

VILA DOS CABANOS: DA EMPRESA À CIDADE¹

Roberta Menezes Rodrigues²

ABSTRACT - Vila dos Cabanos: from company to the city.

The performance of big mining companies in the rain forest, more exactly in the *Amazônia*, has been transforming much more than the eco-system. The spatial, politic and cultural transformations that this companies cause traduces an important change. The city has a decisive role in this transformation, specially the Company Towns.

These cities reproduce a pattern worldwide concepts, which come be instruments of the capitalist structure in the occidental cities' formation, ratifying the cities' necessity of rationality and efficiency in name of the production.

One of this patterns produced in the *Amazônia* called “Vila dos Cabanos”, represent a special case for its characters and structure, and now, much more for its management.

A cidade como instrumento da economia

A cidade, este conceito, este espaço que nós conhecemos e que vivemos, assimilado como uma forma que por vezes nos parece uniforme, e que em outras materializa o caos, faz parte da vida dos seres humanos desde o dia em que ele se deu conta de sua necessidade de viver em comunidade.

Inerente a condição humana, as relações sociais se desenvolvem em um determinado espaço geográfico, estruturado pelo ser humano, onde a cidade surge como a materialização de tais relações, constituindo-se deste modo em um produto social, na medida que a forma (desenho) surge como evidência concreta na caracterização de uma dada sociedade.

Desta forma, a cidade acaba desempenhando um papel histórico determinante na construção de novas ordens, ou modos de produção, em meio aos acúmulos de contradições que sua forma edificada espelha. Em um âmbito mais amplo, que estrapola a dimensão morfológica, encontramos o urbanismo, que visto dentro de uma abordagem um tanto economicista trata-se, como alude Harvey, de:

¹ Resumo extraído da monografia sob o título “ Vila dos Cabanos: o período de transição. Relações urbanas e perspectivas de gestão”, apresentada ao FIPAM / NAEA/UFPa, 1998.

² Arquiteta e Urbanista graduada pela UFPa, especialista em Planejamento e Gestão Pública – FIPAM – NAEA, e mestranda do PLADES- Planejamento do Desenvolvimento – NAEA – UFPa.

“uma forma social, um modo de vida, ligado, entre outras coisas, a uma certa divisão do trabalho e uma certa ordem hierárquica de atividade, que é amplamente consistente com o modo de produção dominante.”(HARVEY,1980:174)

A cidade, como a forma resultante deste modo de vida estabelecido por uma determinada ordem, tem, dentro da teoria econômica, “o máximo de sua eficiência e funcionalidade positiva quando organizada como uma empresa e quando como tal for considerada.”(DELLE DONNE,1990:131)

Para tanto, a concepção de espaços urbanos, seu planejamento e gestão são desafios postos desde sempre à inteligência humana, no que sua superação e elogio à racionalidade e à tecnologia estão presentes desde a antigüidade.

Uma das formas, ou exemplos de criações humanas de cidades planejadas, é a *Company Town*³ (cidade-empresa), que dentro de sua premissa acaba por tentar criar um universo (cidade) perfeito. Mas perfeito para quem?

A lógica dessas cidades baseia-se nos valores de seus criadores (de demanda), refletidos em suas formas edificadas, que servem como meio de torná-los concretos, materializando-os (valores) e construindo-os enquanto verdades (RODRIGUES,1997).

Em se tratando de Amazônia, o aparecimento deste tipo de formações urbanas encerra em si um grande conflito: entre toda uma forma de organização social consolidada e a “verdade universal” do desenvolvimento capitalista.

Dentre as ações que são parte intrínseca do tipo de exploração estabelecido na Amazônia, as *Company Towns*, tornam-se artifícios utilizados para afirmar o poder do capital, dentro da história de formação das cidades do ocidente – na medida que adotam determinados preceitos que são reproduzidos universalmente neste modelo. Neste caso as *Company Towns* acabam por ratificar a necessidade de eficiência e racionalidade da cidade, em prol da otimização da produção, cujas conseqüências se refletem no desempenho do trabalhador e na qualidade de vida destes.

Mas estas cidades já nascem sob a égide das mazelas que o próprio desenvolvimento capitalista legou, e tentam superá-las, em seus micro-universos, achando que assim estarão protegidos. Doce ilusão que se acaba na próxima crise do capital - que lhe sustenta, que lhe dá vida - para então retornar a realidade mais próxima. Em vão tentam esconder o que

³ Esta denominação inglesa engloba toda e qualquer formação habitacional (vila), de caráter autárquico, ligada a qualquer tipo de empresa ou companhia que demande formações habitacionais de apoio.

praticamente todas as outras cidades já sabem. Seus desafios de sobrevivência são os mesmos em qualquer meridiano.

Assim, focalizo o olhar em um micro-universo destes, para observar, investigar, compreender e imaginar: Vila dos Cabanos, *Company Town* ou cidade-empresa (PIQUET, 1998), localizada no Município de Barcarena, norte do Estado do Pará, originalmente pertencente aos projetos ALBRAS (Alumínio Brasileiro S/A) e ALUNORTE (Alumina do Norte do Brasil), associados à CVRD – Companhia Vale do Rio Doce.

Vila dos Cabanos tem sido administrada pela Companhia de Desenvolvimento de Barcarena - CODEBAR, vincula ao governo Federal, criada em 1979. A premissa de cidade planejada é uma condição que contrasta com a possibilidade de suspensão de toda e qualquer forma de regulação até então imposta, sendo este um momento delicado para empresa e moradores em função da privatização da CVRD, ocorrida em maio de 1997.

O iminente repasse total da administração da cidade para a Prefeitura de Barcarena torna-se cada vez mais real, repasse este que apenas tem adiado um fato que a muito já deveria ter-se consumado, a extinção da CODEBAR.

A possibilidade de se mostrar as formas de interferência dos moradores em meio a este processo faz-se importante, na medida que estes ao mesmo tempo que produzem as rupturas com o modelo anterior, sofrem com as mesmas. Tornam-se assim (moradores), agentes produtores do espaço urbano e sujeito deste. As marcas indelévels de um passado atrelado à lógica economicista empresarial dá lugar a um misto de interesses e ações individualizadas, como em qualquer cidade de qualquer meridiano.

