

CARACARAÍ E O OLHAR DE SÉRGIO BERNARDES SOBRE RORAIMA

**NASCIMENTO, CLAUDIA HELENA CAMPOS (1); RAMALHO, PAULINA ONOFRE (2); FURO,
ARLEISSON FERNAN PEDREIRA (3), OLIVEIRA, LEONARDO ROCHA (4)**

1. Universidade Federal de Roraima. Departamento de Arquitetura e Urbanismo. Laboratório de Práticas de Projeto e Pesquisa
Avenida Ene Garcez, 2413, Bloco V CCT Aeroporto Boa Vista/RR 69.310-000
E-mail: claudia.nascimento@ufr.br
2. Universidade Federal de Roraima. Departamento de Arquitetura e Urbanismo. Laboratório de História da Arquitetura e do Urbanismo
Avenida Ene Garcez, 2413, Bloco V CCT Aeroporto Boa Vista/RR 69.310-000
E-mail: paulina.ramalho@ufr.br
3. Universidade Federal do Pará. Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo. Laboratório Cidades na Amazônia
Avenida Augusto Corrêa, s/nº. Belém/PA 66.000-000
E-mail: arleisson@ufpa.br
4. Universidade Federal de Roraima. Departamento de Arquitetura e Urbanismo.
Avenida Ene Garcez, 2413, Bloco V CCT Aeroporto Boa Vista/RR 69.310-000
E-mail: rocha_lro@hotmail.com

RESUMO

O presente trabalho visa apresentar a contribuição do arquiteto Sérgio Wladimir Bernardes para Roraima, a partir de seus projetos e estudos voltados, especialmente, para a cidade de Caracarái, sul do estado. A pesquisa apoiou-se na revisão bibliográfica, cruzamento de textos e fontes documentais, acrescida de dados de coleta de campo. A atenção sobre este tema surge a partir do mapeamento da produção arquitetônica moderna em Roraima, apontando para um projeto de Bernardes executado: o edifício da Prefeitura de Caracarái. Durante a pesquisa pode-se perceber o olhar de Sérgio Bernardes apontando para as discussões e proposições no campo do desenvolvimento regional, em uníssono com os planos desenvolvimentistas para a Amazônia, a partir do que é consolidado em publicações sob a assinatura do Laboratório de Investigações Conceituais (LIC). O artigo, portanto, busca analisar o objeto arquitetônico da Prefeitura de Caracarái e o contexto histórico em que se insere, como consecução da proposta do LIC denominada "modelo hidráulico" que, por conseguinte, se configura não somente como importante marco da modernidade roraimense, mas também sob a perspectiva macro a que se destinava, de acordo com a política desenvolvimentista para a Amazônia, dos planos de desenvolvimento para a região, da década de 1970.

Palavras chave: Sérgio Bernardes; Caracarái/RR; Década de 1970.

INTRODUÇÃO

Quanto menos especialistas somos, menores são os condicionamentos que nos envolvem. O descompromisso de um não profissional se de um lado é perigoso por possibilitar as premissas do não viável, por outro lado pode facilitar uma análise mais elástica do quadro geral, pois a visão de fora e de longe pode revelar aspectos sonegados aos especialistas envolvidos pela situação (Sérgio Bernardes).

Para entendermos a contribuição de Sérgio Wladimir Bernardes (Rio de Janeiro, 1919/2002) em Roraima é necessário compreender o contexto em que o mesmo se insere: tanto do arquiteto e seu aporte quanto do cenário ao qual ele propôs seu traço. Assim sendo, é impossível ver sua arquitetura sem sua composição ideológica, assim como a forma como ela se enquadra, sem entendermos as redes que a conduziram. Mais do que a contribuição formal da arquitetura ou das possíveis consequências advindas, pretendemos desenvolver neste trabalho a perspectiva de Sérgio Bernardes sobre Roraima.

Toda perspectiva depende do ponto de vista, portanto, é indutora e discursiva. O ponto de vista de Sérgio Bernardes, por sua vez, é multifacetado e esta característica está impressa em suas contribuições para o estado de Roraima (Território Federal de Roraima, na década de 1970), tanto no campo da Arquitetura quanto do Planejamento Regional. Ainda não há trabalhos científicos que revisem o tema, sendo de interesse do Projeto Memória (BERNARDES, 2017), ao qual esse trabalho pretende contribuir objetivamente nos limites possíveis ao universo do arquiteto. A inserção de Sérgio Bernardes em Roraima está registrada documentalmente (BERNARDES, 1991, p. 14) e em uma importante publicação norte-americana (MURIEL, 1980, p. 92), que aponta projetos para Boa Vista - Prefeitura Municipal e Praça Cívica - e Caracaraí (Centro Cívico, Mercado Municipal, Estação Rodoviária e Prefeitura Municipal) no ano de 1976. O presente artigo considerará na análise o edifício da Prefeitura Municipal, tomando-o como um elemento no conjunto da proposta do Laboratório de Investigações Conceituais (LIC) do escritório Sérgio Bernardes Associados, embora não exista registro no “*Curriculum Vitae* dos Bônus Patrimoniais” (LIC-SBA, 1977, p. 129-133).

Infelizmente não há elementos nem trabalhos que deem conta de uma análise do edifício da prefeitura de Caracaraí, quer em sua condição física atual ou pretérita, quer em seu histórico, mas, alguns exercícios acadêmicos, especialmente nas disciplinas da linha de Teoria e História, do curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Roraima,

vêm sendo desenvolvidos tendo o mesmo como objeto de pesquisa. Além destes, existem apenas alguns trabalhos que tratam isoladamente o tema, a partir de poucas informações mal sistematizadas sobre o objeto arquitetônico. Sob a perspectiva da Geografia e História, estas com real apuro científico, podemos identificar informações sobre o cenário como um todo, inclusive sobre a edificação. No campo da Geografia destacamos as contribuições, em relação ao período histórico e lócus geográfico, RICE (1978), OLIVEIRA (s/d); SANTOS (2013), SILVA (2007), VERAS (2015), entre outros. O trabalho de MARTINS (2010) trata da construção imagética do ideário de progresso no período; SOUZA (2017), mais recente, vai tratar especialmente do cenário de Caracaraí, sob a perspectiva histórica.

