

Autorização concedida a Biblioteca Central da Universidade de Brasília pelo professor Ricardo Trevisan, em 10 de fevereiro de 2020, para disponibilizar a obra, gratuitamente, para fins acadêmicos e não comerciais (leitura, impressão e/ou download) a partir dessa data. A obra continua protegida por Direito Autoral e/ou por outras leis aplicáveis. Qualquer uso da obra que não o autorizado sob esta licença ou pela legislação autoral é proibido.

#### REFERÊNCIA

TREVISAN, Ricardo; FICHER, Sylvia; SANTOS, Ariele Tavares dos. Tempo ao tempo de cidades empresariais: a fantasma Fordlândia, a modernista Serra do Navio e a vernacular Caraíba. In: ENCONTRO NACIONAL DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL, 18., 2019, Natal. **Anais** [...]. Natal: ANPUR; UFRN, 2019. Disponível em: <http://anpur.org.br/xviiienanpur/anaisadmin/capapdf.php?reqid=59>. Acesso em: 12 fev. 2020.



## **Tempo ao tempo de cidades empresarias: a fantasma Fordlândia, a modernista Serra do Navio e a vernacular Caraíba**

### **Autores:**

Ricardo Trevisan - FAU-UnB - [prof.trevisan@gmail.com](mailto:prof.trevisan@gmail.com)

Sylvia Ficher - FAU-UnB - [sficher@unb.br](mailto:sficher@unb.br)

Ariele Tavares dos Santos - FAU-UnB - [arieletavares@hotmail.com](mailto:arieletavares@hotmail.com)

### **Resumo:**

A industrialização brasileira consolidou-se efetivamente no século vinte, engendrada por fatores: econômico (diversificação dos setores produtivos), social (imigração estrangeira) e político (estímulos estatais à indústria nacional). Tal processo foi acompanhado da migração campo-cidade, alterando-se o habitat da população. Se em 1890 eram 6,8% de brasileiros residindo na zona urbana, em 1991 chega-se a 74%. Assim, em um século, temos um país que se modernizou – distanciando-se das raízes coloniais, pautada numa economia monocultora para exportação – e que se urbanizou – com ampliação da rede urbana pelo território mediante a fundação de novas cidades, fossem elas de origem espontânea ou intencional. Nesse sentido, os núcleos urbanos planejados para darem suporte à industrialização são reconhecidos pela historiografia urbana nacional, sobretudo estudos sobre vilas e conjuntos habitacionais produzidos para operários. Contudo, destaca-se desse rol a produção de dezenas de cidades empresariais criadas para auxiliar empreendimentos voltados ao setor de produção fabril (indústria manufatureira), à construção de infraestruturas de grande porte (hidrelétricas, barragens, rodovias, portos etc.) ou à extração de recursos naturais (jazidas de minérios, plantações etc.). Sobre este último debruça-se o presente trabalho ao focar atenção sobre três exemplares de cidades empresariais específicas: Fordlândia (1923), Serra do Navio (1953) e Caraíba (1979). Três cidades empresarias que este trabalho, pelo aporte metodológico do Atlas warburgiano, buscará analisar e revelar as aproximações e distorções imagéticas entre a cidade idealizada e a cidade vivida, entre a utopia e a realidade, tendo o tempo como elo conector. Uma contribuição aos estudos de cidades empresariais a partir de três urbes exemplares: a fantasma, a modernista e a vernacular.

## Tempo ao tempo de cidades empresarias

A fantasma Fordlândia, a modernista Serra do Navio e a vernacular Caraíba

### RESUMO

A industrialização brasileira consolidou-se efetivamente no século vinte, engendrada por fatores: econômico (diversificação dos setores produtivos), social (imigração estrangeira) e político (estímulos estatais à indústria nacional). Tal processo foi acompanhado da migração campo-cidade, alterando-se o habitat da população. Se em 1890 eram 6,8% de brasileiros residindo na zona urbana, em 1991 chega-se a 74%. Assim, em um século, temos um país que se modernizou – distanciando-se das raízes coloniais, pautada numa economia monocultora para exportação – e que se urbanizou – com ampliação da rede urbana pelo território mediante a fundação de novas cidades, fossem elas de origem espontânea ou intencional. Nesse sentido, os núcleos urbanos planejados para darem suporte à industrialização são reconhecidos pela historiografia urbana nacional, sobretudo estudos sobre vilas e conjuntos habitacionais produzidos para operários. Contudo, destaca-se desse rol a produção de dezenas de cidades empresariais criadas para auxiliar empreendimentos voltados ao setor de produção fabril (indústria manufatureira), à construção de infraestruturas de grande porte (hidrelétricas, barragens, rodovias, portos etc.) ou à extração de recursos naturais (jazidas de minérios, plantações etc.). Sobre este último debruça-se o presente trabalho ao focar atenção sobre três exemplares de cidades empresariais específicas: Fordlândia (1923), Serra do Navio (1953) e Caraíba (1979). Três cidades empresarias que este trabalho, pelo aporte metodológico do Atlas warburguiano, buscará analisar e revelar as aproximações e distorções imagéticas entre a cidade idealizada e a cidade vivida, entre a utopia e a realidade, tendo o tempo como elo conector. Uma contribuição aos estudos de cidades empresariais a partir de três urbes exemplares: a fantasma, a modernista e a vernacular.

Palavras-chave: Cidades empresariais; Cidades novas; Urbanismo do século XX; Atlas.

### INTRODUÇÃO

Em fevereiro de 2018 o Município de Barcarena, no Pará, ao norte do Brasil, atraiu os holofotes da imprensa nacional e internacional. A contaminação da bacia do rio Pará com rejeitos químicos da exploração de minas de bauxita na região foi inicialmente negada pela mineradora Hydro Alunorte, empresa da corporação multinacional norueguesa *Norsk Hydro*. Contudo, o vazamento da barragem foi confirmado por laudos técnicos feitos nos igarapés

de Bom Futuro e Burajuba e nos rios Murucupi e Tauá, fontes de subsistências das comunidades ribeirinhas de São João, Burajuba, Sítio Conceição, Cupuaçu Boa Vista e São Lourenço Gibiriê, todas remanescentes quilombolas. Tanto autoridades locais como representantes da companhia só vieram a público demonstrar alguma preocupação após ações legais por parte de órgãos de fiscalização estadual e federal (BARBOSA, 2018). De lá para cá, outros vazamentos foram registrados, estando as atividades exploratórias embargadas até que a Hydro Alunorte solucione os problemas e indenize a comunidade por danos e crimes ambientais. Circunstâncias e procedimentos altamente inimagináveis no país nórdico, cabe-nos esperar para ver se tais ressarcimentos e recuperação irão efetivamente ocorrer ou não passaram apenas de encenações midiáticas.

A presença de Barcarena como fornecedora de matéria-prima na cadeia produtiva da indústria metalúrgica é recente. Embora a ocupação da região por povos indígenas seja anterior à chegada dos portugueses no século dezesseis, foi nos anos 1970, durante o regime militar (1964-1985), que foi incorporada à política econômica desenvolvimentista. Em 1979, o município foi alvo de planos estratégicos empreitados pela Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM), autarquia do Ministério de Minas e Energia. Dentre as estratégias adotadas, estava o processamento industrial e exportação de subprodutos extraídos das jazidas de bauxita. Em um primeiro momento foi firmado um acordo com o grupo japonês *Aluminium Resources Development* (ARDECO) para abertura de duas empresas: a Alunorte, para processamento da alumina, e a Albrás, para produção de alumínio metálico. Para além de toda a infraestrutura industrial necessária, foi empreitado um plano urbanístico de ampliação para a pequena cidade visando a receber uma população de 70 mil habitantes, dos quais 14 mil seriam operários. O projeto (Fig. 1) ficou a cargo do escritório Joaquim Guedes Associados, contratado em 11 de dezembro de 1979.