Desenvolvimento na Amazônia e *Company Towns*

O Programa Grande Carajás distingue-se dos demais projetos instalados na Amazônia no decorrer das três últimas décadas, por ter sido um empreendimento governamental que mudou radicalmente a organização, em todos os sentidos, de uma região - a Amazônia oriental - com características tão marcantes e originais.

A idéia da magnitude do montante de investimentos, tanto do Estado, quanto público ou privado, além do capital internacional, a princípio remetia uma perspectiva de grande transformação regional, de acordo com determinadas óticas (exógenas) muito mais vinculadas ao retorno monetário (a qualquer preço), bem como a busca de respostas às pressões internacionais e atreladas ao Estado como catalisador:

“E é por estar o capitalismo condenado a crises recorrentes e cada vez mais profundas na atual fase do capitalismo tardio, que o capital apela para o Estado a fim de que este o assista como seu agente...” (HALL,1995:399)

As Práticas autoritárias viabilizadoras de tal transformação, com seus “Pólos de desenvolvimento”, na década de 70, no caso da Amazônia, desmesuradamente - tanto em pretensões territoriais quanto financeiras - impuseram suas convicções e desejos a toda uma população.

E o agente executor de tal necessária mudança materializava-se (materializa-se) na forma de Companhia (hoje privatizada), a CVRD. A Empresa torna-se representativa por vários aspectos, dentre eles: por ser a principal empresa empregadora direta da região, por ser a que tem maior quantidade de empresas vinculadas sob regime de subcontratação, pela força que possui nas áreas de influência de seus projetos (CASTRO, 1994), e sob a enorme área física que lhe compete responsabilidades.

No caso dos projetos da CVRD e das empresas a ela consorciadas, o que se viu foi o deslocamento de mão-de-obra especializada (muito em especial a das empreiteiras) dos centros desenvolvidos como forma de concretizar os projetos. A viabilização da vinda de um contingente significativo de mão-de-obra especializada, representava oferecer condições infra-estruturais mínimas para estes, bem como para apoio administrativo dos projetos.

As *Company Towns* ressurgem então como elemento constituído nas bases da industrialização, que acaba por se tornar a materialização do “anti-urbano”, como discute Vicentini (1994). A idéia de *Company Town* parece ser antes de tudo contra a cidade, por se tornar uma continuidade da fábrica, tanto na relação econômica quanto nas formas sociais. É nas cidades que se realiza a dialética entre as formas da economia e as formas de relações e trocas sociais, assim, estas – as *company towns*⁴ - tendem a configurar-se como elementos de um modelo econômico.

⁴ Fazendo uma diferenciação mais clara da utilização deste conceito mais abrangente que são as *Company Towns*, necessitamos fazer uma caracterização do que chamaremos de vila “aberta” e vila “fechada”. No modelo fechado, a experiência nos mostra que as tendências de padronização, de imposição de características “estranhas” à região de implantação, de segregacionismo hierárquico e isolamento são intrínsecas destas formações. Esta assimilação do que podemos chamar de modelo “clássico” de *Company Towns*, estendeu-se ao Brasil, onde podemos enumerar vários casos, especialmente na Amazônia, que caracterizam vilas “fechadas”, de uso exclusivo das empresas (Carajás, Tucuruí). Em contraponto a este modelo, encontramos a tentativa de adaptar o modelo clássico à uma realidade mais dinâmica, através de um modelo de Vila que assuma um caráter de cidade “normal”, na tentativa de amenizar os problemas normalmente encontrados no modelo clássico ou fechado: o modelo de Vila “aberta”. Desta forma, **teoricamente**, problemas como o de formação de cidades satélites tende a ser racionalizado, sendo possível a diversificação das fontes geradoras de renda e de

As teorias para a concepção de cidades planejadas durante a época áurea dos grandes projetos na Amazônia ainda gravitavam sobre os efeitos da Carta de Atenas, de Le Corbusier, de Brasília, do Taylorismo, e sob tais circunstâncias. Segundo Bicca:

“... procura-se ‘racionalizar’ as relações sociais e humanas - de fato cheias de imprevistos e nuances -, como condição necessária à manipulação e à adaptação das mesmas ao funcionamento da máquina. E assim como ocorre no atelier taylorizado, também no que concerne à cidade tudo é pensado, programado da maneira mais rigorosa possível, antes que o sistema seja colocado em marcha.”(BICCA, 1985:120)

Desta forma, tais pressupostos (ou paradigmas) demonstram-se segregacionistas, do ponto de vista sócio-econômico, ainda que encobertos por uma capa humanista, através da ação e procedimentos do Estado, que age de forma mais macro, e das empresas agindo de forma mais localizada.

Às empresas cabe assegurar a função de habitar nas vilas operárias, como também os lazeres e mesmo a cultura e a promoção social (LEFEBVRE, 1969), onde o aparecimento de graves problemas sociais (FARAH, 1993) encontrados em *company towns* tornam-se latentes, por este modelo constituir uma realidade construída e limitada, apoiada em uma lógica que se materializa na forma física da cidade, em suas ruas, suas casas, suas cercas, como no caso de Carajás e Tucuruí (Pará).

Reflexos de um passado de prática urbanística

O tipo de desenvolvimento posto em prática na Amazônia configura-se como uma ratificação das imposições da necessidade de industrialização, tida como sinônimo de desenvolvimento, mas que no entanto não corresponde necessariamente à elevação da qualidade de vida da população. A História nos prova isto, e de forma muito mais contundentemente após o advento da Revolução Industrial.

Desde o começo, o impacto da industrialização afetou não só o tamanho mas também a aparência das cidades. A mesma duvidosa honra poderia caber a remotas cidades da África, Índia, China e Japão. Por maiores que fossem suas diferenças culturais, todas possuíam fábricas, escritórios, favelas e subúrbios, marcas indeléveis da indústria.

empregos para os moradores, deixando assim de concentrar somente na empresa as possibilidades de expansão, principalmente econômica da cidade.