Pesquisar a contribuição de Bernardes em Roraima é mais que pesquisar o objeto arquitetônico, porém percebemos que sua contribuição mais abrangente é a inserção de seu ideário no território amazônico, sendo a Prefeitura de Caracaraí um marco simbólico. Nesse sentido, a cidade de Caracaraí, no sul do estado de Roraima, surge como ponto geográfico estratégico e notável para a sua inserção projetual, pelos motivos que serão justificados a seguir.

O artigo se compõe da caracterização do tema, furtando a ser sucinto em relação à descrição biográfica do arquiteto, que dispensa apresentação, mas inserindo elementos que se façam necessários para o fluxo de compreensão do discurso do texto, especialmente sobre a importante contribuição do LIC, a partir de suas publicações de meados da década de 1970.

A partir do final dos anos 50, 'o mal estar de viver no feio' foi provocando aquele jovem colecionador de prêmios a direcionar sua inquietação e invenção para a vida de seus semelhantes na cidade. Para melhor desempenhar esse desafio cria o Laboratório de Investigações Conceituais LIC, em junho de 1978. Quer dizer, cria formal e legalmente; porque, como acentua ele, o LIC já existia desde 1959, 'como comportamento' (BRITTO, in BERNARDES; CAVALCANTI, 2010, p. 130).

Discorreremos de forma mais completa sobre o contexto de Roraima e da Amazônia na década de 1970, que é de extrema importância para caracterizar a forma como houve a aproximação do arquiteto carioca ao território da Amazônia Setentrional, sendo necessário o aprofundamento sobre os planos e políticas de desenvolvimento para isso. Portanto, o foco do recorte temporal se fará sobre meados da década de 1970, período da construção da Prefeitura de Caracaraí.

A escala amazônica é um limitador para o trabalho de campo, portanto os dados devem ser otimizados ao máximo para que seja possível uma síntese confiável e digna do tema. Entretanto, a presença de uma obra de Sérgio Bernardes em Roraima é conhecida desde seus primórdios pelos arquitetos mais antigos, que careciam de uma instância que pudesse cumprir o papel de pesquisar e registrar sua existência. Assim, em 2015, em reunião entre a coordenação do curso de Arquitetura e Urbanismo¹ e a presidência do Conselho de Arquitetura e Urbanismo de Roraima, foi aceso esse farol rumo ao sul do estado, gerando visita de reconhecimento em fins de 2016, e que somente pode ser aportada em 2017, a partir de convite ao curso feito pela Comissão de Patrimônio da Prefeitura de Caracaraí. Nesse mesmo ano foi empreendida atividade acadêmica em grupo, que garantiu importantes registros fotográficos do edifício, seu entorno e de outras edificações relevantes da cidade, além de levantamento preliminar que permitiu a produção de planta de situação e maquete volumétrica.

Assim, justificando a importância temática que não se insere nos recortes de campo profissional, o artigo visa apresentar os elementos que compõem a perspectiva de inserção da obra de Sérgio Bernardes, cujo marco físico se faz pela arquitetura invisível da Prefeitura de Caracaraí, mas que abre portas para caminhos mais longos na compreensão do período e suas tensões.

SÉRGIO BERNARDES, O LEGADO E SEUS DESAFIOS

Utopia seria pensar que tal plano será realizado amanhã ou daqui a um século. Realismo é saber que pode ser feito (Sérgio Bernardes, 1965).

A contribuição de Sérgio Bernardes, tanto no campo da Arquitetura quanto do Urbanismo se faz de forma importante, no sentido de buscar, através do seu fazer, a revisão crítica do mundo. Assim sendo, é reveladora a qualidade de sua assinatura ao apresentar os elementos do modernismo sob sua visão de mundo. O edifício da Prefeitura de Caracaraí, como muitos de sua assinatura, não se destaca na paisagem, portanto, depende do desenvolvimento da tríade ideológica/atitudinal do LIC: atitudes perceptiva, criativa e sistematizadora. Assim, no vivenciar da arquitetura é que a mesma se torna reveladora de suas qualidades. É interessante como a característica de não-arquitetura proposta por

¹ A fim de avaliação deste artigo, a critério da comissão, está prevista a inserção na versão final dos atores envolvidos não são citados nesse processo de prospecção de pesquisa, importantes pelo pioneirismo do estudo.

Bernardes se manifesta nessa obra, sendo, ao mesmo tempo, tão importante e quase invisível, sentimento comum a todos que empenharam esforços nos trabalhos de reconhecimento citados anteriormente. Portanto, para entendermos o olhar de Sérgio Bernardes, vamos trabalhar sobre os enfoques históricos buscando uma análise sincrônica dos aspectos locais, políticos e projetuais, a partir de breve biografia.

Sérgio Bernardes, o arquiteto

Sérgio Bernardes possui produção múltipla, especialmente entre as décadas de 1940 e 1960. Contudo, este não restringiu sua atuação aos icônicos e importantes projetos residenciais e institucionais. A sua personalidade flui em vários campos, o que fez dele uma personagem quase mítica, se não fosse real.

Múltiplo, foi exímio arquiteto de prédios, designer de móveis, projetista de automóveis e aeroplanos, planejador urbano, pensador de sistemas, piloto de corridas, candidato a prefeito do Rio de Janeiro, professor e, sobretudo, uma pessoa cativante e irresistível para todos que o conheceram. A diversidade de Bernardes não é contudo, uniformemente distribuída: a figura do arquiteto é preponderante, dela derivando e dialogando as demais. (CAVALCANTI, 2004, p.12)

Embora tenha visibilidade internacional, com frequente presença em publicações estrangeiras especializadas (SEGAWA, 2010), há um hiato em relação ao reconhecimento de sua produção da década de 1970 até sua morte – situação imputada à ruptura do processo projetual de Bernardes, associada à sua ida para os Estados Unidos da América para trocas com Buckminster Fuller (EUA, 1895/1983) sobre proposições para o Hotel Tropical de Manaus, em 1968, onde passou uma longa temporada (BERNARDES, 2014), sendo sua biografia baseada em obras icônicas desse período inicial: Country Club de Petrópolis/RJ (ainda como estudante, projeto publicado na revista *L'architecture D'aujourd'hui*); residência Lota Macedo Soares (Petrópolis, 1953/1956); os pavilhões de São Cristóvão (Rio de Janeiro/RJ) e da Feira Mundial da Bélgica; além do Hotel Tambaú (João Pessoa/PB, 1966); mausoléu a Castelo Branco (Fortaleza/CE, 1968); do Centro de Pesquisas da Petrobrás-CENPES (Rio de Janeiro/RJ, 1969); do Mastro da Bandeira Nacional (Praça dos Três Poderes/Brasília, 1969), entre tantas. Aliás, será a proximidade com os governos militares, na qual se insere Caracaráí, que aponta para o sentido de *damnatio memoriae* à produção de Bernardes.