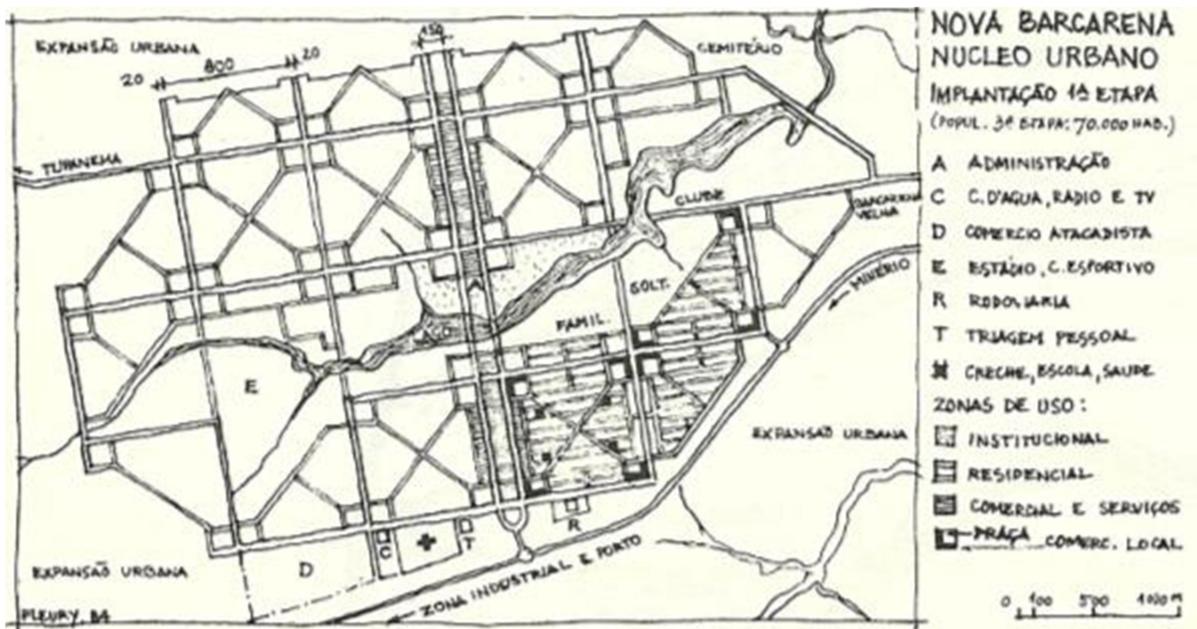


Fig. 1 – Plano de Barcarena para 70 mil habitantes (Pará), com setorização de funções.

Fonte: AU, 1987, p.66.

O novo núcleo deveria contar com aeroporto, rodoviária, setor administrativo, área de rádio e TV, centro poliesportivo e estádio, posto de triagem, zonas residenciais, comerciais e de serviços, equipamentos de saúde e educação, além de praças. Seu traçado foi propositadamente descolado de uma composição orgânica integrada à natureza (Fig. 2), como explicou seu autor, o arquiteto e urbanista paulista Joaquim Guedes (1932-2008):

“(...) o desenho urbano imitando a natureza poderia redundar num projeto confuso, de difícil orientação espacial. Passou-se então à investigação do disciplinado e do discreto. O resultado foi um traçado racional, com a forma quadrada pura justificada pela baixa declividade.” (AU, 1987, p.66)



Fig. 2 – Vista atual da cidade empresarial de Barcarena (Pará), com a contraposição entre malha ortogonal e rio sinuoso.

Fonte: Felipe Souza Lima (foto; ago. 2018).

Hoje, o Município de Barcarena contabiliza uma população de 121 mil habitantes, a qual inclui mais de cem comunidades vivendo em seu território. O centro projetado guarda parte das características originais, sobretudo o “traçado racional” da malha rigidamente quadriculada e a localização setorizada dos equipamentos públicos. Contudo, essa cidade fundada de propósito para subsidiar atividades extrativistas foi aqui apenas um chamariz para atrair a atenção do leitor para a temática que irá emoldurar esse artigo: as *idades novas*.

Práxis recorrente na história do urbanismo, as cidades novas podem ser conceituadas, conforme proposto por Trevisan (2009), como aquelas caracterizadas por serem assentamentos intencionalmente criados: 1) empreendidos pelo desejo do poder público e/ou da iniciativa privada e concretizado por meio de ações específicas; 2) buscando atender, ao menos de início, a uma ou mais funções dominantes; 3) implantados num sítio previamente escolhido; 4) a partir de um projeto urbanístico; 5) elaborado e/ou desenvolvido por agente definido – eventualmente profissional habilitado; e 6) em um limite temporal determinado, implicando inclusive em um momento de fundação razoavelmente preciso. Estes são seis atributos que definem o *DNA* de uma cidade nova e permitem identificar exemplares produzidos nas mais diversas épocas. Essa tipologia pode ser rastreada na longa duração como campo de leitura e interpretação de pensamentos, trajetórias, discursos e representações de cidades materializadas no espaço e no tempo, como casos de continuidade, ruptura ou excepcionalidade e em conjunturas político-econômico-sócio-culturais diversas. No Brasil, cidades novas foram plantadas em nosso território, revelando-se um domínio fértil e produtivo, majoritariamente após a Proclamação da República em 1889 (pesquisa revela mais de 260 exemplares já identificados).

Em 1890, a população urbana do país compreendia apenas 6,8% do total (SANTOS, 1996), contra 40% no caso da Argentina (ROUQUIÉ, 1984). As alterações econômico-político-sociais que intervieram diretamente na divisão social do trabalho já em fins do século dezenove impulsionariam a urbanização do território de modo mais expressivo. É nesse contexto que o urbanismo, em seu sentido mais amplo, como processo de mudança social, passou a atuar como parte das transformações em curso na sociedade brasileira. Processos de modernização urbana foram incorporados à agenda política ao abrigo de diferentes paradigmas: ordem, progresso, civilização, sanitarismo, higienismo, melhoramento e embelezamento (VILLAÇA, 1999). Conceitos que buscavam romper com as amarras do passado, fosse com intervenções no espaço intraurbano, como os planos de melhoramentos para as áreas centrais do Rio de Janeiro (1904), São Paulo (1911) e Porto Alegre (1914); fosse com planos de expansão de vilas e cidades existentes garantindo a elas uma nova identidade, como no caso de Santos (1905); fosse pela criação *ex nihilo* de cidades, como revela a crônica de Belo Horizonte (1894) (GUIMARÃES, 1996).