O planejamento urbano de então, chamado por teóricos como Choay de pré-urbanismo, que até então fora *hobby* de alguns monarcas afortunados ou resultado da economia do *laissez-faire*, ia se tornando uma disciplina organizada, cujo melhor exemplo da busca da cidade ideal, na virada do século XX, foi a idéia da “cidade-jardim”, que surgiu quase ao mesmo tempo nos Estados Unidos e na Grã-Bretanha (HALL, 1995).

Reação contra o pensamento urbano gerado pela industrialização, a cidade-jardim tinha um conceito que contrastava com a então metrópole moderna: uma comunidade com habitantes e indústrias independentes, restritos em número, e a maior parte do espaço dedicado a áreas verdes. O maior expoente inglês da idéia de cidade-jardim, Ebenezer Howard, definiu-a como uma combinação de cidade e campo (CHOAY, 1979:19).

Dentro de uma vertente bastante diferente, as teorias urbanas e a prática urbanísticas tornam-se instrumentos de uma nova visão e conceito de vida moderna, construída pela lógica da produção em massa. Homens como Le Corbusier (KOHLSDORF, 1985), acabaram por desencadear a idéia progressista de modernidade, pois, como alude Choay:

“ a indústria e a arte juntam-se em seu intento do universal e seu duplo desdobramento na escala mundial confirma os urbanistas progressistas na concepção do homem-tipo...: idêntico em todas as latitudes e no seio de todas as culturas, o homem é, para Le Corbusier, definido.”(CHOAY,1979:21)

Essas idéias corbuserianas são assim arregimentadas sob o nome de Carta de Atenas⁵, deslocando os interesses urbanísticos das estruturas econômicas e sociais para as estruturas técnicas e estéticas. O homem-tipo é então definido pela Carta de Atenas, tomando-se por base quatro necessidades (ou funções) humanas universais: habitar, trabalhar, recrear-se e circular, pois para Le Corbusier, “ Todos os homens tem o mesmo organismo, as mesmas funções. Todos os homens tem as mesmas necessidades.”(CHOAY,1979: 22)

As aglomerações urbanas progressistas são portanto, locais de limitação, como nas cidades corbusierianas, nas quais a palavra chave é eficácia, sendo estas fortemente calcadas nos preceitos positivistas. No Brasil, a tradução fiel destes pensamentos se materializou no Plano Piloto de Brasília⁶, quando o Estado expressava, segundo Bicca, um :

⁵ CONGRESOS INTERNACIONALES DE ARQUITECTUR MODERNA. La Carta de Atenas: el urbanismo de los ciam. Buenos Aires: Editorial Contémpera, 1950.

⁶ O plano, que com suas cidades satélites, acabou por incorporar o que estruturas presentes em planificações como as de Ebenezer Howarde. Apesar deste trabalhar sob o aspecto modular, as cidades satélites funcionam de forma semelhante na medida em que dependem do centro da cidade planejada.

“...processo de ‘modernização’, ideologia na qual o ato de planejar é representado como ação eminentemente técnico-científica, neutra, através da qual se prevê e se controla, isto é, supostamente se administra de forma racional...” (BICCA,1985:111)

Forma de pensar condizente, portanto, com o discurso que acompanha a produção industrial, organizada também “cientificamente” (taylorizada).

Le Corbusier acaba por desenvolver toda uma justificativa econômica, condizente com os interesses dos especuladores, quantificando o lucro que “revalorizações” qualitativas (como as que Haussmann fizera em Paris), possibilitariam se fossem adensadas através da verticalização. Para Monteiro, Le Corbusier :

“Pressupunha o espaço da geometria euclidiana, que não considera as particularidades locais do relevo, e cuja simplificação formal permite um controle rigoroso da produção. O arquiteto teria condições de abarcar a cidade de uma forma totalitária, necessitando ‘apenas’ de um Estado forte para sua implantação, que pudesse manipular as massas e estratificar a cidade”(MONTEIRO,1992:21).

Na verdade não poder-se-ia esperar que o estilo de vida de um arquiteto suíço, cosmopolita e apreciador da vida elegante não se refletisse em suas proposições, que fugiam à realidade de praticamente todas as cidades.

Mesmo considerando toda a conveniência das teorias corbuserianas, não se pode negar que o erro estava na leviana arrogância com que estas foram impostas, considerando-as frutos de um planejamento, que na verdade não o foi (HALL,1995).

Munford (1998) resume tal influência:

“Infelizmente, a imaginação de Le Corbusier, em perfeita harmonia com as tendências negativas em jogo na sociedade contemporânea, foi, durante uma geração inteira, a mais poderosa influência individual sobre a arquitetura e o urbanismo em todas as partes do mundo.” (MUNFORD,1998: 520)

Assim, as idéias de Le Courbusier e até mesmo de Howard, as quais freqüentemente recorre-se para firmar o poder do capital, dentro da história de formação das cidades do ocidente, especialmente as *Company Towns*, ratificam a necessidade de eficiência e racionalidade da cidade, em prol da otimização da produção, cujas conseqüências se refletem no desempenho do trabalhador e na qualidade de vida destes.

Vila dos Cabanos como objeto e a criação da CODEBAR

Vila dos Cabanos foi então uma cidade planejada para servir de suporte à um dos empreendimentos industriais da Companhia Vale do Rio Doce na Amazônia⁷ - o Complexo ALBRAS/ALUNORTE - tendo sido idealizada e até então gerida com base em características de *Company Town* “aberta”, apesar de apresentar determinadas características de vila “fechada” como segregação e homogeneidade (RODRIGUES,1997).

Após 12 anos de sua implantação, encontramos uma Vila dos Cabanos significativamente diferente dos planos de Joaquim Guedes, a começar por sua população, que atualmente é de cerca de 6.029 habitantes⁸; valor este bastante inferior ao planejado, que era de 70.000 habitantes na ocasião do planejamento da capacidade da Vila (GUEDES, 1980). A implantação do projeto da Vila não foi cem por cento concluído, sendo que estima-se que pouco mais de cinquenta por cento realmente se concretizou.

