia como em todo o território brasileiro. A historiadora Maria Stella Brescianni em “História e Historiografia das cidades, um percurso” (2010), explica que esse fenômeno se dá pela materialidade urbana em constante transformação, e, ao mesmo tempo, a permanência projetiva na memória coletiva: uma noção de espaço moderno e modernizante. A imagem material pode ser percebida de diversas formas, mas uma delas chama a sua atenção: a imagem de progresso na memória coletiva, uma vez que, uma forte carga simbólica foi criada pelos discursos de que sua implantação promoveria o desenvolvimento para a região, passando a ser assimilado pela população como perspectiva de emprego e melhoria de suas condições de vida.

Portanto, as vilas periféricas são uma área de expansão do povoamento, de contradições e de conflitos com o centro (no caso as *company towns*) e com os poderes públicos, municipais, estaduais e federais. Dessa maneira, podemos dizer que esses problemas só têm se agravado principalmente após a saída da mineradora, porém é interessante observar que os órgãos competentes do Estado não conseguem resolver tais conflitos. Por esta razão, vale mencionar que até hoje o atual Estado do Amapá não conseguiu implantar um controle territorial similar àquele

que a ICOMI pôs em prática, pois, mesmo que fosse para atender aos objetivos econômicos, a empresa conseguiu estabelecer uma rede de operações naquela localidade.

3.3 UMA UTOPIA URBANA PARA AS VILAS PERIFÉRICAS E COMPANY TOWNS NO AMAPÁ/AMAZÔNIA

Nos subcapítulos anteriores analisamos o processo histórico de formação de vilas periféricas no entorno de *company towns* nas cidades de Santana e Serra do Navio; e, identificamos e descrevemos as principais problemáticas e antagonismos existentes entre a área planejada (vila Amazonas e vila Serra do Navio) e as áreas improvisadas e/ou autônomas (vilas periféricas) — principalmente relacionadas a questões do desenvolvimento e infraestrutura, acesso a serviços básicos como moradias, saúde e educação, segregação socioespacial entre essas duas áreas —, além de instigar um processo de elaboração e valorização de memórias que muito contribuíram com a pesquisa.

As diversas contradições registradas nos subcapítulos 2.1 e 2.2, nos fizeram refletir sobre algumas questões relacionadas à história das cidades e/ou história urbana na Amazônia. A exemplo disso, podemos citar “como explicar os sentidos da urbanização e da modernidade na Amazônia?”, “De qual história e memória precisamos para uma maior inclusão de setores esquecidos, de uma história a contrapelo das vilas periféricas ou *company towns*?”, “Qual a importância de uma história urbana mais social?” e “Como entender as cidades como lugares de memória para o ensino de história local?”. Esses e outros questionamentos nos fazem pensar numa espécie de utopia urbana para essa outra Amazônia, a das *company towns* e Vilas Periféricas, no Amapá.

A etimologia da palavra utopia vem do grego *tópos* que significa lugar, e o prefixo "u" tende a ser empregado com significado negativo, de modo que, utopia significa "não lugar" ou "lugar nenhum". O Dicionário Houaiss da Língua Portuguesa, atribui as seguintes definições à palavra utopia:

1 - Situação ou local idealizado; lugar onde tudo acontece de maneira perfeita ou ideal. 2 - Local ou situação ideal onde tudo é perfeito, harmônico e feliz; refere-se especialmente a um tipo de sociedade com

uma situação econômica e social ideal. 3 - O que está no âmbito do irrealizável; que tende a não se realizar; quimera, sonho; fantasia. 4 - Qualquer situação imaginativa que, remetendo ao que é ideal e priorizando a qualidade de vida, garante uma sociedade mais justa e com políticas públicas igualitárias (HOUAISS, 2015).

Segundo o “Dicionário de Nomes, Termos e Conceitos Históricos” (1999), de Antônio Carlos Azevedo, o termo utopia foi utilizado pelo inglês Thomas Morus (1480-1535), no século XVI, se referindo a um país imaginário descrito em sua obra “Utopia” (1516). Nesse país, idealizado por Morus, viveria um povo com aptidões físicas e intelectuais concebidos sob inspirações humanistas. Posteriormente, o termo passou a ser utilizado para designar diversas formas de uma organização ideal da sociedade humana.

Todavia, conforme explica Adalmir Leonidio (2016), foi seguramente com o filósofo alemão Karl Marx que esse termo adquiriu seu sentido mais difundido: o de “sonho”, “fantasia”, “evasão da realidade”. “Os “utópicos” tirariam de suas cabeças um sistema novo, mais perfeito, de ordem social, para tentar implantá-lo na sociedade” (LEONIDIO, 2016, p. 135). Essa representação da utopia perdurou até o início do século XX. A partir daí, Martin Buber caracterizou a “imagem utópica” como “um quadro do que deve ser”, um estado ideal, no entanto, sem a acepção empregada por Marx e Engels.

Mais recentemente, Michel Löwy (1987), “buscou mostrar que tanto para Marx e Engels, quanto para Mannheim, a utopia era concebida como uma forma de falsa consciência, isto é, uma representação que transcende a realidade” *apud* (LEONIDIO, 2016, p. 135). Segundo Löwy, a ideologia e utopia seriam, ambas, uma visão social de mundo, isto é, um estilo de pensamento ou ponto de vista socialmente condicionado. Nesse viés, uma visão social de mundo será utópica quando circunscrever um conjunto articulado e estruturado de valores, representações, ideias e orientações cognitivas que se oponha à ordem social vigente, propondo a realização, no presente ou no futuro, de uma nova sociedade, ou de reformas que alterem significativamente a sociedade em curso.

[...] há uma variedade muito grande de utopias - utopias sociais, utopias políticas, utopias religiosas, utopias cientistas, entre outras -, de modo que dificilmente se poderia falar em utopia no singular, e de forma definitiva. Apesar disso, apostamos na hipótese da existência de elementos comuns aos diversos tipos de utopia, ainda que estes elementos se apresentem de forma um tanto diversa nos diferentes contextos históricos (LEONIDIO, 2016, p. 137).