A redistribuição populacional se fazia por novos núcleos direcionados por diretrizes políticas e pela dinâmica econômica em voga. Além da cidade portuária paulista e da capital de Minas Gerais projetos de cidades novas tornam-se mais frequentes durante a República Velha (1889-1930), incentivados por ações de colonização e ocupação territorial e pelas economias agrárias da pequena propriedade, no sul do país, e do café, no sudeste. Se no Rio Grande do Sul temos Erechim (1908) como exemplar de cidade nova de colonização, em São Paulo e no norte do Paraná sua ocorrência foi consideravelmente maior. Implantadas ao

longo de ferrovias, mais precisamente a cada estação ferroviária construída no prolongamento de linhas rumo ao oeste, centro-oeste e sul do país, dezenas e mais dezenas de cidades proliferavam. Foram frutos de ações individuais ou de grupos privados no intuito de especular com terras agrícolas e loteamentos urbanos, como os empreendimentos da Companhia Loteadora Norte do Paraná, de capital inglês (REGO, 2009).

Do apoio a fronteiras agrícolas ao impulso à industrialização, vilas e cidades empresariais foram igualmente fundadas para dar suporte, dessa vez, a complexos fabris. Novos núcleos urbanos atrelados a tais funções são identificados em vários estados, como: Paranapiacaba (1896), Votorantim (1940), Alumínio (1941), Primavera (1979), em São Paulo; Fordlândia (1927), Belterra (1934), Carajás (1973) e Tucuruí (1979), no Pará; Monlevade (1934), Cidade Eldorado (1954) e Ipatinga (1958), em Minas Gerais; Cidade do Aço (1941, atual Volta Redonda) e Cidade dos Motores (1943), no Rio de Janeiro; Caraíba (1976) e Camaçari (1977), na Bahia. Apesar do cenário de exploração ambiental, empreendido e financiado por capital externo e com aval estatal – como no caso de Barcarena –, tais exemplares retratam fielmente a intensa prática de cidades novas ao longo do século vinte.

Partícipes da industrialização nacional, tais assentamentos – geralmente, planejados a curto prazo para atender demandas imediatas de seus investidores (industriários ou empresas de capital privado e/ou público), bem como necessidades de seus funcionários (os futuros habitantes) – são conhecidos na historiografia urbana por *company towns*. Para o geógrafo Giberto de Miranda Rocha, são quatro os atributos que distinguem os núcleos de origem empresarial, pois

- “a) representam, pelas suas características e funções básicas, uma extensão da linha de produção do próprio empreendimento, ‘raison d’être’ de sua existência;
- b) são planejados e, por isso, já nascem dotados dos equipamentos urbanos (rede de água, esgotos, serviços e centro comercial e de serviços), o que os afasta do padrão regional de urbanização;
- c) têm certa autonomia econômica e ‘política’ em relação ao contexto local e regional no qual se inserem, dado que centralizam decisões, dispõem de recursos financeiros e concentram a maior parte do pessoal qualificado;
- d) expressam uma concepção urbanística fechada, na forma de ‘enclave’ urbano, que assegura a funcionalidade das atividades da empresa e o controle da força de trabalho mobilizada durante a construção e na fase de operação da obra.” (ROCHA, 2008, p.293)

Aspectos identificados em boa parte dos casos já estudados pelos autores na pesquisa em desenvolvimento *Atlas de Cidades Novas do Brasil Republicano*. Peculiaridades que pretendemos aqui ressaltar nos planos de uma tríade de cidades novas empresariais: Fordlândia (1923), Serra do Navio (1953) e Caraíba (1979). A primeira originou-se no desejo de um industrial norte-americano de explorar borracha na floresta amazônica, quando uma indústria nacional ainda dava seus primeiros passos; Serra do Navio foi estabelecida como base de exploração de minério dentro de uma conjuntura de reposicionamento das

indústrias no contexto mundial (multinacionais) e fortalecimento da indústria nacional; por fim, Caraíba foi ambição pessoal de um empresário paulista no sertão baiano, assumida posteriormente como meta desenvolvimentista e de integração nacional do regime militar, tal qual procedido em Barcarena.

O presente artigo se beneficia do aporte metodológico do *Atlas Warburgiano* (DIDI-HUBERMAN, 2013) para analisar e revelar aproximações e distorções imagéticas entre a cidade idealizada e a cidade vivida, entre a utopia e a realidade. Ao rompermos com a ideia de atlas como objeto-produto (catálogo), qualificando-o como um dispositivo-motriz (instrumento), pretende-se um modo de pensar objetiva ou erraticamente por caminhos em brumas; pensar pela imaginação de modo aleatório ou improvisado; pensar por ritmos de tempo distintos; pensar nosso objeto em função de outros a fim de dispô-los em tela e relaciona-los a partir de um olhar próprio (TREVISAN, 2018). Um modo de compreender, dialogar e contribuir para a historiografia da cidade e do urbanismo, um modo de se fazer história.

Como catadores de cidades novas e de seus atributos, procuraremos dar luz a atravessamentos não encontrados comumente na historiografia urbana. Pretendemos criar condições para “reconfigurar a ordem dos lugares” (DIDI-HUBERMAN, 2016, vídeo), em que não há um só modo de se contar a história dessas três cidades. Um processo randômico, sem começo, meio ou fim definidos ou estipulados, com possibilidades exponenciais de arranjos. Um meio de gerir e disponibilizar conhecimento.

É por esse caminho que se pretende conduzir o leitor, tentando possibilitar a ele o estabelecimento de outras amálgamas possíveis entre os três estudos de caso. Três exemplares distintos de cidades novas empresariais implantadas no Brasil no século vinte, submetidas ao desejo de se explorar um determinado recurso em uma dada região. Três cidades empresariais onde o tempo se faz único e, simultaneamente, comum a elas. Uma contribuição, espera-se, aos estudos de história urbana a partir de adjetivações peculiares a cada cidade: a fantasma Fordlândia, a modernista Serra do Navio e a vernacular Caraíba.

## FORDLÂNDIA: A CIDADE FANTASMA

Henry Ford (1863-1947) é considerado o iniciador da produção em massa, graças à linha de montagem do lendário Ford T. O que uniu esse ilustre norte-americano à criação de cidades empresariais no norte do Brasil foram demandas oriundas justamente do sucesso de sua companhia. O volume de veículos lançados diariamente no mercado crescia de maneira exponencial, porém dificultado por restrições no fornecimento de materiais, dentre eles, a borracha para a fabricação de peças de isolamento, juntas, mangueiras, acabamentos, pneus etc. Para garantir a eficiência e seu alto desempenho, sem depender da borracha importada do sudeste asiático, o empresário decidiu por beneficiar seu próprio látex (GRANDIN; MONTINGELLI JR., 2010). Matéria-prima que não podia ser obtida nos Estados Unidos, Ford foi buscar nos trópicos sul-americanos, mais especificamente na Amazônia brasileira, um local propício para explorá-la e produzir borracha para sua indústria automobilística.

O Brasil já era conhecido como o berço da *hevea brasiliensis*, nome científico da seringueira da qual o látex é extraído, cobiçada devido à sua procura pelas indústrias americanas e europeias. A região amazônica havia apresentado considerável desenvolvimento econômico entre 1879 e 1912, no que ficou conhecido como Ciclo da Borracha – período de grande riqueza, testemunhada na elegante arquitetura de edifícios públicos e palacetes das capitais nortistas de Manaus e Belém. Na década de 1920, Ford não queria depender de asiáticos e temia uma proposta do primeiro ministro do Reino Unido, Winston Churchill (1874-1965), para organizar um cartel da borracha. Em um movimento que agradou as autoridades brasileiras, ele adquiriu uma expressiva faixa de terra na Amazônia.