Com a privatização da Companhia Vale do Rio Doce, não só a vida particular dos funcionários, mas também a morfologia da cidade está paulatinamente mudando. A administração da cidade, que originalmente correspondia à CODEBAR (Companhia de Desenvolvimento de Barcarena), deverá ser totalmente repassada para a Prefeitura de Barcarena, que hoje já administra 5 outros núcleos urbanos (Itupanema, São Francisco, Barcarena, Cafezal e Vila do Conde).

Desta forma, a condição de cidade de empresa tende a desaparecer, na medida que a cidade (Vila dos Cabanos) deve passar a ser “tratada” da mesma forma que uma cidade espontânea, tendo que dividir o montante de investimentos da Prefeitura com as outras cidades formadoras do Município de Barcarena.

As fontes de renda da Prefeitura na Vila dos Cabanos advêm do recolhimento de taxas como o IPTU (que deve ter o seu montante aumentado, pois antes o valor cobrado era resultado de negociações entre a Prefeitura e empresa), ISS, ICMS (que pode vir a crescer, no caso de implantação de novos projetos) e da venda dos lotes a serem repassados pela CODEBAR⁹.

⁷ JOAQUIM GUEDES E ASSOCIADOS - Plano Urbanístico de Barcarena. São Paulo: Arquiteto Joaquim Guedes e Associados, 1980.

⁸ Dados obtidos através de relatório proveniente da DIATE (Divisão de Atendimento Automatizado) do Rio de Janeiro, IBGE, de outubro de 1995, sendo 3.000 homens e 3.029 mulheres in SILVA, Sylvania B., Formação populacional na área do projeto ALBRAS/ALUNORTE: Vila dos Cabanos. Abaetetuba, o autor, 1995.

⁹ Segundo entrevista concedida pelo arquiteto Edilberto P. Lima, CODEBAR, 1997, e Jornal Vila dos Cabanos. O que faz a CODEBAR? Vila dos Cabanos - Barcarena, 1^o. a 15 mar. 1997, p.5

Criada com o objetivo de executar e administrar as obras e serviços de urbanização de Vila dos Cabanos, a CODEBAR constituiu-se como uma empresa pública com participação acionária majoritária e temporária da União (TOURINHO, 1991). Instituída em 1979, somente em 1982 foi instalada de fato, mesmo contrariando seu estatuto que estipulava o prazo de 30 dias para a sua instalação. Desta forma, a SUDAM acabou por responder durante este período pelo andamento e viabilização do projeto, através da coordenação da montagem dos Termos de Referência para o concurso público do Plano Urbanístico¹⁰ e providenciando a abertura do acesso viário ao local das obras.

Desde o início, a participação da prefeitura de Barcarena na coordenação das obras foi cerceada, a partir de justificativas como a “incapacidade administrativa e de endividamento que esta (prefeitura) teria para conduzir o processo” (TOURINHO, 1991:31) frente ao montante de investimentos requeridos pelo projeto.

O Governo do Estado, basicamente pelos mesmos motivos, foi excluído. Desta forma, as discussões e negociações foram grandemente prejudicadas em detrimento das populações atingidas pelo empreendimento, de forma que as ações correspondiam as expectativas mais diretas do Governo Federal.

Esse hiato entre os três níveis possuía (possui) respaldo na medida que a CODEBAR continua vinculada ao governo federal, tendo pertencido à Secretaria de Planejamento da Presidência da República e ao Ministério do Interior. Face a isto, durante um determinado período (final da década de 80), os políticos locais levantaram a possibilidade de transferir a CODEBAR para a esfera municipal, transformando-a em companhia de desenvolvimento da micro-região, e não somente do núcleo urbano planejado, apesar de sua denominação citar o município como um todo¹¹.

Esta intenção visava garantir a continuidade do fluxo de recursos federais para o local, tentando distribuí-los de forma mais uniforme no município. Isto dificulta a possibilidade de um movimento emancipador para a criação de um novo município

¹⁰A justificativa para a não utilização de técnicos da região ou até mesmo da SUDAM na elaboração do Plano era de que não existia pessoal qualificado para produzi-lo dentro do prazo estipulado, que era de 120 dias.

¹¹Primeiramente planejou-se desenvolver as ações dentro da micro-área estabelecida, que engloba a “área do Novo Núcleo Urbano com sua faixa de expansão, área de proteção de rios, florestas e utilização problemática ou com interesse paisagístico; as áreas dos núcleos de Itupanema, Vila do Conde e Barcarena Velha e as áreas destinadas a isolar os usos industriais nocivos ou conflitantes com os demais e ainda a área industrial.” (Lei nº 1474/ 82, título III, parágrafo único, PMB)

vinculado aos interesses das grandes empresas ali instaladas ou até mesmo futuras (TOURINHO, 1991).

Apesar de todos estes desgastes, a CODEBAR sobrevive, mesmo que bastante enfraquecida pelos repasses de verbas, o que inviabiliza grande parte de suas ações para com a Vila e muito mais ainda a nível de município.

Por mais que tenha desempenhado um papel decisivo para a efetivação do projeto, a CODEBAR foi criada em regime temporário, prova disso é que segundo sua lei de criação, as ações da União deveriam ser repassadas posteriormente à prefeitura de Barcarena como forma de integrar a vila ao Município, mesmo depois de toda a exclusão do período de elaboração e implantação.

Da mesma forma, a definição de cidade aberta correspondia, em última instância, a uma manobra de transferência de parte dos investimentos de implantação e manutenção da nova cidade para o poder público local, ou melhor, para os contribuintes. Atualmente, a CODEBAR tem efetivamente se reduzido a prestar apoio técnico para ações em conjunto com a prefeitura, bem como a comercialização dos lotes disponíveis na Vila e análise de projetos arquitetônicos.

A ligação com a prefeitura vem consolidando o processo de transferência de responsabilidades, na medida que os serviços essenciais não pertencem à CODEBAR. A prefeitura é responsável pelos serviços de coleta de lixo (que já era cobrado pela Prefeitura, através do IPTU), de recuperação de vias, e em breve o serviço de esgoto, para o qual serão repassadas as duas estações de tratamento existentes, do total de quatro planejadas.