Partindo do entendimento da existência de diversas utopias, problematizamos a existência de uma utopia urbana para a Amazônia, a partir dos valores e sentidos da modernidade para o desenvolvimento das cidades amazônicas. Dessa maneira, a utopia urbana foi entendida como a existência de um estado ideal que minimize as problemáticas identificadas por estudos renovados da historiografia e, modestamente, identificados pela presente dissertação de mestrado, sobretudo, no capítulo "As vilas periféricas e *company towns* no Amapá".

Um dos símbolos da modernidade são as cidades, pois nelas, teoricamente, se consegue materializar o moderno. Nessa direção, achamos a reflexão de Adrián Gorelik, em "O moderno em debate: cidade, modernidade, modernização" (1999), afirmando que a modernidade na América Latina é debater a cidade. Para ele, a cidade americana não é "apenas o produto mais genuíno da modernidade ocidental, como também, é um produto criado como uma máquina para inventar a modernidade, estendê-la e reproduzi-la" (GORELIK, 1999, p. 55). As cidades são vistas dessa forma porque a materialidade urbana, em constante transformação, e, ao mesmo, tempo em permanência, projetava na memória coletiva uma noção de espaço moderno e modernizante.

Trazendo a reflexão para a Amazônia, Márcio Souza (2002), afirma que ela, como prova a sua própria história, é uma região acostumada com a modernidade, pois, em seus 500 anos de presença da cultura europeia, experimentou os métodos mais modernos de exploração. Ou seja, a partir dos discursos da modernidade e civilidade impuseram-se valores eurocêntricos à Amazônia e aos amazônicas. Cada uma das fases da história regional mostra a modernidade das experiências que foram se sucedendo: agricultura capitalista de pequenos proprietários com o marquês de Pombal, em 1760; economia extrativista exportadora, em 1890, com a borracha; extrativismo mineral, a partir de 1950 e, em 1970, com a estrutura industrial eletroeletrônica e a criação Zona Franca de Manaus. A partir da análise do processo exploratório do qual a Amazônia foi objeto – e ainda é, despiado nos últimos anos –, podemos identificar interesses econômicos que buscam, repetidamente, menosprezá-la. Esse menosprezo se dá pelas simplificações de suas culturas, pela esterilização de suas lutas e neutralização das vozes regionais a partir de um discurso que visava promover um projeto de sociedade nacional (SOUZA, 2002).

Levando em consideração os argumentos de Márcio Souza, no

Amapá, destacamos dois momentos em que a modernidade pode ser identificada. O primeiro, corresponde a criação do Território Federal do Amapá em 13 de setembro de 1943. Nessa data o Amapá se emancipou do estado do Pará e uma forte política de integração nacional foi pensada para essa região. Obedecendo o tripé da política Vargasista —povoar, sanear e educar —os Territórios Federais foram criados com os seguintes objetivos: defesa e povoamento das fronteiras do Brasil; sanear as áreas longínquas do país; e, instruir a população brasileira aos moldes dos grandes centros políticos, sociais e econômicos. Por isto, a criação do Território do Amapá marcou uma ruptura com os costumes e relações de sociabilidade desenvolvidas pelas comunidades tradicionais, já que para pôr em prática as principais ações do governo territorial, no sentido de modificar a realidade encontrada, foi pensado um plano de desenvolvimento assentado no discurso do progresso, modernidade e civilidade (SILVA, 2007).

O segundo momento desta interpretação da modernidade na Amazônia, corresponde à descoberta do minério de manganês em Serra do Navio e a implantação da ICOMI no Amapá. Os equipamentos de infraestrutura necessários para a exploração do manganês (*company towns*, ferrovia e porto de embarque de minério), materializaram definitivamente o que estava no plano de desenvolvimento pensado para o território. Como exposto no subcapítulo 2.2 deste estudo, as *Company Towns* da Indústria e Comércio de Minério — ICOMI personificam a ideia de modernidade, uma vez que seria um lugar perfeito para se viver. Um lugar planejado onde as pessoas teriam acesso a moradia, educação, saúde e lazer e que rompia com padrões socioculturais existentes.

No entanto, na prática, a modernidade trouxe consigo um lado perverso que ultrapassou mesmo os limites geográficos planejados das *Company Towns* (Vila Amazonas e Vila Serra do Navio), visto que, concomitante a esse empreendimento, houve a formação de vilas periféricas (Vila Cutaca, Vila Elesbão, Vila Baixada do Ambrósio, Vila do Cachaço e Vila Água Branca) em seu entorno. Podemos afirmar que o surgimento e expansão dessas vilas periféricas é a dura constatação de uma “modernidade sem luzes”. E, ao analisarmos o processo de origem e formação das vilas periféricas das cidades de Santana e Serra do Navio identificamos que foram frutos do imprevisto, da segregação socioespacial e da ausência de políticas públicas pensadas para essas áreas.

Essas problemáticas se explicam devido ao quadro de crise urbana instalada nas cidades brasileiras que gerou a denominada “cidade oculta”, que expunha legados históricos deixados por padrões de urbanização assentados na segregação social e territorial. São dívidas que revelam a distância entre vontade e ação, exigindo medidas concretas que permitissem reduzir as desigualdades da cidade e da sociedade (MOREIRA, 2008). Podemos identificar o fenômeno descrito acima, ao compararmos as *company towns* e as vilas periféricas, em que as Vilas planejadas — Serra do navio e Vila Amazonas — seriam a cidade difundida pela mineradora e pelo governo territorial, como se observa na reportagem do Jornal "A Manchete":

Figura 27 - Reportagem Jornal Manchete.



Fonte: Extraído do blog Porta retrato-AP de José dos Campos, 2023. Disponível em: <https://porta-retrato-ap.blogspot.com/2020/11/memoria-da-mineracao-do-amapa.html>

Nesta reportagem é divulgado o estilo de vida das *company towns*, com moradias confortáveis e acesso a serviços de excelência nas áreas da saúde, educação e lazer. Desta forma, essa e outras reportagens, difundem a ideia de um lugar ideal para viver. Em oposição a esse modelo ideal está a chamada “cidade

oculta”, na qual estão inseridas as vilas periféricas. Diferente da cidade ideal, a “cidade oculta” não é divulgada, pois o objetivo é deixá-la invisibilizada e os sujeitos que nela vivem silenciados. Tal realidade pode ser explicada pelo fato de que, por muito tempo, a história urbana e/ou história das cidades na Amazônia estavam ligadas aos modelos econômicos, aos planos urbanísticos e à morfologia das cidades e tudo que fugisse a esses modelos de interpretação era literalmente “descartado”.