Bernardes foi visionário, mas não se furtou a registrar suas ideias e traçar seus planos. A visão cosmopolita de Bernardes vai conduzir a outro campo, também amplo, das composições e proposições "planetárias", como denominava o estudo de soluções para problemas do desenvolvimento moderno. Portanto, se ideias se perdem, e longe de utopismos, Bernardes vai construir o ambiente propício, por onde essas ideias pudessem ser consolidadas de forma a se tornarem planos críveis: o LIC.

Entre os principais produtores da arquitetura moderna de meados do século XX, a dualidade formal de Oscar Niemeyer e Sérgio Bernardes se afinavam no desejo de promover mudanças:

Alheios a estas questões e a uma possível rivalidade, eram excelentes amigos e almoçavam quase todos os dias juntos, cercados ou não de outros companheiros. Não apenas conversas de arquitetura povoavam a suas mesas: unia-os o imenso sabor pela vida, boemia, aventuras e a inebriante sensação de estarem contribuindo para alterar a cena arquitetônica e o próprio país (CAVALCANTI, 2004, p.22).

Assim, em escala nacional, temos dois importantes atores que entendiam a importância de seus traços como potenciais promotores de mudanças. Visto que os espaços se transformam pela força e pelo ritmo dos fatos socioeconômicos, os quais marcam política, econômica, cultural e socialmente o espaço local, podemos entender o papel do arquiteto, se disposto a ser o propulsor dessas mudanças. E, assim, insere-se Sérgio Bernardes em Roraima.

Caracaraí: origem e suas transformações

Caracaraí surge, inicialmente, a partir de um processo espontâneo baseado na dinâmica da pecuária, como ponto de apoio para o descanso dos condutores de gado às margens do rio Branco, que deslocavam o rebanho das fazendas do norte de Roraima, do entorno de Boa Vista e margens do mesmo rio, devido a função estratégica dessa via fluvial.

Sendo assim, o distrito sede desse povoado foi outrora um simples campo destinado ao embarque de gado em trânsito de Boa Vista para Manaus, tendo tido suas primeiras residências erguidas no ano de 1900 pelos vaqueiros empregados do Coronel Bento Ferreira Marques Brasil, então proprietário daquelas terras, quando, os primitivos habitantes dessa região eram os índios pertencentes nação Paraviana, que dominavam as margens do rio Branco (SILVA, 2007, p. 104-105).

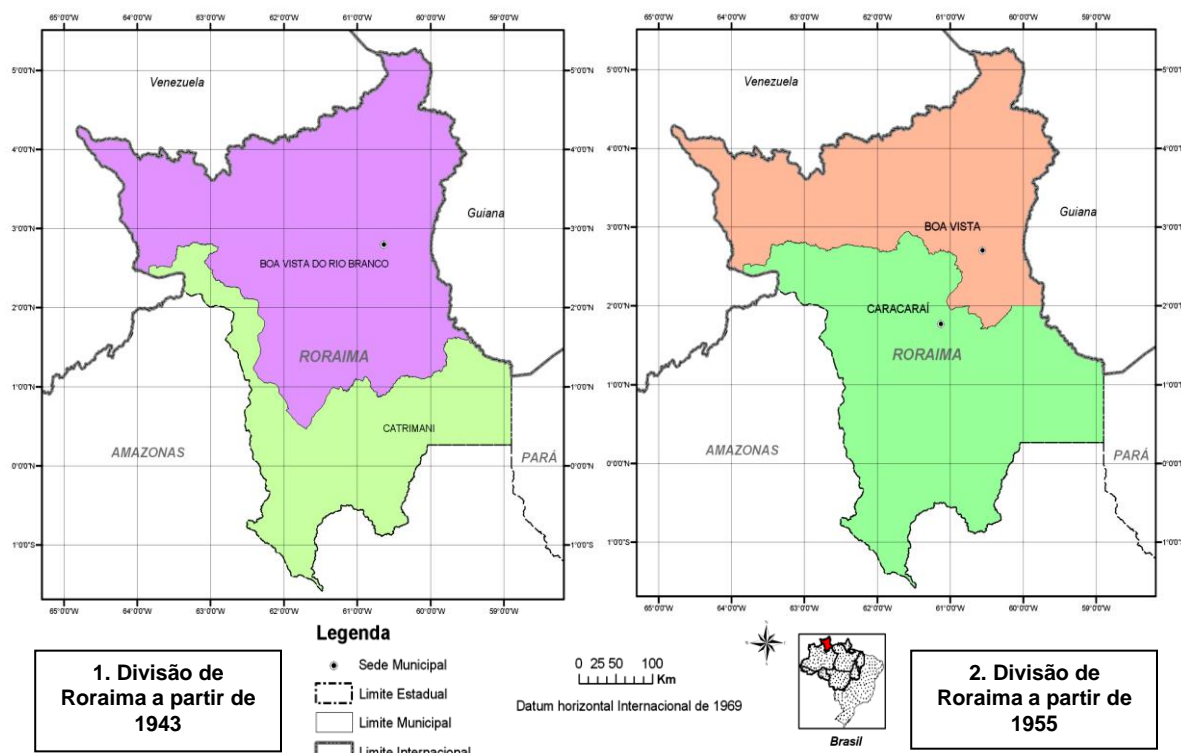
A importância da função portuária se estabelece naturalmente devido às condições de navegabilidade do rio Branco que, ao norte desta localidade, é interceptado pelas corredeiras do Bem-Querer, com seis quilômetros de extensão:

O rio Branco entre maio e setembro, período de chuvas em Roraima, é francamente navegável até Caracaraí enquanto no período de estiagem a navegação é acessível a pequenas embarcações. No trecho compreendido entre Caracaraí e Boa Vista, mesmo no período chuvoso, é difícil navegar devido presença das cachoeiras de Bem-querer e de Cojubin, agravando-se na estiagem com o surgimento de bancos de areias (SILVA, 2007, p.85-86).