A questão legal quanto à competência das responsabilidades de certa forma foi redefinida a algum tempo, na medida que a Lei orgânica municipal de 94 transferiu praticamente todas as atribuições de controle, fiscalização e implementação da CODEBAR para a Prefeitura de Barcarena. Apesar desta medida, pouco foi de fato implementado e desenvolvido, uma vez que a Lei Orgânica Municipal trata de forma bastante superficial essa transferência, sem detalhar operacionalmente a implementação das ações, bem como despreza o Código de Obras existente.

Mesmo a Prefeitura de Barcarena contando com uma divisão dentro da Secretaria de Obras e Transportes que responde pela elaboração e execução de programas e projetos pertinentes ao Plano Urbanístico Municipal, sua atuação tem se restringido mais

diretamente à construção e manutenção de vias. Isto não significa que a prefeitura não possa vir a assumir um papel mais decisivo, já que a ela cabe serviços básicos como aprovação de projetos arquitetônicos e fiscalização de obras.

Soma-se ainda o fato de existir na estrutura municipal uma Coordenadoria de Planejamento, prevista em organograma e vinculada ao gabinete do prefeito, mas que no entanto não foi ativada, e que poderia servir de coordenadora de um tipo de planejamento inter-secretarias, visando ações integradas.

As implicações deste descompasso, tanto para Vila dos Cabanos, quanto para Barcarena sede e demais localidades, apontam para a repetição de problemas compartilhados por cidades que não conseguem manter um nível aceitável de controle e fiscalização da aplicação de suas leis urbanísticas: especulação imobiliária, crescimento desordenado, comprometimento de áreas de preservação, etc.

De fato, essas são questões que se colocam como desafios para gestores de cidades em qualquer latitude. Os problemas urbanos tornam-se a cada dia mais contundentes, e revelam as mazelas e fraquezas de um modo de vida que o próprio homem construiu, e para o qual o planejamento urbano por enquanto só pode servir de paliativo, por estarem muito mais ligados ao problema do declínio econômico-estrutural de todas as comunidades urbanas e da reconstrução de uma nova economia nas ruínas de uma velha (HALL,1995).

Também no caso da Amazônia Oriental, tal constatação parece-me bastante plausível, uma vez que o tipo de desenvolvimento posto em prática na região correspondeu as expectativas desta estrutura econômica, e Vila dos Cabanos, certamente, não fugiu à regra.

Vila dos Cabanos como concepção e sua prática recente pós-privatização

A concepção do Plano Urbanístico de Barcarena, a partir de sua finalidade de formação de um novo núcleo urbano, não foge a regra das investidas federais na Amazônia: distantes da realidade cabocla e dos impactos, não somente ambientais, que acarretam. Muitos são os pontos a serem questionados. Desde sua concepção, a equipe responsável, a exclusão dos poderes locais, o descaso com os relocados, a relação com as demais localidades, e mais recentemente, indaga-se sobre o processo de transferência de gestão para a prefeitura de Barcarena.

Entendemos então que as formações de *Company Towns* tentam buscar formas urbanas que alcancem o melhor desempenho possível, (RODRIGUES,1997), desta forma não é à toa que todo esse controle e limitação da vida dos moradores de assentamentos como esses, se faz desta forma.

Traduzidas em nova e diversas nomenclaturas, as justificativas do capital, tanto hoje como outrora, sempre precisaram de mecanismos para manter-se. Sendo assim, o resguardo dos interesses de grandes empreendimentos e de certa forma da garantia de seu sucesso, também se fazem pela forma de gestão do controle sobre seus funcionários.

No caso de Vila dos Cabanos, mesmo que esta seja uma cidade “aberta”, como a classificam em relação a outras *Company Towns*, o estigma de cidade planejada lhe reveste de especificidades que não podem ser ignoradas.

Com relação ao desenho urbano e a produção e uso do solo precisamos ser mais específicos. O desenho da cidade transporta claramente aos conceitos e influências do taylorismo corbusieriano para o desenho da cidade, na medida em que lança mão do geometrismo, do cruzamento de grandes linhas ortogonais que formam módulos, da organização em quadrículas retangulares, da setorização da cidade e a exaltação ao automóvel¹².

O tipo de organização implantada em Vila dos Cabanos adota a forma modular, que consiste em uma unidade básica de organização urbana, que é formada pela conjunção de quadras, definidas a partir de vias principais, possuindo uma área de 64 ha e 800m de lado.

No intuito de permitir a boa circulação de pedestres, adotou-se a distância máxima de 500m, do interior da unidade para as vias de transporte coletivo, o que segundo o projeto, seria considerada uma distância aceitável para caminhadas.

O tamanho dos módulos, suas distâncias, a frequência e distribuição utilizada para as praças¹³ - que hoje correspondem a imensas áreas de mata nativa - contribuem de forma decisiva na questão de acessibilidade e monotonia da paisagem, concentrando-as nas extremidades externas dos módulos e desprezando o que chamamos de “miolo” do módulo.

Estes vazios urbanos, que compõem um enorme estoque de terra livre à especulação, dispõem completamente contra a intenção de incentivar a marcha a pé. As distâncias que se

¹² Apesar de que no caso de Hipódamus era utilizada uma escala menor em sua divisão de quadrículas, em virtude da necessidade de adaptação ao relevo e da uniformidade, diferente da escala utilizada por Le Corbusier, que incentivava o deslocamento por meio de automóveis

formaram entre os equipamentos na cidade, somados a monotonia da paisagem, incentivam o deslocamento através do automóvel ou bicicleta, apesar de contar com transporte coletivo¹⁴.

As residências oferecidas pela ALBRAS/ALUNORTE à seus funcionários obedecem a um rigoroso padrão de distribuição, feito de acordo com a colocação de seus funcionários dentro da empresa. Desta forma, a caracterização da distribuição das residências pela cidade, pode ser notada claramente, estando estas separadas como que em pequenos núcleos dentro da própria cidade.

Existem em decorrência disso basicamente três classes de casas: A, B e C, sendo que dentro de cada uma destas três classes encontramos uma variação de no máximo três tipologias diferentes, ao que parece ser uma tentativa em vão de diversificar a paisagem da cidade.