Em agosto de 1923, uma missão da empresa visitou o Estado do Pará, apresentando ao final laudo favorável ao seu departamento comercial, inclusive graças à maior proximidade geográfica com os EUA, comparado à longínqua Ásia. O parecer atestava a viabilidade da região, forrada pela floresta, para o cultivo de seringueiras. Ademais, inúmeros rios da bacia amazônica desembocam no Oceano Atlântico, o que iria permitir deslocamentos fluviais e marítimos, facilitando a logística de escoamento da produção. Em 1927 é delimitada uma área de cerca de quinze mil quilômetros quadrados para o empreendimento, localizada às margens do rio Tapajós, importante afluente do rio Amazonas, a oitocentos quilômetros de Belém (SENA, 2008), na expectativa de se criar um polo mundial de produção de borracha.



Fig. 3 – Vista aérea do complexo fabril de Fordlândia (Pará).

Fonte: <<https://www.flatout.com.br/fordlandia-a-historia-da-cidade-utopica-que-henry-ford-construiu-na-amazonia/>>.

Em Fordlândia, ou seja, Terra de Ford, nasceu uma cidade empresarial aos moldes de uma *little town* americana, contudo erigida em plena selva (Fig. 3). O empreendimento foi iniciado pela “limpeza” do sítio (Fig. 4), efetiva *tabula rasa* da flora existente: foi ateadado fogo na mata e alterada a topografia. Depois do terreno nivelado, os edifícios fabris e públicos,

bem como as unidades habitacionais – importadas integralmente dos EUA e transportadas até o local por navios –, foram dispostos rigorosamente em seus lugares por guindastes. O projeto, conduzido sob o olhar atento de Ford, era algo muito maior que um simples acampamento operário; previu-se uma cidade para abrigar até 5 mil habitantes (SENA, 2008).



Fig. 4 – Vista do núcleo residencial de Fordlândia (Pará), com devastação da flora do entorno.

Fonte: <<https://www.flatout.com.br/fordlandia-a-historia-da-cidade-utopica-que-henry-ford-construiu-na-amazonia/>>.

O núcleo oferecia habitações para todos os funcionários, contudo o modo de vida estava previamente determinado segundo padrões norte-americanos e era rigorosamente controlado. Daí, tal aculturação talvez tenha sido uma das possíveis causas do fracasso da iniciativa. Ford tentou impor hábitos de seu país, desde comidas enlatadas – proibindo o consumo de comidas típicas da região, como a farinha de mandioca –, até pensamentos, músicas, religião etc. O choque cultural foi tanto que os conflitos logo começaram a surgir. A mão de obra constituída por brasileiros começou a deixar a cidade, e esse foi apenas o início dos problemas.

Se, por um lado, os cuidados com a escolha do sítio, o detalhamento do projeto e sua construção, e o estabelecimento do *modus operandi* da comunidade foram extremados, por outro, o mesmo rigor não foi adotado no trato com o objeto central de sua gênese: o seringal. A seringueira não pode ser cultivada em regime de monocultura, pois sem a proteção de seu habitat natural, a floresta, ela fica extremamente vulnerável a pragas. O que não demorou a acontecer. As árvores começaram a morrer e, pela falta de matéria-prima, as atividades fabris foram suspensas. Aqueles funcionários ainda presentes viram-se obrigados a deixar a cidade e buscar oportunidades de subsistência em outras localidades. Em 1945, ao fim da Segunda Guerra Mundial, Fordlândia já era uma cidade-fantasma (GRANDIN; MONTINGELLI JR., 2010).

O arquiteto e professor José Luiz Fleury de Oliveira, quando entrevistado sobre cidades novas fundadas na Amazônia brasileira, salientou:

“Aprender a conviver com a floresta implica pensar de novo as estruturas urbanas a serem implantadas ali. Elas não podem reproduzir o que praticamos nas outras regiões do país, Sul ou Nordeste [ou em outro país]. Temos que pensar em uma civilização pluvial. As soluções urbanas consagradas não guardam nenhuma semelhança com o significado de se habitar uma floresta amazônica, de clima quente e úmido. [...] Aprender a tecnologia indígena, utilizar as soluções cablocas e planejar estruturas urbanas de baixa densidade. Para conviver com a floresta, precisamos manter sua cobertura, devemos buscar o cultivo híbrido, sempre em parceria com a vegetação nativa.” (AU, 1987, p.62)

Fato é que Fordlândia nasceu fadada a não vingar. Alheia à realidade local, com projeto importado na íntegra, a cidade passou a ser apenas um espectro do sonho idealizado por Ford – o qual nunca veio ao Brasil por receio de contrair alguma doença tropical. Com um investimento de cem milhões de dólares aplicados na sua construção e na da vizinha Belterra (1934), após entrechoques culturais, percalços produtivos e queda no preço internacional da borracha devido ao incremento na produção da Malásia e à substituição pela borracha sintética, a Ford Co. deixou a região, repassando a responsabilidade de governança e manutenção para o Estado do Pará. Hoje, os moradores desses dois assentamentos subsistem da pesca e de atividades agrícolas, restando nas ruínas dos edifícios originais as pegadas, os vestígios, as memórias de uma epopeia malfadada (Fig. 5).



Fig. 5 – Casa abandonada em Fordlândia (Pará), vestígios de um tempo passado e estagnado.

Fonte: <<http://scotchandler.ca/projects/fordlandia/>>.

## SERRA DO NAVIO: A CIDADE MODERNISTA

Na década de 1940, jazidas de manganês – minério indispensável à indústria do aço – foram descobertas na Serra do Navio, localizada no Município de Água Branca do Amapari,

no centro do então Território Federal do Amapá, despertando interesse não só local, mas também de representantes do capital estrangeiro. Declarada reserva nacional por legislação passada em 1946, sua exploração ficava restrita à responsabilidade de uma sociedade brasileira. Após concorrência pública aberta no ano seguinte, a pequena Indústria e Comércio de Minérios (ICOMI), presidida pelo engenheiro Augusto Trajano de Azevedo Antunes (1906-1996), recebeu autorização para realizar sondagens para avaliar o potencial dos recursos (MONTEIRO, 2003).

A divulgação do volume de minério encontrado fez valorizar a empresa<sup>1</sup>, a qual iria se associar à gigante norte-americana *Bethlehem Steel* em 1950. Além do aporte de capital, a nova parceira introduziu *know-how* indispensável para a extração de minério, como apontado em relatório da própria ICOMI de 1960. Fosse por jogada política de um governo liberal, fosse um movimento espontâneo do mercado, é fato que a existência de depósitos de manganês na Serra do Navio demandava uma reestruturação ambiental para dar suporte às atividades minero-metalúrgicas, cuja concessão para exploração por um período de cinquenta anos fora garantida em 1953.

Distante cerca de duzentos quilômetros da capital Macapá, a primeira providência foi estabelecer uma ligação entre a área e o rio Amazonas: um corredor que levasse a produção diretamente das jazidas ao litoral. Além de uma linha férrea, a ICOMI construiu um bairro portuário, a Vila Amazonas (inicialmente Vila de Macapá), no Município de Porto Santana. Mas havia ainda a carência de um assentamento de apoio na zona de extração e processamento do minério. Foi assim que surgiu a cidade nova empresarial de Serra do Navio.

Os projetos do bairro portuário e da cidade empresarial em plena floresta deveriam ficar a cargo de um escritório de arquitetura a ser selecionado após convites realizados pela própria ICOMI. A escolha recaiu sobre aquele do engenheiro-arquiteto Oswaldo Arthur Bratke (1907-1997), sediado em São Paulo e reconhecido pela orientação extremamente objetiva dada a seus projetos (SEGAWA; DOURADO, 1997). O contrato vigorou de 24 de outubro de 1955 a 8 de janeiro de 1960 – data de entrega da obra finalizada.