A condição geográfica vai induzir que Caracaraí assuma importância regional a partir do surgimento do município de Boa Vista, em 1891, ainda pertencente ao estado do Amazonas. A expedição de Hamilton Rice, em 1924, “nos dá a importância dessa localidade para o comércio local, inclusive escolhendo a vila como centro de suas operações” (SILVA, 2007, p. 105). Com a criação da Vila de Boa Vista do Rio Branco, esta vai, a partir de sua criação em 1934, possuir dois distritos: Murupu e Caracaraí. Na década de 1930, segundo Silva (2007), a população estava distribuída da seguinte forma: município de Boa Vista: 10.509 habitantes, sendo 5.248 no distrito de Boa Vista (1398 na sede e 3.850 na zona rural); distrito do Murupu, 4.651 habitantes; distrito de Caracaraí 610 habitantes, sendo que o censo contabilizava a população do Murupu e de Caracaraí como rural.

A partir do Decreto-Lei nº 5.812, de 13 de setembro de 1943, criou-se o Território Federal do Rio Branco, composto pelos municípios de Catrimani, que não foi instalado oficialmente, e Boa Vista do Rio Branco (FIGURA 1). Nesse período, conforme Cavalcanti (1949), Caracaraí se constituía em um dos dois aglomerados populacionais mais importantes da região do baixo rio Branco.

Apesar dessa relativa importância, Caracaraí adentrou a década de 1950 com 428 habitantes, registrando um decréscimo populacional em relação à década anterior, que contabilizava 610 (GUERRA, 1957). Apenas o município de Boa Vista apresentou crescimento populacional, notadamente na cidade de Boa Vista, advindo do afluxo de pessoas de outras áreas, que pode ser “explicado pela preocupação dos diversos governadores em fazer da capital um centro urbano dotado de certos recursos” (idem, ibidem, p. 132). De fato, Barros (1995) aponta que o estabelecimento das principais funções urbanas em Boa Vista criou um contraste entre esta e outras localidades, como o povoado portuário de Caracaraí.



Figuras 1 e 2: Divisão do Território Federal do Rio Branco, 1943 (1) e 1955 (2).
Fonte: Silva, 2007, adaptado.

Em estudo sobre o Território do Rio Branco, o geógrafo Antônio Teixeira Guerra descreve que, em 1954, Caracarái apresentava uma rua principal, paralela ao rio Branco e, transversais a esta, duas pequenas ruas. No que se refere às habitações, a vila possuía 52 casas, das quais 7 em alvenaria, 8 em madeira e as demais em taipa. Além disso, contíguos ao porto foram construídos barracões em madeira, que funcionavam como depósitos de mercadorias para o governo e particulares. Acrescia-se a esse cenário uma escola, o serviço de radiocomunicações e um posto médico, com atendimento insatisfatório (GUERRA, 1957). Essa realidade opõe-se às diretrizes para o governo do território propostas por Araújo Cavalcanti, técnico federal de administração, nas quais propõe o saneamento de Caracarái, posto que as condições de saúde fossem precárias (CAVALCANTI, 1949).

Em 1955, Caracarái passa a ser cidade-sede municipal (FIGURA 2) e, por conseguinte, a segunda cidade roraimense (SILVA, 2007). Em 1962, o Território Federal do Rio Branco passa a ser denominado Território Federal de Roraima. Atualmente, mesmo com os desmembramentos para a formação de vários municípios, Caracarái ainda é o maior

município em extensão de área, com 47.623,6 km², área superior ao estado de Sergipe, sendo 7.638,06 Km² na Terra Indígena Yanomami.

Nesse pequeno relato histórico temos a inserção do modal rodoviário na década de 1970 para o transporte norte-sul pelo Território de Roraima, rompendo a eficiência do transporte fluvial, visto que “Caracarái passa a perder vertiginosamente sua importância no cenário econômico regional, sendo literalmente 'cortado' pela rodovia BR-174, perdendo o *status* de importante nó da rede de relações e passando a ser uma área de passagem” (OLIVEIRA, s/d, p. 1). Ainda dividido em dois municípios, o censo do IBGE de 1980 vai indicar aumento substancial da população urbana, na faixa dos sessenta por cento:

Os programas dos governos federal e estadual de criar projetos de colonização e incentivos para migração para as áreas rurais surtiram efeitos contrários, pois, como havia uma ausência de políticas de desenvolvimento para esses povos, havia um deslocamento para os centros urbanos, principalmente para a capital, além do garimpo que gerou um fluxo intenso para Boa Vista, já que era onde se encontrava um comércio e alguns tipos de serviços necessários atividade (SILVA, 2007, p. 176-177).

Percebemos, portanto, que Caracarái possui um momento inicial, condicionada à sua função de transbordo ao longo do rio Branco, que vai levar o pequeno núcleo no início do século XX à necessidade de investimento infraestrutural para a instalação da sede municipal, na década de 1970. As potencialidades locais vão induzir ao desenvolvimento dos planos e projetos necessários, que irão encontrar solo fértil nas políticas públicas de desenvolvimento para a Amazônia.

Roraima e o desenvolvimento da Amazônia

Após a primeira grande guerra, “o estado liberal e representativo, até então não intervencionista, passou a assumir cada vez mais seu papel de condutor da sociedade” (SANTOS, 2013, p. 44) e, no Brasil, temos que “desde o Estado Novo de Vargas até a 'contrarrevolução' de 1964, incluindo o Programa de Metas de Juscelino, esses processos intervencionistas foram realizados por decretos” (SANTOS, 2013, p. 45). O grande influxo desenvolvimentista de Roraima se insere nesse contexto, a partir da criação do Território Federal do Rio Branco (1943) e do plano urbanístico de autoria do engenheiro Darcy Aleixo Derenusson (1944-1946). Sem buscar historicizar todo o processo, podemos galgar para o período do governo do coronel-aviador Fernando Ramos Pereira, destinado função na ascensão no governo federal do general Ernesto Geisel, que

se dedicou sobretudo, a viabilizar em Roraima o projeto de desenvolvimento do governo Geisel para a Amazônia. Sob o slogan Ocupação, desenvolvimento, integração, Ramos Pereira perseguia os objetivos desenvolvimentistas do II PND e do POLAMAZÔNIA, como a urbanização de núcleos urbanos na fronteira com a Guiana e a Venezuela, a expansão da malha urbana de Boa Vista e a **completa remodelação urbana da cidade de Caracaráí ponto de junção da BR 174 e da Perimetral Norte, ambas em construção no tempo de seu governo.** (SANTOS, 2013, p. 122, grifo nosso)