Os conceitos de divisão (segregação) do espaço, em conformação com a colocação dentro da empresa parecem estar bastante enraizados. As novas construções em andamento na cidade, que são de propriedade das recentes empresas instaladas na área (Pará Pigmentos e Rio Capim Caulim)¹⁵, continuam utilizando estes padrão.

Um fato importante que vem ocorrendo é a prática de invasões na área chamada de Laranjal (VASCONCELLOS,1996), um bairro originalmente criado para abrigar as famílias deslocadas da área do projeto¹⁶, e que não recebeu o mesmo tratamento quanto a infra-estrutura como o restante da cidade.

De grande importância é a organização dos moradores da área do Laranjal, que se organizaram como associação (ADEBAR- Associação dos Desapropriados de Barcarena) como forma de resistência às imposições do projeto e deixando clara a posição dos deslocados. Para Vasconcellos:

“ A permanência em uma área periférica em contraposição a existência de um novo Núcleo Urbano criado pela CODEBAR, com uma infra-estrutura bem proporcionada,

¹³ Na medida que apenas uma foi construída do total de 35 planejadas.

¹⁴ O transporte coletivo não é de boa qualidade, o que acabou dando espaço para o aparecimento do serviço de vans, que cobram o mesmo valor do ônibus e possuem trajeto flexível, interligando São Francisco - área próxima, onde existe serviço de barcos -, o bairro do Laranjal (e a área de invasão conseqüentemente) com o núcleo urbano.

¹⁵ As expectativas pela verticalização da indústria começam a ter respostas na medida que projetos com esta finalidade passam a constituir-se mesmo que timidamente, como o caso da SOINCO, empresa produtora de fios de alumínio. Na linguagem industrial, verticalização refere-se a assimilação de novos estágios industriais a partir de empreendimentos de beneficiamento do minério, no caso da ALBRÁS/ALUNORTE, a produção do lingote de alumínio poderia atrair o estabelecimento de fábricas produtoras de chapas de alumínio, por exemplo.

¹⁶ Com lotes de 6x30m e 9x30m.

leva necessariamente os assentados a uma comparação, com um elevado grau de conscientização da pobreza em que o bairro do Laranjal se apresenta” (VASCONCELLOS,1996:46).

Criou-se ali um bolsão de pobreza, que hoje em dia dá margem à práticas como esta (invasão), e que tem sido combatidas pela CODEBAR¹⁷ de forma um tanto dura, uma vez que a área próxima ao Laranjal encontra-se em litígio. A constituição de uma periferia, que até mesmo pode ser concebida como um subúrbio da área infra-estruturada reforça a constatação de um perfil das cidade contemporânea (inserida na modernidade): o preconceito e a segregação. Segundo Rodrigues:

“...a cidade, nas suas diversas e peculiares formas de expressão, tem mantido a segregação das classes e a exclusão das classes pobres como traço de identidade, em grande medida determinado pelo modo de produção.” (RODRIGUES,1996: 69-70)

Negando a função social da cidade para os que não se inseriam no universo da empresa, Vila dos Cabanos constituiu/constitui suas relações urbanas. Surge então a necessidade de construir-se uma nova forma de “encarar” e lidar com a cidade, levando-se em consideração suas especificidades e condicionantes, para tentar racionalizar da melhor maneira seu crescimento urbano. Manter uma visão e conseqüentemente uma atuação gerencial muito rígida implica em atender apenas a uma parte dos problemas apresentados da cidade, e esquecer que uma cidade não é homogênea.

A realidade de Vila dos Cabanos, até bem pouco tempo construía um cenário significativamente diferente do de agora. Não que tenha havido uma grande ruptura com o que existia, em especial após a privatização da CVRD, mas os sinais de mudança e as perspectivas são bastante claras.

As intervenções que caracterizam este período de prática em relação a feição da cidade, são a exteriorização de um desejo de personalização da cidade, mais parecendo uma forma de tentar transgredir a rigidez formal da cidade e dando-lhe “ares de cidade normal”, expontânea. A forma mais clara que se pode notar quanto a esta transgressão é comparando as fachadas das casas, muito em especial as que pertencem ou pertenciam à ALBRAS/ALUNORTE.

¹⁷ No entanto, tem se verificado que não somente pessoas de baixa renda tem se aproveitado deste momento. Casas de alvenaria e de médio porte vem sendo construídas, sendo que os invasores retrucam dizendo que os preços praticados pela CODEBAR para os lotes na cidade são elevados (5 reais/m² por lotes residenciais e 15 reais/m² para lotes comerciais em 98), deixando a dúvida quanto uma possível “seleção” dos moradores da Vila, pelo oportunismo de uns ou por ambos.

Várias foram as mudanças que, de certa forma, descaracterizam o que já existia, na medida que a estrutura existente, concebida sob a idéia de padronização se reveste de importância se encaramos o papel de marco inicial do núcleo urbano, diante das perspectivas de crescimento cada vez mais incertas.

O fato da cidade ter se originado a partir de um perfil de *Company Town* trás a tona características como homogeneidade da forma edificada, a qual contribui para a formação de uma imagem bastante clara, mas que passa agora a evoluir dentro de um novo contexto. Evolui não mais como *Company Town*, mas como uma cidade com possibilidade de diferentes desdobramentos futuros, em decorrência da forma de expansão, das reformas nas unidades ou da instalação de um processo especulativo com a terra.

Vemos então o surgimento de cercas de madeira - na maioria das vezes feitas de forma bastante simples - de aramado, e muito raramente de alvenaria, da improvisação de garagens cobertas na área frontal do lote, pequenos comércios e “puxadas” nos fundos.

E o que estaria provocando estas mudanças? De certa forma, o fato de uma determinada quantidade de pessoas agora serem as donas das casas, pode significar que estão buscando adequar estas às suas necessidades reais, além de expressarem o sentimento de posse e delimitação de propriedade privada, uma vez que o projeto original das casas não previa muros.