Bratke sempre fora muito valorizado por sua preocupação não apenas com a estética arquitetônica, mas também com a obtenção de espaços com grande qualidade ambiental. Para tanto, valendo-se de traços elegantes, elementos estruturais delgados, materiais ricamente explorados, aberturas milimetricamente posicionadas proporcionando jogos de luz e sombra, além do uso de componentes construtivos – como *brises-soleil* e *cobogós* – a favor do bem-estar do usuário. Predicados que ele não omitiu no projeto urbanístico e arquitetônico para Serra do Navio. Conforme o contrato estabelecido com a ICOMI, Bratke ficou incumbido do plano urbanístico e sua infraestrutura (vias, redes de água, esgoto, águas pluviais, energia, etc.) e do projeto arquitetônico de edifícios públicos (hospitais, escolas, clubes, etc.) e das habitações (segundo a hierarquia funcional de operários a trabalhadores de alto escalão). O programa previsto foi devidamente detalhado em desenhos técnicos e

---

<sup>1</sup> À época, o maior produtor de manganês no mundo era a União Soviética, que, em plena Guerra Fria, suspendeu sua exportação e deixou seu maior rival, os EUA, sem a principal matéria-prima para a produção de aço.

orçado a cada etapa de execução, de modo a garantir completa independência e autossuficiência para Serra do Navio (SEGAWA; DOURADO, 1997) (Fig. 6).



Fig. 6 – Plano urbanístico de Serra do Navio (Amapá).

Fonte: SEGAWA; DOURADO, 1997, p. 240.

Seu empenho pode ser verificado pelas frequentes idas ao Amapá a fim de melhor conhecer a realidade local, vivenciando aspectos sociais e monitorando, de perto, o despertar de um novo assentamento. Além disso, foi também à Venezuela – país com condições climático-ambientais semelhantes –, para enriquecer seu repertório. Lá, Bratke visitou cidades empresariais, entre elas a El Pau, da *Bethlehem Steel*. Porém, esses estudos de caso só serviram como contrarresposta, como exemplos a serem evitados no projeto brasileiro. Segundo o arquiteto, essas cidades eram estruturalmente mal organizadas, com moradias de baixa qualidade para os operários, sendo fonte de interesse apenas pelas informações repassadas por seus habitantes, como o ritmo de vida e as necessidades cotidianas de uma vila empresarial (SEGAWA; DOURADO, 1997).

“É importante insistir que a construção da Vila Serra do Navio não é devedora de qualquer tipo de regionalismo em que se interpretam técnicas e materiais locais e convoca-se toda a sabedoria ancestral e acumulada para construir de maneira adequada e comprovada, no lugar. O arquiteto propõe e constrói em seu tempo, com o que conhece, e isso deve frustrar aqueles que esperam traços de brasilidade num desenho particular e justificado pela Amazônia.” (ESPALLARGAS, 2009, s/p.)

Com forte preocupação ecológica e oferecendo condições de qualidade a seus moradores, o plano para Serra do Navio herdou o viés modernista de Bratke, sendo organizado em dois polos interligados por um eixo principal no qual foram dispostos os principais equipamentos da cidade (centro cívico, hotel, hospital, escolas, centro esportivo e clube) (AU, 1987). Um polo foi destinado aos operários (o mais adensado, com moradias para famílias e alojamentos para solteiros) e o outro aos funcionários (com moradias diferenciadas para funcionários de nível médio e de nível superior). O assentamento teve seus limites estabelecidos a uma distância de vinte e cinco metros da floresta para evitar acidentes com a queda de árvores (Fig. 7). Além disso, o plano contava com um “paisagismo exótico”, feito por um jardineiro alemão (SEGAWA; DOURADO, 1997).



Fig. 7 – Vista aérea de Serra do Navio (Amapá), circundada pela Floresta Amazônica.

Fonte: < <http://www.archdaily.com.br/br/772335/classicos-da-arquitetura-vila-serra-do-navio-oswaldo-bratke> >.

Enquanto o projeto era detalhado em São Paulo, seu autor estava no Amapá, onde selecionava tecnologias e materiais a serem empregados. Cimento, telhas de fibrocimento e vinte tipos de madeiras locais foram meticulosamente articulados na confecção das edificações, sob a orientação do engenheiro Luiz de Mello Matos, amigo de Azevedo Antunes e parceiro de Bratke em obras anteriores. Os edifícios foram racionalmente projetados para garantir uma construção rápida e sem desperdícios. Os materiais industrializados eram trazidos após longa jornada de estados do sul do país ou de Miami. Devido ao clima local e ao custo elevado, o vidro teve seu uso minimizado – somente em clubes e em algumas casas –, sendo substituídos por soluções mais apropriadas, como telas, mosquiteiros e painéis em madeira com aberturas pivotantes. A funcionalidade e o acabamento eram condizentes com o plano urbanístico proposto.

Assim, Serra do Navio nasceu já contendo uma preocupação ambiental e disposta a oferecer uma qualidade de vida superior para todos os seus moradores. De início, Bratke estipulou as dimensões da cidade com base nas informações especificadas por funcionários da empresa, chegando a uma previsão de 1.729 habitantes para a fase inicial e 2.544 para a fase final – número ampliado, posteriormente, para 3.500. Tais dados e prognósticos foram

articulados em tabelas, em que o autor planejou, justificou e dimensionou todos os componentes urbanos necessários.

Para Fleury de Oliveira,

“(...) Oswaldo Bratke foi um dos pioneiros na urbanização amazônica. Se considerarmos as informações disponíveis à época e as dificuldades técnicas que enfrentou, concluiremos que seu urbanismo e a sua arquitetura permanecem como um bom exemplo, a merecer – de nossa parte – mais estudos e análises.” (AU, 1987, p.63)

Tanto é que essa cidade empresarial exemplar do modernismo, digna de atenção pela habilidade como seu plano foi conduzido pelas mãos de seu projetista, está tombada pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) como Patrimônio Cultural do Brasil desde abril de 2010, após ser objeto de estudos por dez anos, com levantamentos fotográficos e arquitetônicos referentes a sua implantação, instalações e edificações. Contudo, pesquisas e imagens recentes identificam o seu alto grau de depauperação e arruinamento (Fig. 8), sobretudo dos edifícios públicos, por falta de manutenção e investimentos.



Fig. 8 – Desabamento da cobertura do Clube de Serra do Navio (AP), o tempo agindo contra o patrimônio.

Fonte: Fernando Moreira Diniz (foto; jun. 2017).

Com o cessar das atividades exploratórias em 1997, Serra do Navio teve que recorrer a outras atividades, porém sem a mesma pujância econômica dos cinquenta anos anteriores. Hoje, a cidade aguarda o retorno da ICOMI, que pretende processar cerca de quatro milhões de toneladas de manganês e de seus rejeitos lá estocados. Em acordo com órgãos federais responsáveis pela exploração de recursos minerais, a empresa

“(...) terá que aplicar projetos de compensação socioambiental já apresentados, para resguardar o município após o término da retirada dos rejeitos. Além disso, foi firmado no acordo que o município receberá 5% do valor líquido do faturamento de exploração da mineradora.” (PORTAL G1, 21/12/2017)

Que tal importância seja investida na recuperação do patrimônio construído, assim como no planejamento do desenvolvimento futuro do município após o esgotamento de suas reservas, de modo a não trilhar o caminho ingrato de Fordlândia.