Neste período os únicos municípios existentes no Território de Roraima, Boa Vista e Caracaráí, passam a ter suas sedes consideradas como estratégicas para a organização racional do espaço, dentro da proposta do II Plano Nacional de Desenvolvimento (II PND), sendo a rede rodoviária importante elemento dentro destes planos, no período do chamado "milagre brasileiro", apontando para os modelos energéticos. Ramos Pereira ainda defendeu a construção de uma hidroelétrica na cachoeira do Bem-Querer, no baixo rio Branco, também em Caracaráí este projeto incluído no POLAMAZÔNIA. A intenção integradora do governo federal, baseada no modal rodoviário, fez de Brasília o ponto nodal e propulsor, com a própria interiorização da capital federal, em 1960. Soma-se à rede de rodovias o ideário da necessidade de ocupar esses ditos vazios a partir de projetos de assentamentos,

novas diretrizes de desenvolvimento que mudaram a economia do Brasil, principalmente as estratégias do planejamento regional (traçadas sob a pretensão de promover o desenvolvimento das regiões Norte (Amazônia) e Centro-Oeste, 14 A BR-174 interliga Manaus fronteira com a República Bolivariana da Venezuela e foi inaugurada em 1977, construída pelo 6º Batalhão de Engenharia de Construção, sediada em Boa Vista/RR. consideradas atrasadas em conjunto com a macrorregião Nordeste. Esse processo está de acordo com o lema da integração nacional, objetivando a integração leste e oeste do Brasil (portanto, nessa perspectiva que surgem os principais projetos estratégicos, tais como o PIN (Programa de Integração Nacional), criado em 1970, objetivando estender as rodovias e implantar projetos de colonização oficial na Amazônia e no Nordeste. Dessa forma, foi criado o INCRA (Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária) em julho de 1970 e, em 1971, o PROTERRA (Programa de Redistribuição de Terras e Estímulo Agroindústria do Norte e Nordeste). Dando continuidade a esse processo de intervenção estatal na Amazônia, o governo elaborou o I PND (I Plano Nacional de Desenvolvimento) válido

para os anos de 1972 e 1974 e em 1974 foi elaborado o II PND para os anos de 1975 a 1979 (SILVA, 2007, p. 126).

Em Roraima inauguram-se rodovias, dentro do II Plano de Desenvolvimento da Amazônia (II PDA), que “concebia um Modelo Amazônico de Desenvolvimento, que se chamava desequilíbrio corrigido. (...) Para o então Território Federal de Roraima, esta política foi realmente efetivada com a criação do POLORORAIMA em 1975, nascida dentro do Programa de Pólos da Amazônia” (SILVA, 2007, p. 126-127).

Este ato criava o incentivo financeiro para Roraima que nortearia (...) o acréscimo na escassa mão-de-obra local, de população externa via migração. Este programa de âmbito regional seria a estratégia da política de desenvolvimento e integração nacional, articulada pelas forças políticas de então (BARBOSA, 1993; in SILVA, 2007, p. 127).

Esse período, a que corresponde o recorte temporal do estudo, vai ter como elemento importante o grande influxo populacional, quer atraído pelas obras de infraestruturas que estavam sendo promovidas, quer pelo garimpo de ouro e diamantes que também ocorriam no período, especialmente na Serra do Tepequém, ao norte do território. Some-se a este palco a atuação do 6º Batalhão de Engenharia de Construção (6º BEC) como mão-de-obra técnica e com algum grau de especialização, “que vai ser fundamental para o surgimento de obras importantes, como abertura de rodovias e construções, não apenas militares, como unidades administrativas e vilas, mas também unidades residenciais civis” (OLIVEIRA; in SILVA, 2007, p. 127).

A partir da criação do Território Federal em 1943, a administração territorial reinicia várias vezes a obra, até que entre 1948 e 1949 o caminho carroçável alcança a atual Caracaraí. A rodovia, mas uma vez, foi abandonada e invadida pelo mato em 1950. A proposta efetiva de construção da rodovia BR-17, precursora da BR-174, a partir do eixo existente, se deu em 1950, com o plano rodoviário nacional. Essa ligaria Manaus a Boa Vista com um percurso de mais de mil quilômetros. Da mesma forma, se planejou a construção da ligação entre Boa Vista e a Guiana através da então BR-71 que se efetivou em 1972. Até esse período, a ligação rodoviária, ocorria efetivamente, entre Boa Vista e a área do atual município de Mucajaí, somente, na época de estiagem (SILVA, 2007, 128-129).

Desta forma, nos anos de 1975 e 1976 ocorreu a implementação das obras das rodovias BR-210 (leste-oeste, conhecida como Perimetral Norte) e BR-174 (norte-sul, ligando Manaus a Pacaraima, fronteira com a Venezuela), que foram inauguradas pelo presidente Geisel em 7 de abril de 1977, inconclusas, como um grande rasgo no meio da floresta, que apenas teve seu total asfaltamento em 1996, sendo as pontes de madeira substituídas por outras, em concreto, apenas no século XXI, no caso da ligação Norte-Sul. Temos, portanto, elementos importantes para caracterizar o cenário das propostas de intervenções do período e a épica aventura de consecução desses planos.