As casas que não foram construídas para os funcionários, ou seja, de pessoas não necessariamente ligadas ao projeto, utilizam esta noção de cercamento, usando muros e grades. A tipologia utilizada pela empresa denota o tipo de relação estabelecida anteriormente com seus funcionários, adotando uma postura protetora e baseada em experiências já estabelecidas em outras *Company Towns* (Carajás, Tucuruí).

Podemos até considerar positivamente as modificações apresentadas nas casas recentemente construídas pela Rio Capim Caulim, que apesar de seguirem o mesmo programa de necessidades das casas da ALBRAS, apresentam uma evolução (natural), onde acrescentam garagem coberta e varandas maiores. De resto, ainda buscam a homogeneidade, setorização e hierarquização: ranços de um passado de prática mundial.

Assim, com a privatização, a noção de proteção (ou provisão) é perdida, passando a surgir uma nova, mas não tão nova assim, forma de auto-organização. Essa auto-organização é determinada pelo projeto e mais decisivamente pela escala, no sentido de que

a malha urbana estabelecida, o zoneamento e o parcelamento acabam por determinar, logicamente, a dinâmica urbana.

O que realmente me parece o grande problema do projeto de Vila dos cabanos é a **escala**¹⁸: megalomaníaca e na maioria das vezes inviabilizadora da expansão e consolidação das relações urbanas. Como conseqüência disto, encontramos grandes vazios urbanos constituídos por toda a malha urbana, como já afirmamos anteriormente, devido a paralisação das obras e a especulação imobiliária. Estes vazios são áreas que deveriam corresponder às praças e a lotes residenciais não edificados nos centros dos módulos.

Desta forma, o centro do módulo acaba sendo prejudicado com relação à acessibilidade aos serviços e comércio, por estes estarem concentrados nas vias ortogonais, caracterizando a hierarquização viária, que acabou sendo uma forma de segregar os moradores das quadras mais afastadas (e certamente das casas menores), tendo servido como forma de baratear/otimizar a infra-estrutura, mas que agora se reverte contra parte dos moradores.

Isso justifica, assim, o surgimento de pequenos comércios locais nestas áreas mais resguardadas e destinadas somente para o uso residencial, onde não é previsto o uso misto¹⁹. Entretanto, estes pequenos estabelecimentos²⁰ são totalmente irregulares, desprovidos de critérios, uma vez que não respeitam os recuos mínimos estabelecidos, projetando-se no limite do lote, buscando a rua. A concentração destes casos é ligeiramente maior nas ruas onde existe circulação de transporte coletivo, por uma questão lógica de acesso.

Uma forma de reverter este fato seria conduzir os fluxos de transporte coletivo para as diagonais de cada módulo e legalizar o uso misto de maneira a incentivar o aparecimento de comércios de pequeno porte para servirem de apoio às residências, dinamizando o funcionamento dos centros dos módulos. Mas pensar em otimizar a utilização de toda a infra-estrutura constituída em Vila dos Cabanos, e que em grande parte encontra-se ociosa, remete-nos ao outro lado da moeda.

¹⁸ Dimensão de um elemento construtivo em relação a outras formas de um contexto(CHING, 1995).

¹⁹ A partir de um zoneamento, são estipulados os tipos de uso do solo para esta determinada zona, sendo que o uso misto corresponde a possibilidade de existir em um mesmo lote o uso residencial e comercial. Na legislação municipal, é previsto o uso misto somente nas zonas anteriormente exclusivas do uso comercial (vias ortogonais), e somente estabelecida depois de uma revisão do plano urbanístico.

²⁰ Por exemplo: bares, lanchonetes, venda de açaí, aviamentos, pequenos presentes e confecções.

Enquanto o núcleo urbano goza de uma infra-estrutura invejável até mesmo para a capital do Estado, este mesmo projeto instituiu a delimitação de duas realidades: a dos funcionários da ALBRAS/ALUNORTE e a dos demais moradores. Materializou esta segmentação na forma do que chamou de Bairro do Laranjal, e não se envergonhou de fazer isto.

E desconsiderar da vida de uma cidade os segmentos de geração de menor renda, mas que são imprescindíveis (trabalhadores do comércio, empregadas domésticas, vigias, etc. por exemplo) para outros segmentos, é ser reducionista, no mínimo. O próprio projeto, através de seu desenho e posteriormente através da forma de gestão da terra (preços, especulação), passou a constituir e incorporar uma das primeiras características das cidades normais: a dicotomia entre a cidade legal e a cidade ilegal.

A invasão das áreas mais próximas ao núcleo e que se mistura a área do Laranjal, lugar onde as realidades, tanto de relocados quanto de desempregados/subempregados, se confundem, é uma decorrência desta desconsideração das relações urbanas e que nem por isso deixariam de existir.

A possibilidade de otimização de todo o potencial infra-estrutural constituído em Vila dos Cabanos somente será concretizado na medida que o estoque de terras existentes dentro dos módulos passarem a ser utilizados.

Na medida que a grande maioria das terras são de posse da CODEBAR - posteriormente da Prefeitura de Barcarena - e da ALBRAS, poder-se-ia cobrar uma postura decisiva neste ponto. A Prefeitura possui condições de reverter este quadro através do incentivo ao adensamento destas áreas, e/ou posterior utilização do IPTU Progressivo no Tempo²¹ - que constam na Constituição Federal e na do Estado - de maneira a evitar a especulação em áreas tão bem infra-estruturadas.

O adensamento corresponde a uma alternativa no mínimo mais plausível de expansão da massa edificada e da otimização da infra-estrutura, do que a idéia de loteamentos afastados e com infra-estrututra precária, como o caso do Laranjal ou pela constituição de áreas de invasão. São soluções ou omissões preconceituosas e burras, mas fortemente arraigadas, que acabam por criar problemas maiores do que os investimentos municipais podem abarcar.

Vemos que muito provavelmente, o que tende a acontecer, caso não se atente para estes fatos, é a vila ser paulatinamente circundada por áreas irregulares, ansiosas por desfrutar da infra-estrutura consolidada. Sendo assim, os fatos vem nos mostrar que a vida em Vila dos Cabanos tende a mudar, de acordo como perfil de atuação gerencial da Prefeitura de Barcarena, uma vez que a cidade passa a condição de cidade comum, que precisa andar com suas próprias “pernas”.