Uma história, por vezes, possui mais de uma versão. No contexto de conformação das cidades na Amazônia é possível identificarmos diferentes narrativas, seja dos colonizadores e dos agentes envolvidos no planejamento e na implementação dos grandes projetos de desenvolvimento, seja dos povos indígenas e das comunidades tradicionais que historicamente foram afetadas por transformações significativas em seus modos de vida e territórios — como descrito no subcapítulo "Amazônias". Algumas narrativas dessa história nem sempre são contadas, sendo invisibilizadas e silenciadas diante da sobreposição de versões convencionais e hegemônicas. Estudos mais recentes, sobre as *urbes* amazônicas, levam em consideração não apenas os sistemas político-econômicos como também os elementos socioculturais que compõem as cidades (VICENTINI, 2004; CASTRO, 2008; BECKER, 2013).

A arquiteta e urbanista Yara Vicentini, no livro “Cidade e História na Amazônia”, tenta compreender o quadro complexo de discussões sobre as histórias das cidades na Amazônia brasileira. A obra apresenta compreensões sobre a natureza e a contraposição entre as visões da Bacia Amazônica, nas quais a subjetividade se expressa no período contemporâneo pela forte manutenção da memória coletiva, vinculada às formas de vida florestal como resistência cultural e modos de expressão de um inconsciente coletivo. Assim, a autora tem como enfoque a relação cidade/natureza, compreendendo que o processo de constituição das cidades da região foi condicionado por um sistema econômico, político, cultural e mundial que guarda especificações — expostas por uma natureza diversificada e por peculiar apropriação antrópica. No mais, esta especificidade revela uma fragmentação em sua organização territorial, assim como uma diversidade própria nas expressões espaciais, sociais e culturais

A historiadora Edna Castro, no texto "Urbanização, pluralidades e singularidades das cidades amazônicas" (2008), afirma que houve um esforço

intelectual nos últimos anos direcionado a temas adstritos a campos de conhecimentos diversos sobre a Amazônia. A autora cita os estudos de história das cidades, sociologia, geografia, antropologia e demografia voltados ao urbano, ao lado de outros recortes menos disciplinares. Neste sentido, Edna Castro, trata das conexões lógicas que permitem identificar os efeitos da globalização e do mercado transnacional sobre os atores sociais e territórios-rede na Amazônia, demonstrando as cidades amazônicas como resultantes, também, da diversidade de segmentos sociais que intervêm no território. Do grande capital aos pequenos produtores rurais, o texto apresenta a dinâmica territorial criando novas estruturas urbanas resultantes do confronto entre modelos diversos de apropriação do território, do uso da terra e da acumulação de capital em áreas amazônicas.

A geógrafa Bertha Becker, por sua vez, em “A urbe Amazônida: a floresta e a cidade” (2013), analisa o processo histórico de ocupação da Amazônia, entendendo que se expressa de diversas formas nas cidades, a considerar a cultura local, as toponímias e a arquitetura. Becker, pressupõe que as cidades, enquanto entidades sociais criadas por processos econômicos, precedem o surgimento da agricultura. Através de seus estudos empíricos na Amazônia, comprovou que as fundações dos assentamentos urbanos precederam a chegada da fronteira agrícola na região, pois, as mesmas seguiram um projeto geopolítico empreendido pelo Estado. Desse modo, a autora discorda da visão convencional de que as cidades surgem a partir de excedentes agrícolas. Da mesma forma, ao falar em espaço dos fluxos, distancia-se da teoria dos lugares centrais, que, por muito tempo, orientou os estudos sobre as cidades na Amazônia. Assim, nos faz refletir “por que não entender a floresta a partir de sua urbanização?”.

Inspirados por novas possibilidades de problematizar a *urbe* Amazônida, nos subcapítulos "As vilas periféricas de Santana" e "As vilas periféricas de Serra do Navio" pensamos em uma história urbana mais social. Não apenas buscamos enumerar os problemas existentes em termos de infraestrutura nas vilas periféricas, mas buscamos “dar vida” ao estudo através da recolha de depoimentos de moradores dessas vilas, a exemplos: James, Djalma, Constância e Silvano. Nesse sentido, registramos a importância e contribuição da história oral e do campo da memória para a construção de uma história urbana com mais vozes. Dessa maneira, fica mais fácil entender de qual história e memória precisamos para maior inclusão de setores esquecidos, nesse caso, de uma história a contrapelo das vilas periféricas e

company towns.

Como mencionado, a história urbana e/ou história das cidades têm sido objeto de estudo de várias áreas do conhecimento (história, geografia, urbanismo, economia, antropologia, por exemplo) dentro da academia. Obviamente, esses estudos são importantíssimos para entender as questões relacionadas às cidades. Entretanto, a restrição das informações dos estudos a comunidade acadêmica nos intriga. Sob tal justificativa, propomos uma história urbana mais social, não apenas no sentido de visibilizar os diversos sujeitos que dela fazem parte, como também disseminada socialmente nas diversas camadas da população para terem acesso independente de fazerem parte da academia. Poderíamos pensar em campanhas de educação cidadã para tratar dessas questões, visando que o resultado de tais estudos se aproxime das realidades estudadas.

Por exemplo, a partir do momento em que identificamos as problemáticas que envolvem a origem e desenvolvimento de áreas periféricas nas cidades de Santana e Serra do Navio através da perspectiva das pessoas que vivem nesses lugares, ficou mais fácil pensar estratégias para diminuir ou acabar com tais problemas. A propósito, pensar um cenário bem mais próximo dessa utopia urbana imaginada para a Amazônia e, particularmente, para as *company towns* e vilas periféricas. Dentre as estratégias mais usadas podemos citar a elaboração de planos urbanísticos com maior participação social, a implementação de políticas de patrimonialização e educação patrimonial que incorporem a diversidade de vozes que habitam esses espaços.