## CARAÍBA: A CIDADE VERNACULAR

Embora a descoberta de cobre no Vale do Curaçú, no semiárido baiano, nos remeta a 1874, apenas um século mais tarde, mais precisamente em 1976, é que tal riqueza começaria a ser devidamente aproveitada. Situadas no atual Distrito de Pilar, no Município de Jaguarari, no Estado da Bahia, essas jazidas ficaram sob controle de exploração da empresa estatal Caraíba Metais, a qual pertence atualmente à Mineração Caraíba, integrante do Grupo Paranapanema, o maior produtor de metal refinado do país. De sua história, destacaremos dois protagonistas de sua materialização: o empreendedor que tomou a iniciativa de transformar o local num campo de mineração e o profissional responsável por traçar o assentamento que lhe daria suporte.

A primeira personagem é o lendário *playboy* brasileiro Baby Pignatari, o qual teve a perspicácia de converter a reserva de cobre inexplorada em lucro. Com experiência na laminação de metais desde seus dezessete anos, Francesco Matarazzo Pignatari (1917-1977) era neto do fundador das Indústrias Reunidas Fábricas Matarazzo (IRFM), então um importante conglomerado de trezentas e sessenta e cinco indústrias dos mais diversos segmentos. Em sua biografia consta o comando da Companhia Brasileira do Cobre (CBC), proprietária de Minas do Camaquã (1942), no Distrito de Caçapava do Sul, no Estado do Rio Grande do Sul. Esta é uma cidade empresarial fundada nos anos 1940 para abrigar cinco mil habitantes, contando com escola, hospital com bloco cirúrgico e laboratório de exames, ginásio poliesportivo, clube com sauna e piscina e até um cinema erguido em madeira ao estilo de um *saloon* norte-americano. Nela nenhum morador pagava aluguel, eletricidade ou água, seus gastos eram cobertos pela CBC – um modo velado de manter os operários sob seu controle. Empreendimento que proporcionou repertório a Pignatari, replicado na nova iniciativa da década de 1970.

Quando soube da existência de reservas de cobre no Vale do Curaçú, e bem articulado com políticos locais, Pignatari funda a Caraíba Metais para dar início às atividades exploratórias. Porém, à época o empresário encontrava-se com dívidas contraídas em empréstimos bancários avaliadas em cinquenta milhões de dólares. A saída que adotou para quitar o saldo negativo foi se apropriar de um discurso nacionalista, na perspectiva de tornar o Brasil autossuficiente na produção do cobre, e doar ao governo federal parte substancial das ações de suas empresas. Na verdade, tratava-se do repasse do que sobrara de seu patrimônio, como a CBC e a própria Caraíba Metais.

A empresa passou a ser de responsabilidade estatal, e sua administração encarregada de todos os procedimentos necessários para a transformação da mina em campo de extração, incluindo o planejamento de uma cidade empresarial para seus funcionários. É quando entra em cena a segunda personagem dessa história: o nosso já conhecido Joaquim Guedes, o mesmo profissional que anos mais tarde iria projetar Barcarena. Guedes e equipe foram escolhidos em concorrência entre convidados para desenhar Caraíba (Fig. 9), também chamada de Núcleo do Pilar, um distrito do Município de Jaguarari. Eles desenvolveram o projeto urbanístico e arquitetônico para uma cidade com capacidade de até 15 mil habitantes. Conforme seu relato sobre os primeiros passos do planejamento:

“Recebemos apenas o mapa da planície chapada e infraestrutura industrial sem curva de nível com uma relação de espaços classificados por renda e função. Os estudos para caracterização dos fundamentos sociais e econômicos duraram um ano durante o qual a cidade foi sendo imaginada e conceituada, localização, critérios construtivos, infraestrutura, clima, habitação, níveis de oferta de serviço e forma. Sugerimos malha compacta, para mínimo deslocamento na região semi-árida, com centro denso para solteiros não confinados e dispersos e 20% das famílias. O sistema urbano constituído por agregação modular livre-monitorada, sobre uma trama-conceito básica, com reserva de área para população não empregada, de livre acesso, dimensionada em 10% da população total.” (GUEDES, 2006, p.29).

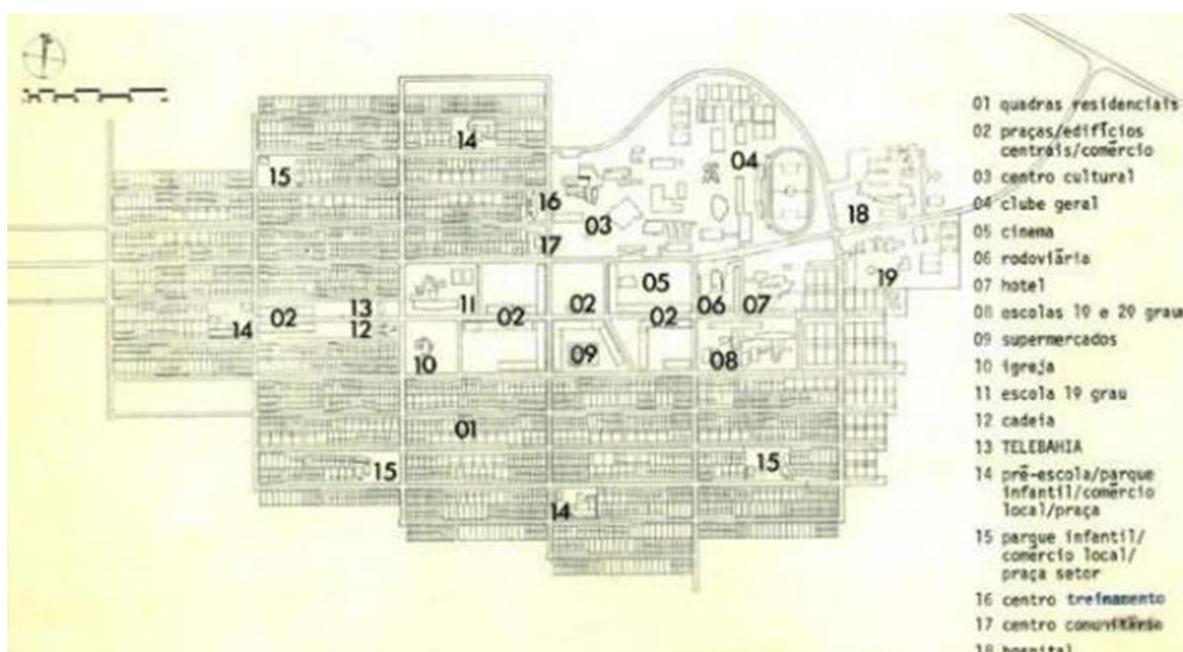


Fig. 9 – Plano urbanístico de Caraíba (BA), com setorização de funções.

Fonte: <<http://www.archdaily.com.br/br/768316/classicos-da-arquitetura-caraiba-joaquim-guedes>>.