A relação Bernardes - Caracaraí

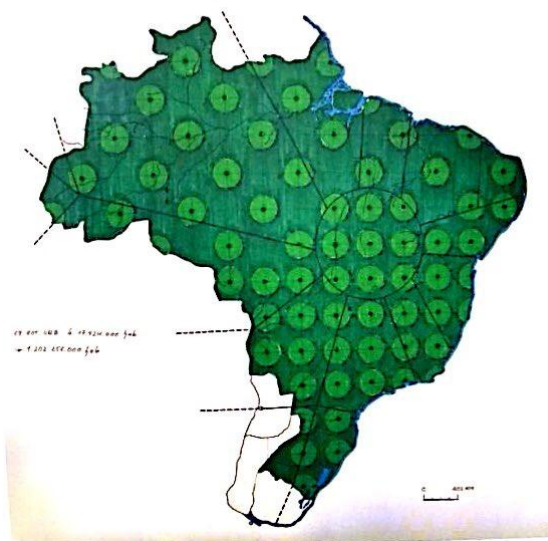
Não quero saber do know-how, quero saber do know-why. (Sérgio Bernardes)

É importante registrar, antes de tudo, que não existem, até o momento, fontes bibliográficas ou documentais que atestem que Sérgio Bernardes esteve em solo roraimense, sequer em Caracaraí, devido ao hiato já anteriormente citado. Contudo esse

visionário em verde e amarelo (...) cansado de conceber o objeto de modo estanque e autônomo, como era costume em sua época, o arquiteto passava a pensar o todo de modo relacional. Não adiantava projetar o edifício sem considerar a via que dava acesso a ele, o semáforo que controlava o fluxo de veículos e pedestres, o veículo que transportava as pessoas até lá, o ambiente em que todos se situavam e interagiram. Cada artefato integrava um sistema maior: em última instância, aquilo que Buckminster Fuller apelidou, em 1969, de 'espaçonave Terra'. Juntando as pontes do ideário tecnicista e ambientalista (CARDOSO; In BERNARDES; CAVALCANTI, 2010, p. 105-106).

Assim, o LIC assume o papel de espaço pensante em busca de soluções que estariam disponíveis aos órgãos do "poder central" capazes de executá-los. Nesse mesmo cenário temos, no diálogo com Fuller (que ia além de soluções técnicas/estruturais), propostas autônomas cuja "função da arquitetura passaria a ser não a de embelezar a paisagem, abordagem decididamente passadista aos seus olhos, mas a de não enfeiar" (IDEM; IBIDEM, p.113), como os projetos do Posto de Salvamento (Rio de Janeiro/RJ, 1976) e do próprio edifício da Prefeitura de Caracaraí. Partindo de uma concepção modular, e dialogando com a ideia do desenvolvimento de uma civilização tropical, Bernardes, através do LIC, desenvolve proposições articuladas para soluções que vão da escala local à

planetária, tendo como parâmetro os diversos fluxos (econômicos, materiais, informacionais, entre outros), sendo que "os planos de escala maior pertenciam esfera geopolítica e dependiam, caso exequíveis, de pesadíssimos investimentos públicos" (CAVALCANTI, 2004, p. 55).



Figuras 3 e 4: Projeto Brasil.
Fonte: BERNARDES e CAVALCANTI, 2010, p. 122-123.

Assim, o Projeto Brasil, do LIC, parte das aquavias como anéis hídricos interligando as principais bacias brasileiras (FIGURAS 3 e 4).

A proposta das aquavias, instrumento de criação de uma 'primeira civilização tropical', segundo suas palavras, integra um conjunto de ideias que formam o chamado Projeto Brasil, no qual Bernardes extrapola o campo do urbanismo projetando o território em escala continental, com ênfase evidente nas questões de infraestrutura e sustentabilidade ecológica. Trata-se, certamente, de umas de suas propostas mais ambiciosas, e que hoje assume importância renovada diante da emergência global da agenda que postulou precedentemente de modo convicto, porém um tanto quixotesco, e às custas de grande sacrifício pessoal desde os anos 60 (WISNIK; In BERNARDES; CAVALCANTI, 2010, p. 124).

Podemos identificar a visão ampla de Sérgio Bernardes e, para o seu Modelo Hidráulico da Amazônia (LIC-SBA, 1977, p. 33), a interface clara entre os projetos do POLAMAZÔNIA, tanto agropecuário quanto agromineral (FIGURA 5), como um refinamento ou experimentação projetual, a partir das necessidades amazônicas, da proposta macro do

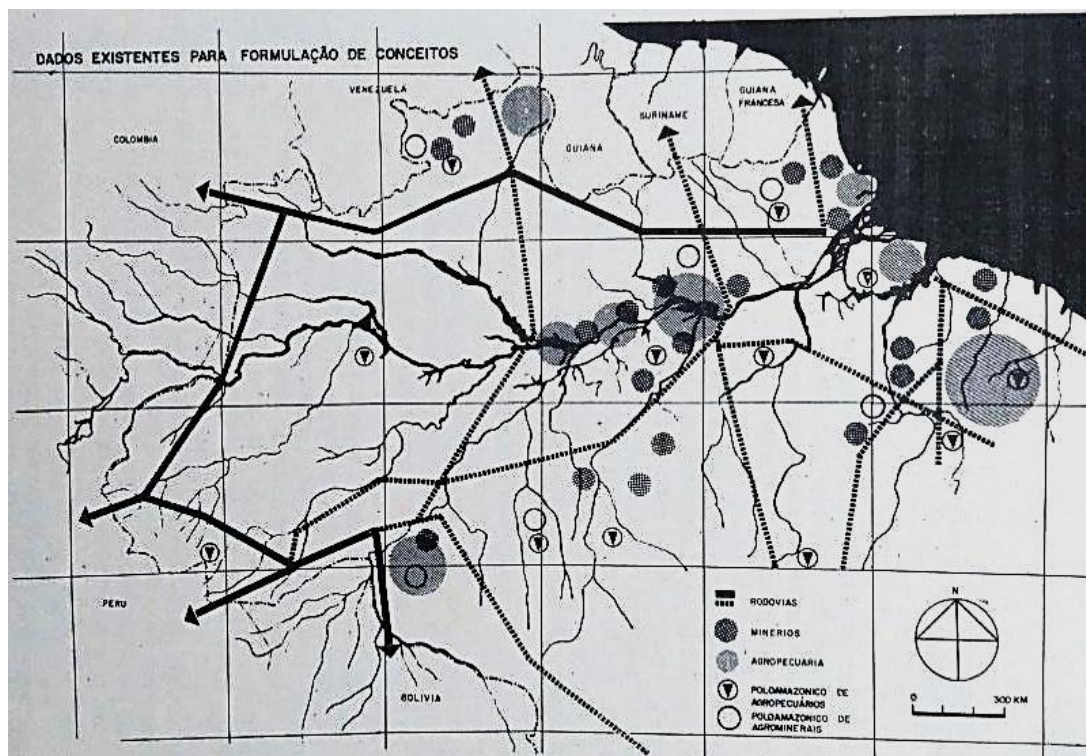


Figura 5: Modelo Hidráulico da Amazônia.
Fonte: LIC-SBA, 1977, p. 33.