Algumas dessas medidas foram implementadas nas cidades de Santana e Serra do Navio. A cidade de Santana experimentou diversos modelos de planos urbanísticos, muitos deles, pensados sem a participação popular. Tais planos tiveram um grau de aplicabilidade muito baixo, o que faz com que muitos problemas persistissem. Percebemos que o Plano Diretor Participativo (2010,) foi o que obteve maior aplicabilidade, pois foi perguntado às comunidades, através de reuniões e assembleias, o que precisava melhorar. Serra do Navio, por sua vez, não passou pela experiência por não ter o quantitativo populacional de 20 mil habitantes, exigido pelo "Estatuto das Cidades" para a elaboração de planos diretores.

Na cidade Serra do Navio, ocorreu o tombamento da Vila Serra do Navio com o objetivo de preservar o patrimônio arquitetônico deixado pela empresa. Porém, contrário a isso, identificamos um verdadeiro abandono e sucateamento

dessas *company towns*. Além disso, mais uma vez, identificamos os órgãos governamentais segregando áreas periféricas, afinal de contas as vilas periféricas estudadas não fazem parte do processo de tombamento, apesar de estarem próximas à área tombada. Outra crítica é de a Vila Amazonas não ter sido tombada por ter sofrido muitas modificações e estar descaracterizada, o que está acontecendo atualmente em Serra do Navio.

Por fim, enfatizamos a importância da inserção de novos temas como a história urbana, memória e educação patrimonial nas aulas de história no ensino básico. A historiadora amapaense Ângela Maria do Nascimento, em sua dissertação de mestrado em "Ensino de História" defendida em 2019, elaborou uma proposta metodológica cuja discussão acreditamos ser essencial para o estudo da história da cidade de Macapá a partir da pesquisa de seus lugares e das memórias desses lugares. Neste estudo, a autora visitou lugares de memória, como museus e os próprios espaços da cidade para estudar com seus alunos a história da cidade. Utilizou, também, as memórias do lugar e relatos coletados sobre a história da cidade de Macapá, por seus alunos.

Sob esse prisma, acreditamos ser possível entender as *company towns* e vilas periféricas das cidades de Santana e Serra do Navio, como lugares de memórias e memórias de lugares para o ensino de história através do componente curricular de história. Tal compreensão apontaria para nos aproximar desse estado desejado, dessa utopia urbana imaginada para essa outra Amazônia, a das *company towns* e vilas periféricas no Amapá.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

"As company towns e vilas periféricas no Amapá: histórias e memórias de uma outra Amazônia (1960-2010)", título desta dissertação de mestrado, é um estudo que possui como principal campo de análise a história urbana. *A priori* gostaríamos de registrar que, realizar pesquisa através da abordagem da história urbana é bastante desafiador porque, ainda hoje, é complexo estabelecer uma definição objetiva ou um conceito claro desse campo de estudo da História. Também é difícil padronizar modelos explicativos para o surgimento de cidades, uma vez que cada uma possui contextos históricos próprios. Porém, podemos tecer algumas observações importantes sobre a história urbana que conduziram a construção dessa dissertação de mestrado.

Os primeiros trabalhos no campo da historiografia urbana até as primeiras décadas do século XX eram, fundamentalmente, obras de não-especialistas em história, pois o urbano sempre despertou o interesse de diversas áreas como a geografia, a arquitetura e o urbanismo. Essas primeiras leituras sobre história urbana possuíam uma visão mais tradicionalista em relação ao urbano, pois entendiam o espaço como forma, concretude e territorialidade. Assim, a constituição de cidade disciplinar e planejada, a genealogia da cidade e diferenciações entre campo e cidade, foram alguns temas presentes nas pesquisas pioneiras deste campo de estudo.

Estudos mais recentes, oriundos dos cursos de pós-graduação criados no Brasil na década de 1970, passaram a contemplar novos temas como: o trabalho, a família, cabarés, prisões, cortiços, modos de vida, cultura urbana entre outros. Essas novas abordagens ampliaram os objetos de estudo e deram maior visibilidade à complexidade das relações sociais, rompendo com os modelos mais tradicionais de entendimento e análise das cidades. Essas mudanças foram possíveis graças ao avanço da historiografia nas últimas décadas, no que diz respeito à ampliação das fontes históricas, à diversidade de objeto de estudo e à interdisciplinaridade. Os três fatores citados marcaram o rumo de estudo dos historiadores que passaram a trabalhar com objetos inseridos em um contexto urbano, passando a considerar nos seus objetos de estudo: a política, economia, sociedade, religião, cultura, arquitetura, biografias, memórias e etc.

Norteados por essas novas tendências da história urbana, foram analisadas as relações entre as *companys towns* e as vilas periféricas das cidades de

Santana e Serra do Navio, a partir da implantação da Indústria e Comércio de Minério (ICOMI) no Amapá. Consideramos, referentes a chamada “nova história urbana”, os aspectos da interdisciplinaridade; a não dissociação do espaço da sociedade, entendendo os sujeitos como parte e protagonistas desse espaço; e, reviver a “cidade invisível”, tanto em relação aos espaços como aos sujeitos.

Rompemos com as escalas de importância das pesquisas sobre cidades, em que os estudos dos grandes centros urbanos — estes enxergadas como um espaço singular e único de realização da modernidade — sempre foram associados de história urbana e os estudos voltados às cidades pequenas e médias são considerados estudos de história local, sobretudo quando em cidades da Amazônia. Para nós, as pesquisas sobre grandes centros urbanos e cidades pequenas e médias possuem a mesma importância.

Dentre os vários estereótipos estabelecidos sobre a Amazônia e os Amazonidas podemos citar: o da “natureza intocada”; da “natureza infinita”; de “pulmão do mundo”; de “vazio demográfico”; da “região de pobreza”; de “região dependente”; e, mais recentemente, da “terra sem lei”. Esses estereótipos, têm sido superados com as pesquisas das vozes mais destacadas na historiografia amazônica. Atualmente, em fase de consolidação dentre essas vozes, se destacam Lima (2017), Aguiar (2018), Coelho e Neves Neto (2017) e Ferreira *et al* (2019). Tal historiografia tem ampliado seus objetos de estudo de forma que incorporam comunidades tradicionais, culturas e cidades. Dessa maneira, seus trabalhos transpõem as fronteiras disciplinares da História e revelam a existência de uma “outra Amazônia” diferente das leituras tradicionais sobre a mesma. É essa, uma Amazônia de tipo urbano, que é fruto das atividades econômicas na região, especificamente, da mineração, como no Amapá, .