A premissa adotada foi evitar o controle do assentamento pela empresa, até mesmo por compreender bem as dinâmicas de transformação urbana inerentes a cidades empresariais. O projeto urbanístico se organiza a partir de uma trama cardo-decumana de quarteirões regulares disposta de modo a se adequar à topografia. A distribuição das áreas

residenciais periféricas foi feita ao redor de pequenas praças, acompanhadas de escolas ou parques infantis, conformando unidades de vizinhança. Guedes definiu as dimensões e localização dos lotes pela cidade, reservando um certo número deles para ficarem desocupados. Caberia aos futuros moradores produzir suas habitações, acreditando o arquiteto que o crescimento espontâneo da cidade asseguraria seu futuro enquanto urbe. Portanto, nesses lotes as habitações poderiam ter projetos diferentes do padrão imposto pela empresa, possibilitando assim um revés nos comandos presentes em cidades desse tipo, na qual tudo é prioritariamente elaborado, construído e imposto. Como ele apontou:

“As imposições inevitáveis de organização e estrutura da cidade se confrontam com a liberdade dos usuários. Por essa razão, procurou-se resguardar a participação e liberdade de cada um na definição dos seus espaços internos e externos. Assim, as casas iguais, produzidas em série, admitem e sugerem prolongamentos e superposições artesanais. Supõe-se que o usuário amplie, pinte e complete a sua casa, feche-a com portões, decore-a com toda liberdade – como habitualmente se faz na região.”  
(GUEDES, 1981, s/p.)

Os projetos arquitetônicos incluídos no plano eram aqueles destinados a edifícios públicos, escolas, mercados, igrejas, hotéis e nove tipos residenciais diferentes, divididos conforme nível de renda. No centro do assentamento, ficam apartamentos e alojamentos, enquanto as casas (tipologia N1 para renda mais alta e N5 para mais baixa) foram distribuídas no seu entorno. O foco seria dado a uma grande praça, espaço de convívio, encontros e trocas. Da praça avistar-se-ia o comércio, os serviços, os principais equipamentos públicos, os bairros residenciais, além da inconfundível arquitetura dos alojamentos para solteiros e suas *loggias* no andar térreo.

A preocupação do autor com a identidade cultural se mostra mais evidente quanto menor a renda da família à qual a habitação se destinaria. A opção por casas geminadas garantia fachadas contínuas, com portas e janelas diretamente sobre a calçada. Assimilavam muito da morada sertaneja, com paredes caiadas, telhado em duas águas, sala na frente e cozinha ao fundo. Para amenizar o clima, foi previsto um pátio interno para ventilação e uma cobertura dupla de modo a impedir a circulação de ar quente nos ambientes, artifícios que logo foram modificados pelos ocupantes.

A localização das escolas e do hospital também foi estratégica para atrair pessoas de comunidades vizinhas, aumentando o contato da cidade com o público externo – rompendo, nesse sentido, com a ideia de cidade-enclave (CAMARGO, 2000). Para Guedes, tal partido fez com que Caraíba se destacasse perante outras cidades empresariais, nas quais as atividades fabris têm posição de destaque na paisagem urbana (Fig. 10). O que não foi previsto é que a manutenção das edificações seria privatizada, passando qualquer reparo a ser de responsabilidade de uma firma imposta pela Caraíba Metais. A organização almejada pelo arquiteto e sua equipe sucumbiu aos anseios das autoridades administrativas da empresa. A cidade se tornou refém de comandos, normas e regras impostas pela mineradora, a ponto de suas entradas serem vigiadas e controladas, de estar em vigência um toque de recolher e de cercas de arames serem instaladas para impedir a entrada de animais das fazendas vizinhas.



Fig. 10 – Vista aérea de Caraíba (BA), com destaque para edifícios públicos na paisagem urbana.

Fonte: <<http://www.cronologiadourbanismo.ufba.br/apresentacao.php?idVerbetes=145>>.

Contudo, em um segundo momento as casas foram vendidas a preços simbólicos aos funcionários e, naquele momento, a cidade passou a ficar sujeita a alterações de suas características mais marcantes. Lotes foram divididos, recuos previstos foram invadidos, terrenos com pilotis tomados por construções. As modificações são mais evidentes nas áreas deixadas para livre ocupação, enquanto as edificações que seguiram a proposta original estão mais preservadas.



Fig. 11 – Habitações operárias em Caraíba (BA), arquitetura em correspondência ao *savoir-faire* vernacular local (antigo ou novo?).

Fonte: <<https://www.archdaily.com.br/br/768316/classicos-da-arquitetura-caraiba-joaquim-guedes/557878cde58eced62800017-classicos-da-arquitetura-caraiba-joaquim-guedes-foto>>.

Assim é parte da história de Caraíba: uma cidade, duas personagens. Um exemplo de como o olhar do arquiteto buscou romper com lógicas vigentes no projeto de cidades empresariais. Um caso único de cidade nova empresarial no Brasil, que se destaca sobretudo pela creditação a seus moradores – especialmente ao seu *savoir-faire* vernacular (Fig. 11) – da autoria de parte da urbe.

## PALAVRAS FINAIS: CIDADES EMPRESARIAIS E O TEMPO

Cientes da incompletude dessas três narrativas – de algum modo apoiadas pela historiografia existente –, a possibilidade de observar lado a lado esses exemplares despertou nossa atenção para outro aspecto das cidades empresariais. É claro que Fordlândia, Serra do Navio e Caraíba se enquadram nos quatro atributos formulados por Miranda Rocha, conforme apontados na introdução deste artigo. Todas trazem em sua concepção a sua razão de ser, reflexo dos propósitos fabris para os quais foram criadas. Todas dão suporte aos interesses de seus empreendedores e às necessidades mais imediatas de seus moradores a partir de planos meticulosamente elaborados, destacando-se de assentamentos próximos. Elas funcionam a favor das atividades produtivas, dispendo de autonomia econômica e política. E se organizam como células completas em si, seguindo lógicas próprias àquela razão de ser e facilitando o controle sobre as diferentes etapas do empreendimento.

Porém, o que o *pensar por atlas* nos permitiu valorizar foi o tempo. Na tríade de cidades aqui apresentadas, ressalta ao olhar como a temporalidade é algo marcante na história de cada uma. Embora separadas no espaço e no tempo, ainda que cada uma delas apresente seu próprio ritmo, seu próprio ciclo de gestação, fundação e desenvolvimento, é nos permitido afirmar que a dimensão temporal tem a mesma relevância para as três. Ao aproximá-las, constatações podem ser construídas justamente no que tange o sentido do tempo no caso específico das cidades empresariais.

As cidades empresariais nascem contra o tempo, em uma disputa constante com o ponteiro do relógio. *Time is money...* E essa contagem regressiva se explica, no caso de Fordlândia, Serra do Navio e Caraíba, pela razão de suas origens: os recursos naturais. A dependência pelo mercado da matéria-prima em questão – látex, manganês, cobre –, cuja disponibilidade é limitada, faz cada assentamento ter seu tempo de vida atrelado à quantidade de recursos disponível em suas reservas. Podem viver muito bem enquanto suas riquezas, seu principal insumo, persistirem. Até o dia em que estas são esgotadas, as atividades empresariais cessam, a fábrica encerra suas atividades e fecha suas portas, os operários se vão, e a cidade fica à mercê das oportunidades, das intempéries, da sorte. Instante de inflexão a partir do qual cada cidade empresarial tem que seguir, por conta própria ou com auxílio do Estado, sua vida futura. Algumas conseguem progredir, outras, contudo, mínguas até se tornarem ruínas.