Projeto Brasil, ao qual temos que, concluídas as proposições conceituais e de formulação global

modelos gerais simplificados, ligados exclusivamente a aspectos de conjunto, concebidos e elaborados em escalas reduzidas, deverão ser explorados, confirmando, controlando e acertando, partidos e rumos, relacionados com o condicionante aspecto hidráulico. Esses modelos são denominados de modelos piloto (LIC-SBA, 1977, p. 35).

Por conseguinte, temos "a concentração do espaço para a eficácia do poder" (LIC-SBA, 1977, p. 55) como aplicação de uma hipótese da proposta dos bônus patrimoniais desenvolvida em Caracará sob alguns aspectos formais: concentração dos poderes executivo e legislativo no mesmo edifício, onde o simbolismo do modelo hidráulico se encontra inclusive na interrelação dos espelhos d'água e das piscinas de concentração das águas pluviais; desenvolvimento modular, tanto do edifício quanto da praça cívica em que se insere, articulando o decágono do edifício e o octógono da praça com as quadras residenciais, também octogonais, além de garantir uma área retroportuária estanque desse desenho urbano. Esses elementos, que ele irá reelaborar em seu projeto para a cidade do Rio de Janeiro, na década seguinte, indicam que a contribuição projetual de Sérgio

Bernardes em Caracaraí possa ter sido mais ampla que, simplesmente, em relação ao projeto do edifício da Prefeitura, muito embora, quanto a este projeto, não existam questionamentos.

Importante registrar que o Porto de Caracaraí foi inaugurado em 1979, assim como os demais projetos listados de autoria de Bernardes, por iniciativa da Empresa de Portos do Brasil S.A. – PORTOBRAS, obra executada pelo governo federal com recursos do POLAMAZÔNIA. Esse dado soma-se ao contexto de interligação de modais rodo-fluviais, dentro do reconhecimento das condições e práticas locais.

Formalmente, o edifício que abriga a Prefeitura e a Câmara Municipal de Caracaraí (FIGURAS 6 E 7) possui similaridades com elementos característicos dos projetos do Hotel Tambaú, do CENPES e do Hotel Tropical de Manaus, entre outros, tanto por sua distribuição radial quanto pela linguagem do concreto armado aparente, integrando aspectos ambientais que transformam o espaço arquitetônico em um espaço vivencial e de experimentação, assumindo a projeção em pontos geográficos notáveis, normalmente por proposição do próprio arquiteto.



Figuras 6 e 7: Maquete e aspecto interior da Prefeitura de Caracaraí
Fonte: Acervo do Laboratório de Práticas de Projeto e Pesquisa da UFRR, 2017.

Analisar a obra de Sérgio Bernardes é um exercício difícil, pois nem sempre, foram edificadas e, muitas vezes, como é o caso do projeto da Prefeitura de Caracaraí, não

consta, no acervo documental do arquiteto qualquer prancha (BERNARDES, 2017). Assim, a análise do documento-arquitetura é fundamental e deve subsidiar e gerar novas fontes. O papel do redesenho dos projetos históricos para subsídio de pesquisas é fundamental e tem sido importante para a acessibilidade a estas informações, tratamento científico e difusão. Vários acervos sob a salvaguarda do Núcleo de Pesquisa e Documentação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio de Janeiro - NPD-FAU/UFRJ, como o de Sérgio Bernardes, depositado nessa instância desde 2011, tem sido objeto de pesquisas e artigos, como o de CAÚLA e CUNHA (2016) sobre o não edificado Hotel Tropical de Manaus/AM. Desse modo, temos acesso a informações relevantes como, por exemplo, que a escolha do Cabo Branco, em João Pessoa/PB, para a instalação do Hotel Tambaú foi proposição do arquiteto, além do fato de que muitas escolhas de localização eram condicionantes primárias para o desenvolvimento dos projetos de Sérgio Bernardes, por conta de seu interesse pelo que denominava pontos geográficos notáveis.

Sérgio Bernardes defendia que "a primeira função da arquitetura é a não-presença. Sempre a intenção que ela assimile o lugar e se junte a ele mimeticamente" (BERNARDES, 2014). A ideia de uma arquitetura-sem-presença e uma estética-esqueleto que o aproxima tanto do Brutalismo quanto, em alguns projetos, de propostas do *High-tech*, se transformam em característica de Bernardes, assim como o diálogo com a água, que podemos identificar em vários de seus projetos, como o Hotel Tambaú e o edifício do CENPES, marcado pelo processo de coleta de águas pluviais, semelhante ao que podemos identificar, no edifício da prefeitura de Caracaráí.

O plano macro para a cidade de Caracaráí possui ressonância com a proposição de Pólos de Concentração, também apresentados através do LIC (LIC-SBA, 1977), de acordo com as ideias dos planos de desenvolvimento anteriormente apresentados. Portanto, não é de se espantar que a cidade de Caracaráí possua tantos projetos saídos de sua prancheta e em consonância com o ideário estratégico de sua Primeira Civilização Tropical:

Ordenamento territorial das células urbanas seria viabilizado, de forma explícita, pelo mercado criado pelos bônus patrimoniais, indicadores do potencial de construção. (...) As cidades, conectadas em rede por sistemas modais, seriam pontos ou manchas que brilhariam mais ou menos de acordo com o potencial da Terra e as capacidades política e tecnológica locais para transformá-lo em trabalho, renda e manutenção das funcionalidades ambientais mediadas (GUANAES, 2016, p. 46).

Roraima também foi objeto de importante estudo de Carlos Nelson Ferreira dos Santos, a partir da compreensão que, sendo a cidade um jogo de cartas, deve possuir entre os parceiros do jogo urbano atores com o mesmo peso – governo, empresas e população –, contudo assumindo "que não dá para jogar com diversos baralhos ao mesmo tempo, ou segundo várias regras diferentes" (SANTOS, 1988, p. 55). Esse posicionamento crítico deve possuir ressonância do discurso de Bernardes em suas palestras em várias universidades a partir de 1965 e, em especial, no Instituto Brasileiro de Administração Municipal (IBAM), em 1977 (LIC-SBA, 1977), e auxiliam na compreensão do discurso poético, porém hermético, que Bernardes vai apurar ao longo dos anos (BERNARDES, In BRANDT, 1995).