A implantação da ICOMI foi determinante para que as cidades de Santana e Serra do Navio crescessem, pois foi no entorno das vilas Amazonas e Serra do Navio que surgiram novas ocupações. Deste modo, surgiam à medida que mais e mais pessoas, de todo o país, vieram para o Amapá “seduzidas” pelos novos empreendimentos que modificaram a configuração urbana e social da cidade. As questões citadas, foram observadas na análise do histórico dessas cidades, apresentada no capítulo “A Amazônia dos minérios e a Indústria de Comércio e Minérios S.A. (ICOMI)”. Nesse capítulo, também vimos que o projeto arquitetônico

elaborado por Oswaldo Brake para as *companys towns*, buscou suprir todas as necessidades dos trabalhadores da ICOMI, contanto que os mesmos seguissem as regras e padrões impostos pela mineradora.

Esse projeto arquitetônico não buscou somente "civilizar os espaços", como também as pessoas que para lá se destinaram. Na prática, a setorização das moradias, os espaços de convivência, o posicionamento do alojamento dos solteiros e as regras de convivência estabelecidas pela empresa, são exemplos disso. Quando realizamos essa pesquisa sobre as *company towns* (área planejada) e as vilas periféricas (área improvisada), descrevemo-las e comparamo-las, trazendo o estudo para uma dimensão mais social por acreditarmos que é impossível dissociarmos o espaço dos sujeitos, a considerar que são eles que interferem e modificam os espaços conforme suas experiências.

As principais causas identificadas para o surgimento de vilas periféricas no entorno das *company towns* foram o intenso fluxo migratório pela exploração do minério de manganês, a partir de 1950, e a segregação sócio-espacial que a empresa ICOMI estabelecia às pessoas que não trabalhavam na mineradora; e a ausência de planejamento por parte do governo para as novas áreas que estavam sendo ocupadas. Podemos afirmar que as Vilas periféricas (Vila Cutaca, Baixada do Ambrósio, Vila Elesbão, Vila do Cachaço e Vila Água Branca) surgiram de maneira autônoma e/ou improvisadas, se configurando de maneira desordenada e sem infraestrutura. Apesar de todas as adversidades enfrentadas cotidianamente pelos moradores dessas vilas, eles conseguiram, em meio a precariedade de serviços públicos, extrair o que de melhor esses locais poderiam lhes oferecer, conseguindo construir laços sócio-culturais fortes e estilos de vida próprios.

Ao compararmos as *companys towns* da ICOMI e as Vilas periféricas, identificamos estilos de vida diferenciados e antagônicos entre os moradores das Vilas Amazonas e Serra do Navio, e os moradores das vilas periféricas (Vila Cutaca, Baixada do Ambrósio, Vila Elesbão, Vila do Cachaço e Vila Água Branca). De um lado, funcionários da ICOMI dispoendo de serviços públicos de qualidade como saúde, educação, saneamento, moradias e lazer. De outro, pessoas improvisando sua sobrevivência, com o mínimo de infraestrutura, mostrando, por assim dizer, uma outra face da "modernidade", mais subalterna, perversa e obscura. Vale dizer que essa outra face aludida está distante da feição que o IPHAN reservou a Serra do Navio, tombada pelo órgão em 2010.

Para além das questões de infraestrutura e planejamento, e com o intuito de entender melhor a história e relações de sociabilidade existentes nas vilas periféricas de Serra do Navio, a partir de uma visão da história urbana mais social, decidimos realizar algumas entrevistas com moradores antigos dessas vilas, que nos fizeram refletir sob outra ótica os mais de 50 anos de exploração do minério de manganês no Amapá. Por essa razão, o campo da história oral e da memória conjuntamente com as pesquisas de Nunes (2014), Oliveira e Pena (2013), Sposito (2013) e Takamatsu (2013) foram primordiais para nos posicionarmos melhor frente ao objeto desse estudo. Elas nos auxiliaram na compreensão das realidades dos moradores das vilas periféricas.

Por fim, consideramos um estado desejado ou utopia urbana para essa outra Amazônia, a das *company towns* e das vilas periféricas, a partir do entendimento de uma outra dimensão do urbano. Tal dimensão do urbano deve se distanciar dos objetos de estudos tradicionais da história urbana, que tem enxergado de modo insuficiente essa outra Amazônia. Aliás, uma Amazônia não apenas diversa por seus recursos naturais, mas de uma diversidade de vozes e sujeitos que a enriquecem social e culturalmente. Ainda mais concretamente, pensamos em uma utopia urbana para essa outra Amazônia, que possa escovar a história a contrapelo, dando voz e protagonismo aos Djalmas, Constâncias e Silvanos.

REFERÊNCIAS

ACEVEDO MARIM, Rosa Elizabeth. **Prosperidade e Estagnação de Macapá Colonial: As experiências dos colonos.** In: GOMES, Flávio dos Santos (org.). Nas Terras do Cabo Norte: fronteiras, colonização e escravidão na Guiana Brasileira – século XVIII/XIX. Belém: Editora Universitária/UFPA, 1999.

AGUIAR, Veronica Aparecida Silveira (org). **O lugar da história e dos historiadores nas Amazôniaas.** Macapá: UNIFAP, 2018.

ALBERTI, Verena. **História oral:** a experiência do CPDOC. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1990.

ALMEIDA, David Figueredo de. **Extração mineral na Amazônia:** a experiência da exploração de manganês em Serra do Navio no Amapá. São Paulo, 2020.

ANDRADE, Rosemary Ferreira de. **Malária e migração no Amapá:** projeção espacial num contexto de crescimento populacional. Belém: NAEA, 2005.

ARAGÓN, Luis E. **Amazônia: conhecer para desenvolver e conservar. Cinco temas para um debate.** São Paulo: Hucitec Editoria, 2013.

ARAÚJO JÚNIOR, **Algumas considerações sobre Plano Diretor nos municípios e sua importância no processo de construção da cidadania e da democracia.** Londrina, 2002.