Fordlândia já nasceu com os dias contados. Embora muita pompa constitua sua gestação, na prática, a indelével realidade amazônica impôs aos desejos importados a

derrocada de sua efetividade. A falta de conhecimento das condições tropicais extremadas e a imposição material e cultural de um modelo norte-americano fora de contexto foram elementos decisivos para que fosse natimorto. Hoje, suas ruínas são vestígios que testemunham decisões mal geridas, de vontades autoritárias, da retomada pela floresta – e povos locais – daquilo que originalmente era seu e foi ceifado.

Serra do Navio, aos trancos e barrancos, luta para manter presente um passado, persiste em manter viva a memória de uma arquitetura que se fez emblemática no país e no exterior. Os traços e composições modernistas de Oswaldo Bratke para a pequena cidade amazônica, legalmente protegida, resistem como podem à ação da natureza e ao descaso das autoridades. Uma tentativa de congelar um momento áureo de nossa história urbana e arquitetônica, de nossa cultura. Contudo, o tempo é implacável e age, pouco a pouco, na transformação desse patrimônio em pátinas envoltas pela floresta.

Por fim, Caraíba vive ainda seu presente. Usufrui das riquezas que o subsolo ainda lhe traz. Mas até quando? Será que as intenções colocadas por Joaquim Guedes e sua equipe em pensar um assentamento independente das atividades empresarias serão capazes de fazer a cidade vingar? Sua arquitetura vernacular, espontânea, com identidade do sertanejo nordestino, é forte o bastante para garantir à Caraíba vencer o esgotamento das fontes de cobre? Um prognóstico para o qual não temos resposta, mas direciona, talvez, uma saída.

Tempo que nas cidades empresariais se faz único. Fleury de Oliveira, analisando cidades novas empresariais da segunda metade do século vinte implantadas na região amazônica, irá concluir:

“Estas cidades implantadas representam experiências que estão sendo testadas na escala 1:1, ou seja, um empreendimento de alto risco em todos os seus custos: sociais, ecológicos, econômicos e financeiros.” (AU, 1987, p.62)

Ao reunir tais exemplares e seus respectivos dados, pode-se evidenciar o enquadramento desses núcleos na tipologia *cidades novas*. Cidades novas empresariais cujo interesse de seus empreendedores determinou os ideais marcantes revelados em Fordlândia, Serra do Navio e Caraíba. Ações originadas pelo interesse em explorar um determinado recurso natural, mas que ao fim e ao cabo resultaram em cidades. Cidades empresariais que constituem uma coleção de diversas motivações, uma genealogia de distintos momentos, uma montagem de diversos ciclos, mas que no seu cerne carregam essa relação tênue entre começo e fim. Como nas páginas de um atlas, o desejo original permanece como imagem-aura, corroída pelo passar do tempo. Narrativas sobreviventes, silenciadas, arruinadas, mas, sobretudo, inacabadas.

## REFERÊNCIAS

AU. *Planeta Amazônia*. São Paulo: PINI, v.3, n.10, fev./mar. 1987.

BARBOSA, Catarina. *Vazamento de rejeitos da Hydro Alunorte causa danos socioambientais em Barcarena*. 23/02/2018. Disponível em: <<http://amazoniareal.com.br/vazamento-de-rejeitos-da-hydro-alunorte-causa-danos-socioambientais-em-barcarena-no-para/>>. Acessado em: junho de 2018.

CAMARGO, Mônica Junqueira de. *Joaquim Guedes*. São Paulo: COSAC & NAIFY, 2000.

DIDI-HUBERMAN, George. *Atlas ou a Gaia ciência inquieta: o olho da história*. Lisboa: KKYM/EAUM, 2013.

DIDI-HUBERMAN, George. *Atlas. ¿Cómo llevar el mundo as cuestras?* 2010. Disponível em: <http://www.museoreinasofia.es/publicaciones/atlas-como-llevar-mundo-cuestras>. Acessado em: dezembro de 2016.

ESPALLARGAS, Luis. *Caraíba e Serra do Navio: a construção da cidade brasileira. V colóquio: Arquitetura e Cidade, XV Simpósio Multidisciplinar da USJT: Ensino, Pesquisa, Extensão*, São Paulo, 2009.

GRANDIN, Greg; MONTINGELLI JÚNIOR, Nivaldo. *Fordlândia: Ascensão e queda da cidade esquecida de Henry Ford na selva*. Rio de Janeiro: ROCCO, 2010.

GUEDES, Joaquim. *Um projeto e seus caminhos*. Tese de livre docência. São Paulo: FAU-USP, 1981.

GUEDES, Joaquim. *Monumentalidade x cotidiano: A função pública da arquitetura. MDC: Revista de arquitetura e urbanismo*, v.4, n.1, 25-29 (quadro A cidade Caraíba), mar. 2006. Disponível em: <<https://revistamdc.files.wordpress.com/2008/12/mdc03-txt05.pdf>>. Acessado em: 05/12/2017.

GUIMARÃES, Berenice Martins. *A concepção e o projeto de Belo Horizonte: a utopia de Aarão Reis*. (123-140). In: Ribeiro, Luiz Cesar de Queiroz; Pechman, Robert. *Cidade, povo e nação: Gênese do urbanismo moderno*. Rio de Janeiro: CIVILIZAÇÃO BRASILEIRA, 1996.

LUZ, Vera. *Joaquim Guedes: à procura da justa medida. Arqutextos*, Portal Vitruvius, 099.03, ano 9, ago. 2008.

MONTEIRO, Maurílio de Abreu. *A ICOMI no Amapá: meio século de exploração mineral. Novos cadernos NAEA*, v.6, n.2, 113-168, dez. 2003.

PORTAL G1. *Justiça Federal autoriza Icomi a explorar manganês estocado no AP após 20 anos*. 21/12/2017. Disponível em: <<https://g1.globo.com/ap/amapa/noticia/justica-federal-autoriza-icomi-a-explorar-manganes-estocado-no-ap-apos-20-anos.ghtml>>. Acessado em: 01/05/2018.

REGO, Renato Leão. *As cidades plantadas: os britânicos e a construção da paisagem do norte do Paraná*. Londrina: HUMANIDADES, 2009.

- ROCHA, Gilberto de Miranda. Vilas e cidades e a Usina Hidrelétrica Tucuruí. (283-307). In: Castro, Edna (org.). *Cidades na Floresta*. São Paulo: ANNABLUME, 2008.
- ROUQUIÉ, Alain. Rouquié. *L'Argentine*. Paris: PUF, 1984.
- SANTOS, Milton. *A urbanização brasileira*. São Paulo: HUCITEC, 1996.
- SEGAWA, Hugo; DOURADO, Guilherme Mazza. *Oswaldo Arthur Bratke*. São Paulo: PROEDITORES, 1997.
- SENA, Cristovam. Fordlândia: o breve relato da presença americana na Amazônia. *Cadernos de História da Ciência – Instituto Butantan*, v.IV, n.2, 89-108, jul./dez. 2008,
- TREVISAN, Ricardo. *Cidades Novas*. Tese de doutoramento. Brasília: FAU-UnB, 2009.
- TREVISAN, Ricardo. Pensar por atlas. (46-69). In: Jacques, Paola Berenstein; Pereira, Margareth da Silva (org.). *Nebulosas do Pensamento Urbanístico: tomo I - modos de pensar*. Salvador: EDUFBA, 2018.
- VILLAÇA, Flávio. Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil. (169-244). In: Deák, Csaba; Schiffer, Sueli Ramos (orgs.). *O processo de urbanização no Brasil*. São Paulo: EDUSP, 1999.