UMA CONCLUSÃO

Para Vila dos Cabanos, a relação com o Município torna-se muito importante, na medida que esta passa a figurar em um contexto maior de interligação e “dependência” devido a sua nova condição, refletindo diretamente no espaço urbano ações tanto de gestores quanto moradores da Vila, tentando se adaptar à nova realidade da cidade.

Do outro lado, a empresa, como criadora de demanda, desfaz-se de seus laços de comprometimento com a cidade, onde a função paternalista e ordenadora da empresa passa assim a se desintegrar, abrindo possibilidades para que a cidade venha a ser transformada, transgredida em sua rigidez e posta à prova, neste momento onde sua imagem passa a se tornar mais complexa, pela perda da homogeneidade.

Compreender essa construção de uma nova identidade que se inicia a partir da interferência dos moradores, moldando a cidade, constitui-se de importante instrumento, que pode oferecer informações valiosas, para que as ações municipais possam intervir de forma acertada.

A abundância de recursos com que Vila dos Cabanos foi construída não mais existe, e a CODEBAR passa a ser apenas parte da memória. O desafio que se lança é administrar a boa herança, de infra-estrutura e planejamento, e conseguir conciliá-la com seus pontos fracos (escala, setorização, tipo de malha) que não podem ser mudados.

No instante em que emerge todo o reflexo da prática de gestão estabelecida até agora (calcada na especulação e segregação da terra) somada à estrutura (projeto) que a incentiva e condiciona, vejo que o momento de transição tende a desencadear, agora sim, um processo de abertura e inserção de novos elementos - e possivelmente problemas - presentes em uma cidade “normal”, que irão exigir um nível de acompanhamento do

²¹ Significa a sobretaxa progressiva no valor total do IPTU cobrado, aplicado aos lotes não edificados,

processo de evolução da cidade que não deve desprezar toda a prática de planejamento já consolidada.

Descendente da política de desenvolvimento na Amazônia, Vila dos Cabanos, começa a procurar por novas perspectivas de crescimento, que implicam na incorporação de imagens, problemas, atores e cenários intrínsecos das cidades contemporâneas, onde a ordem capitalista e seus desdobramentos na forma edificada (cidade como modelo), e conseqüentemente nas relações sociais, (ainda) é dominante.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

LIVROS E LEIS

- BARCARENA, Prefeitura Municipal de. Lei n.º 1.474 de 13.12.82. Aprova o Plano Urbanístico de Barcarena e dá outras providências. Barcarena, PMB, 1982.
- _____, Lei complementar n.º 03 de 28.03.94. Dispõe sobre a Instituição da estrutura Organo-funcional da Prefeitura Municipal de Barcarena e dá outras providências. Barcarena, PMB, 1994.
- BICCA, P., “Brasília, Mitos e Realidades.” in: Paviani, A. Brasília Ideologia e Realidade. São Paulo, Projeto, 1985.
- CASTRO, E. “Processos de trabalho e relações de poder no Carajás”, in: D’INCAO, Maria A. e SILVEIRA, Isolda M. da. A Amazônia e a crise da modernização. Belém: Museu Paraense Emílio Goeldi, 1994.
- CONGRESOS INTERNACIONALES DE ARQUITECTUR MODERNA. La Carta de Atenas: el urbanismo de los ciam. Buenos Aires: Editorial Contémpora, 1950.
- CHING, F. Arquitectura: forma, espacio y orden. México:Ediciones G.G., 1995.
- DELLE DONNE, Marcela. Teorias sobre a cidade. Rio de Janeiro: Edições 70, 1990.
- FARAH, Flávio e FARAH, Marta. Vilas de mineração e de barragens no Brasil: retrato de uma época. São Paulo: Instituto de Pesquisas Tecnológicas, 1993.- (Publicação IPT 2029).
- HALL, Peter. Cidades do Amanhã: uma história intelectual do planejamento e do projeto urbanos no século XX. São Paulo: Editora Perspectiva, 1995.
- HARVEY, David. A justiça social e a cidade. São Paulo: Ed. Hucitec, 1980.
- JOAQUIM GUEDES E ASSOCIADOS - Plano Urbanístico de Barcarena. São Paulo: Arquiteto Joaquim Guedes e Associados, 1980.
- KOHLSDORF, Maria E. “Breve histórico do espaço urbano como campo disciplinar”. In: FARRET, Ricardo L. (org). O espaço da cidade - contribuição à análise urbana. São Paulo: Projeto, 1985.
- LEFEBVRE, Henri. O direito à cidade. São Paulo: Ed. Documentos, 1969.
- MUNFORD, Lewis. A cidade na história: suas origens, transformações e perspectivas. São Paulo, Martins Fontes, 1998. 4ª ed.

subutilizados ou não utilizados, localizados nas zonas urbanas ou de expansão urbana e de interesse social.

- PIQUET, Rosélia. Cidade-empresa. Presença na paisagem urbana brasileira. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 1998.
- RODRIGUES, Edmilson B. Aventura urbana: urbanização, trabalho e meio-ambiente em Belém. Belém, Editora, 1996.
- TOURINHO, Helena L. Z. (coord.) Relatórios de Pesquisa - Repercussões sócio-econômicas do Complexo Industrial ALBRAS/ALUNORTE em sua área de influência imediata. Belém, IDESP, 1991.
- VASCONCELLOS, Ana Maria de Albuquerque. Transformações sociais e lutas cotidianas no Laranjal em Barcarena: Relatório Final de Pesquisa. Belém: UNAMA, 1996.

TESES E OUTROS TRABALHOS

- MONTEIRO, Ana Cláudia C., A herança mítica da concepção racionalista de cidade ideal. Belém, o autor, 1992.
- RODRIGUES, Roberta M., A busca da cidade ideal por trás de uma *Company Town*: Vila dos Cabanos. Belém, o autor, 1997.
- SILVA, Silvania B., Formação populacional na área do projeto ALBRAS/ALUNORTE: Vila dos Cabanos. Abaetetuba, o autor, 1995.
- VICENTINI, Yara. Cidade e História na Amazônia. São Paulo, o autor, 1994.