ARQUIVO PESSOAL DO PESQUISADOR JOSÉ ALBERTO TOSTES. **Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Macapá.** Fundação João Pinheiro. Macapá, 1973.

AZEVEDO, Antônio Carlos. **Dicionário de Nomes, Termos e Conceitos Históricos.** São Paulo: Editora Nova Fronteira, 1999.

BACELLAR, Carlos. **Uso e mau uso dos arquivos.** In: PINSKY, Carla. Fontes Históricas (org). São Paulo: Contexto, 2008.

BARDIN, Laurence. **Análise de conteúdo.** Lisboa: Edições Loyolla, 2010.

BATISTA, Gervasio; ANSELMO, Aleixo; HESS, Erich. **O tesouro do Amapá.** Jornal Manchete, s.l., 8 de maio de 1965.

BECKER, Bertha. **A Urbe Amazônida:** a floresta e a cidade. Rio de Janeiro: Garamond, 2013.

BORGES, Josalfredo. **A descoberta do manganês:** reminiscência de uma epopeia. Belo Horizonte: Oficial, 1985.

BOSI, Ecléa. **Memória e Sociedade:** Lembranças de Velhos. 14. ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.

BRESCIANI, Maria Stella Martins. **História e Historiografia das Cidades, um Percorso**. In: FREITAS, Marcos César de (org.). *Historiografia Brasileira em Perspectiva*. 2. Ed. São Paulo: Contexto, 2010.

BRITO, Daniel Chaves de. **Extração mineral na Amazônia: a experiência da exploração de manganês em Serra do navio no Amapá**. Belém, 1994.

CAMARGO, Mônica Junqueira de. **Vila Amazonas e Serra do Navio**. Por que tombar? DOCOMOMO Nordeste, 2008.

CASTRO, Edna (org). **Cidades da floresta**. São Paulo: Annablume, 2008.

COELHO, Anna Carolina; ALVES, Davison; NEVES NETO, Raimundo (Org). **Perspectivas de pesquisa em História na Amazônia: natureza, diversidade, ensino e direitos humanos**. Belém: Açai, 2017.

COELHO, Maria Célia *et al.*. **Regiões do entorno dos projetos de extração e transformação mineral na Amazônia Oriental**. *Novos Cadernos NAEA*, Belém: v. 8, 2005, n. 2, p. 73-107. Disponível em: <file:///C:/Users/rrika/Downloads/53-162-2-PB.pdf>

CORREIA, Telma de Barros. **Bratke e o projeto civilizatório da ICOMI**. *Revista Pós*, São Paulo: v.19, junho-2012, n. 31, p. 132-145.

COUTO, A. C. Oliveira. **A cidade dividida: da inclusão precária a territorialização perversa**. Paper do NAE: Belém, 2008.

CUNHA, Álvaro da. **Quem explorou quem no contrato do manganês no Amapá**. Macapá: Ruma, 1962.

D'ARAUJO, Maria Celina. **Amazônia e desenvolvimento à luz das políticas governamentais: a experiência dos anos 50**. *Revista Brasileira de Ciências Sociais – RBCS*, SL: s.v., junho-1991, n. 19.

DRUMMOND, José Augusto; PEREIRA, Mariângela. **O Amapá nos tempos do manganês: Um estudo sobre o desenvolvimento de um estado amazônico 1943-2000**. Rio de Janeiro: Garamond, 2007.

FEITOSA, Orange; SAES, Alexandre. **O plano de defesa da borracha: entre o desenvolvimentismo e a negligência política ao Norte do Brasil, 1900-1915**. *Lat. Hist. Econ*, México: v. 20, 2013, n. 3. Disponível em: http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S140522532013000300006.

FERREIRA, Arcângelo da Silva; *et al.* **Nas curvas do tempo: história e historiografia na Amazônia em debate**. Manaus: Editora UEA, 2019.

FERREIRA, Arcângelo da Silva; *et al.* **Nas curvas do tempo: história e historiografia na Amazônia em debate**. v. 2. Manaus: Editora UEA, 2019.

FERREIRA, Marieta de Moraes. **História, tempo presente e história oral**. Rio de

Janeiro: Topoi, dezembro 2002. p. 314-332.

FERREIRA, Pollianna Pimentel. **A educação na Amazônia do “ouro negro”**: o programa educacional da Icomi no Distrito de Santana/AP (1960-1984). Macapá, 2019.

FRANCO, Douglas. **Company town e especulação imobiliária**: um estudo de caso no município de Volta Redonda – RJ. Revista Eletrônica de Ciência Política, s.l.: v. 9, 2018, n. 2. Disponível em: <file:///C:/Users/rrika/OneDrive/%C3%81rea%20de%20Trabalho/MESTRADO%20UNILA/ORIENTA%C3%87%C3%83O%20DISSERTA%C3%87%C3%83O/SANTANA%20E%20SERRA%20DO%20NAVIO/company%20town.%20vota%20redonda.pdf>

GOMES, Flávio dos Santos. **Fronteiras e Mocambos**: O protesto Negro na Guiana Brasileira. In: GOMES, Flávio dos Santos (org.). Nas Terras do Cabo Norte: fronteiras, colonização e escravidão na Guiana Brasileira – século XVIII/XIX. Belém: Editora Universitária/UFGA, 1999.

GONÇALVES, Carlos Walter Porto. **Amazônia, Amazônias**. São Paulo: Contexto, 2011.

GONDIM, Neide. **A invenção da Amazônia**. 2 ed.. Manaus: Editora Valer, 2007.

GORELIK, Adrián. **O moderno em debate**: cidade, modernidade, modernização. In: MIRANDA, Wander Mello (org.). Narrativas da modernidade. Belo Horizonte, Autêntica, 1999.

HAESBAERT, Rogério. **Desterritorialização**: entre as redes e os aglomerados de exclusão, In: CASTRO, I; GOMES, P.C.C; CORRÊA, R.L (orgs). Geografia: conceitos e temas. Rio de Janeiro: Bertrand-Brasil, 1995.

HALBWACHS, Maurice. **A memória coletiva**. Trad. Beatriz Sidou. São Paulo: Centauro, 2006.

HAURADOU, Gladson; AMARAL, Maria Virginia. **Mineração na Amazônia Brasileira**: Aspectos da presença e avanço do Capital na Região. São Luis, 2019. Disponível em: http://www.joinpp.ufma.br/jornadas/joinpp2019/images/trabalhos/trabalho_submissaoId_1167_11675cca7935142b3.pdf

HOUAISS, Antônio. **Dicionário da Língua Portuguesa**. São Paulo: Moderna, 2015.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **A Amazônia Legal**. IBGE. 2014.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. **Proteja esta Casa**: Retratos das Moradas Brasileiras. Centro Nacional de Folclore e Cultura Popular - CNFCP. Rio de Janeiro: IPHAN, 2009.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. **Histórico de**

Serra do Navio. IPHAN, 2008. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/1212/>

LE MONDE. **Pourquoi la forêt amazonienne brûle-t-elle?**. 2019. Disponível em: https://www.lemonde.fr/climat/video/2019/08/23/pourquoi-la-foret-amazonienne-brule-t-elle_5502203_1652612.html

LEONIDIO, A. **Utopias por um mundo melhor.** In: SOUSA, C. M., (org.). Um convite à utopia. Campina Grande: EDUEPB, 2016.

LIMA, Carla Oliveira de. **Historiografia social da Amazônia e História Ambiental:** um breve balanço. Revista do Lhiste, Porto Alegre, v.4, jan/dez. 2017, n. 6.

LIMA, July Francisca Alcolumbre. **Cidades de Santana (AP) e Caiena (GF):** um estudo comparativo sobre a concepção de planejamento urbano – 2000-2001. Santana, 2013.

LOBATO CORRÊA. Roberto. **A periodização da Amazônia.** Revista Brasileira de geografia. Rio de Janeiro: IBGE, 1987.

MAGALHÃES, Maira Cardoso Onofri. **Patrimônio cultural e tecnologia social:** experiências de preservação e propostas de participação para a vila Serra do Navio/AP na Amazônia. Rio de Janeiro, 2019.

MARCUSE, Peter. **Enclaves, sim; guetos, não:** a segregação e o estado. Espaço e Debates - NERU: São Paulo, v. 24, jan/jul. 2004, n. 45.

MAUAD, Ana Maria. **Através da imagem:** fotografias e história interfaces. Tempo: Rio de Janeiro, v. 1, 1996, n. 2.

MONTEIRO, Maurilio. **A ICOMI no Amapá:** meio século de exploração mineral. Novos Cadernos NAEA: Belém, v. 6, 2003, n. 2. P.113 -168.

NEVES, Andreia Oliveira das. **A Amazônia na visão dos viajantes dos séculos XVI e XVII:** percurso e discurso. 2. Ed. Manaus: Editora Valer, 2020.

NOGUEIRA, Ida Carla G. **Segregação socioespacial urbana no entorno de hidrelétrica:** produção do espaço em Tucuruí-PA. Belém, 2010.

NUNES, Elke Daniela Rocha. **Mineração de manganês no Amapá:** Controle de trabalho e memória de trabalhadores na ICOMI, de 1960 a 1973. São Leopoldo, 2018.

NUNES, Elke Daniela Rocha. **O cotidiano do trabalhador da ICOMi dentro e fora do espaço fabril:** como se efetivava o controle social. In: AMARAL, Alexandre *et al.* (org). Do lado de cá: fragmentos de História do Amapá. Belém: Editora Açai, 2011.

NUNES, Elke. **Aglomerados de exclusão em Serra do Navio:** o entorno da Vila operária. Santa Catarina: Anais II Seminário Nacional de Planejamento e

Desenvolvimento, 2014, p. 01-11.

OLIVEIRA, Maria eliana; PENA, Mayara. **Vila Kutaca**: o aglomerado de exclusão do projeto icomi 1970 – 1980. Macapá: UNIFAP, 2013.

PAZ, Adalberto. **Os mineiros da floresta**: sociedade e trabalho em uma fronteira de mineração industrial amazônica 1943-1964. Campinas, 2011.

PAZ, Adalberto. **Capital, trabalho e moradia em complexos habitacionais**: de empresa: Serra do navio na década de 1950. *In*: AMARAL, Alexandre *et al.* (org.). Do lado de cá: fragmentos de História do Amapá. Belém: Editora Açai, 2011.

POLLAK, Michael. **“Memória, esquecimento, silêncio”**. Estudos Históricos, Rio de Janeiro: v. 2, 1989, n. 3.

PORTO. Jadson; COSTA, Manoel. **A área de Livre Comércio de Macapá e Santana**: questões geopolíticas. Macapá: o dia S.A., 1999.

PREFEITURA DE MACAPÁ. **Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Macapá - HJ COLE & Associados**. Macapá, 1979.

PREFEITURA DE MACAPÁ. **Plano Diretor Grumbilf do Brasil**. Macapá, 1960.

PREFEITURA DE SANTANA. **Revista do Plano Diretor Participativo do município de Santana**: Ações iniciais de preparação do Plano Diretor Participativo do município de Santana. V. 1, 2005.

PREFEITURA DE SANTANA. **Revista do Plano Diretor Participativo do município de Santana. Leitura da cidade**: um olhar para o município de Santana. V. 2, 2006.

PREFEITURA DE SANTANA. **Revista do Plano Diretor Participativo do município de Santana**, Santana. V. 3, 2007.

PUGLIA, M. B. LAUXEN, S. L. **Abordagem qualitativa**: a prática do estudo de caso. Revista interdisciplinar de ensino, pesquisa e extensão.V.5, 2017, N.1.

RAVENA, Nírvia. **“Maus vizinhos e boas terras”**: ideias e experiências no povoamento do Cabo Norte – XVII” *In*: GOMES, Flávio dos Santos (org.). Nas Terras do Cabo Norte: fronteiras, colonização e escravidão na Guiana Brasileira – século XVIII/XIX. Belém: Editora Universitária/UFPA, 1999.

REIS, Arthur Cesar Ferreira. **O desenvolvimento regional – suas características e particularidades**; ensinamentos decorrentes de experiências estratégicas. Revista Brasileira de Geografia - RBG: n. 4, out/dez. 1958.

REIS, Arthur César Ferreira. **A Amazônia e a Integridade do Brasil**. Brasília: Senado Federal, 2001.

RIBEIRO, Benjamin Adiron. **Vila Serra do Navio**: Comunidade urbana na selva amazônica: um projeto do arquiteto Oswaldo Arthur Bratke. São Paulo: Pini, 1992.

ROBACHER, Liliane Aparecida. **Requalificação urbana e ambiental na área habitacional da zona portuária Baixada do Ambrósio, Santana- Amapá.** Inc. Soc., Brasília: v. 6, jan./jun. 2013, n. 2. p.32-41.

ROCHABRUN, Marcelo. **A fondo-crisis energética aviva en Perú anhelo de reactivar un campo petrolero en la amazonía.** La Nacion: 2022. Disponível em: <https://www.lanacion.com.ar/agencias/a-fondo-crisis-energetica-aviva-en-peru-anhelo-de-reactivar-un-campo-petrolero-en-la-amazonia-nid31032022/>

SÁ, Sandra Martins. **Estudos técnicos sobre o Plano Diretor das ressacas de Macapá e Santana.** Macapá: Departamento de pesquisa – Universidade Federal do Amapá/UNIFAP, 2008.

SANTOS, Ana Cláudia Barbosa dos; NOBRE, Izanil Rodrigues; ASSIS, Marivone do Socorro Viana. **Vila Amazonas: comunidade urbana às margens do Rio.** Macapá: UNIFAP, 2007.

SANTOS, Charles Sena. **Patrimônio Cultural Vila Serra do Navio no Estado do Amapá: Reflexões sobre preservação e desenvolvimento.** Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, 2021.

SASTRE, Ángel. **Machetes contra excavadoras: la batalla por la madera del Amazonas.** El País: 2022. Disponível em: https://elpais.com/planeta-futuro/2022-04-08/machetes-contra-excavadoras-la-batalla-por-la-madera-del-amazonas.html?rel=buscador_noticias

SEGAWA, Hugo; WISSENBAACH, Vicente. **Oswaldo Arthur Bratke.** São Paulo: ProEditores, 1997.

SILVA, Ana Cristina. **“Uma Ferrovia vara a Selva”:** Governo territorial, ferrovia e progresso. *In:* AMARAL, Alexandre et al (org). *Do lado de cá: fragmentos de História do Amapá.* Belém: Editora Açai, 2011.

SOUSA, Rômulo Moraes. **Experiências femininas nos mundos do trabalho de Serra do Navio e vila Amazonas (1960-1985).** Macapá, 2018.

SOUZA, Márcio. **Amazônia e modernidade.** Estudos Avançados, São Paulo: v. 16, 2002, n. 45. p. 31-36. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/eav/article/view/9867>.

SPOSITO, M. E. B. **Segregação socioespacial e a centralidade urbana.** *In:* VASCONCELOS, P. de. A; CORRÊA, R. L; PINTAUDI, S. M. (Orgs). *A cidade contemporânea: segregação espacial.* São Paulo: Contexto, 2013. p 61-93.

TAKAMATSU, Patrícia. **Arquitetura Vernacular: Estudo de Caso Vila do Elesbão/ Santana- AP.** Análise do habitar vernacular no ambiente construído e sua preservação. 2013.

THOMPSON, Paul. **A voz do passado.** São Paulo: Paz e Terra, 1992.

TRINDADE JR, Saint-Clair. ROCHA, Gilberto. **Cidade e Empresa da Amazônia.** Belém: Paka-Tatu, 2002.

UCHÔA, Dora Cristina Paes. **O papel da Icomi no golpe civil-militar de 1964: agentes e Interesses.** Uberlândia, 2017.

VALENTE, Ariana; OLIVEIRA, Katiane. **Trabalho e lazer na vila Serra do Navio: uma análise da revista icomi notícias (1964–1967).** Macapá, 2020.

APÊNDICES

APÊNDICE A – ROTEIRO DE ENTREVISTA

Local da pesquisa:

Data:

Fontes: Moradores das vilas periféricas da cidade de Serra do Navio (Vila do Cachaço, Vila de Água Branca do Amapar).

Indicações de perguntas gerais:

- Informações iniciais (nome, idade, profissão, naturalidade e escolaridade).

Indicações de perguntas específicas:

- Saberá contar a história e origem de Serra do Navio?
- Conhece a história e origem da comunidade onde mora?
- Há quanto tempo reside na comunidade?
- Quais as famílias pioneiras da comunidade?
- Foi funcionário da mineradora ICOMI?
- O que pensa sobre a implantação da ICOMI em Serra do Navio?
- Tinham contato com os moradores da Vila Serra do navio?
- Podiam utilizar os equipamentos construídos pela empresa como escola, hospital, mercado e clube?
- Vocês se sentiram excluídos em relação a ICOMI?
- Existe algo mais que gostariam de registrar sobre essa época?
- Como se sentem sobre isso?

APÊNDICE B – TERMO DE CPNSENTIMENTO LIVRE ESCLARECVIDO**TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO**

Concordo em participar, como voluntário, do estudo que tem como pesquisador responsável o(a) aluno(a) de pós-graduação **Alanna Aquemi Santiago Saito**, do curso de **Mestrado em História** da Universidade Federal da Integração Latino-Americana, que pode ser contatado pelo e-mail alannasaito@gmail.com e pelos telefones (96)981253392. Tenho ciência de que o estudo tem em vista realizar entrevistas com moradores das companys towns e vilas periféricas de Santana e Serra do Navio, visando, por parte do(a) referido(a) aluno(a) a realização de uma dissertação intitulada, **AS COMPANY TOWNS E VILAS PERIFÉRICAS NO AMAPÁ: HISTÓRIAS E MEMÓRIAS DE UMA OUTRA AMAZÔNIA** Minha participação consistirá em conceder uma entrevista que será gravada e transcrita. Entendo que esse estudo possui finalidade de pesquisa acadêmica, que os dados obtidos não serão divulgados, a não ser com prévia autorização, e que nesse caso será preservado o anonimato dos participantes, assegurando assim minha privacidade. O aluno providenciará uma cópia da transcrição da entrevista para meu conhecimento. Além disso, sei que posso abandonar minha participação na pesquisa quando quiser e que não receberei nenhum pagamento por esta participação.

Assinatura

Serra do Navio, ____ de novembro de 2022.