Para além do discurso, com a falta de investimento na conclusão de obras no período, assim como a desassistência à migração proporcionada pelos grandes projetos, associada à falta de um planejamento macro e de uma gestão, vai ocorrer que "Roraima deixa de ter uma dependência do sistema flúvio-linear, abolindo, quase que totalmente, com essa prática, como pode ser exemplificado com o porto de Caracaraí que perdeu a sua importância quando da conclusão da ligação rodoviária com Manaus" (SILVA, 2007, p. 185), com graves consequências socioambientais, como a comum falta de continuidade dos grandes projetos para a Amazônia.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O urbanista, o arquiteto, o ecólogo têm sempre, por definição, problemas globais. Por mais que tentem cingir-se ao microcosmo, estarão sempre colocados diante do macrocosmo (Sérgio Bernardes, Cidade a sobrevivência do poder, in BERNARDES et CAVALCANTI, 2010, p. 140).

A arquitetura em Roraima importante marco referencial cultural (LEVINO; LIRIO, 2016), nas principais cidades roraimenses que, embora reconhecido culturalmente, não possui trabalho sistemático e cientificamente consolidado. Faz-se necessário que haja incentivo ao aprofundamento das prospecções primárias que estão sendo feitas, a fim de que temas relevantes não se esvaziem em discursos de oportunismo e busca de visibilidade fácil.

É inegável a importância da contribuição de Sérgio Bernardes para Roraima, o que aponta para caminhos de reconhecimento, não apenas de sua produção, mas das interfaces que se estabelecem nos campos das Ciências Sociais Aplicadas e Ciências Humanas, para

o próprio cenário amazônico. É possível acreditar na hipótese de que Caracaráí foi um modelo experimental para o desenvolvimento da sonhada Civilização Tropical, e que o reconhecimento documental possa ser possível apenas por quem teve a experiência vivencial da obra deste icônico arquiteto, no caso de ausências advindas do próprio processo de seleção de memórias de Sérgio Bernardes. Portanto, o mapeamento sistemático e sério da produção arquitetônica da Amazônia se faz imprescindível e urgente, num tempo em que a falta de perspectivas podem ser iluminadas pelo farol do olhar que Bernardes lançou para Roraima.

REFERÊNCIAS

BARROS, Nilson Cortez Crocia de. **Roraima, Paisagens e Tempo na Amazônia Setentrional**: estudo de ocupação pioneira na América do Sul. Recife: Editora Universitária – UFPE. 1995.

BERNARDES, Kykah. **Sérgio Bernardes-pesquisa sobre projetos em Roraima (mensagem pessoal)**. Mensagem recebida por claudia.nascimento@ufr.br em 18 set. 2017.

BERNARDES, Kykah; CAVALCANTI, Lauro (orgs). **Sérgio Bernardes**. Rio de Janeiro: Artviva Editora, 2010.

BERNARDES, Sérgio, In BRANDT, Angela (org). **Arquitetos do Brasil/Architects from Brazil**. Rio de Janeiro: Salamandra, 1995.

BERNARDES, Sérgio. **Curriculum Vitae (até maio de 1991)**. Rio de Janeiro: Universidade Federal do Rio de Janeiro/Projeto Memória (Acervo Sérgio Bernardes), 1991, 24 p. documento digitalizado.

BERNARDES. Thiago Bernardes (argumento); Direção de Gustavo Gama Rodrigues e Paulo de Barros (direção). Rio de Janeiro: Rinoceronte Produções, 2014. 92 min., som, formato digital.

CAÚLA, Adriana; CUNHA, Vitor. (Re)desenhando o Hotel Tropical de Manaus de Sérgio Bernardes. **Anais do IV Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo**. Porto Alegre, 25 a 29 de Julho de 2016.

CAVALCANTI, José Maria dos Santos Araújo. **Recuperação e desenvolvimento do Vale do Rio Branco**. 2. ed. Rio de Janeiro: Jornal do Comércio, Rodrigues & Cia, 1949.

CAVALCANTI, Lauro. **Sérgio Bernardes**: herói de uma tragédia moderna. Rio de Janeiro: Relume Dumar Prefeitura, 2004. (série Perfis do Rio; v. 41).

GUANAES, Felipe. **Sérgio Bernardes**: doutrina de uma civilização tropical. Rio de Janeiro: Editora PUC-Rio, 2016.

GUERRA, Antônio Teixeira Guerra. **Estudos Geográficos do território do Rio Branco**. IBGE, Publicação N° 13, 1957.

LEVINO, Selmar de Souza Almeida; LIRIO, Flávio Corsini. **Panorama Cultural de Roraima**. Boa Vista: Editora da UFRR, 2016.

LIC-SBA. **Bônus Patrimoniais/Capitalização do Solo Urbano**. Rio de Janeiro: Laboratório de Investigações Conceituais/Sérgio Bernardes Associados, 1977.

MARTINS, Elisângela. **Memória do regime militar em Roraima**. Manaus: UFAM, 2010 (Dissertação de Mestrado).

MURIEL, Emanuel. **Contemporary Architects**. London: The MacMillian Press Ltd, 1980.

OLIVEIRA, Rafael da Silva. **Vulnerabilidade e fragilização para a atuação da rede de exploração sexual de crianças e adolescentes em Caracarái**: uma análise a partir das transformações em sua organização espacial. Boa Vista: UFRR, s/d.

RANGÉ, Jacques. **Arquiteturas no Brasil/anos 80**. São Paulo: Projeto, 1988.

RICE, Hamilton. **Exploração na Guiana Brasileira (1924-1925)**. Tradução de Lacyr Schettino. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 1978.

SANTOS, Carlos Nelson Ferreira dos Santos. **A cidade como um jogo de cartas**. Niterói: Universidade Federal Fluminense: EDUFF; São Paulo: Projeto Editores, 1988.

SANTOS, Nelvio Paulo Dutra. **Política e poder na Amazônia**: o caso de Roraima (1970-2000). Boa Vista: Editora da UFRR, 2013.

SEGAWA, Hugo. **Arquiteturas no Brasil: 1900-1999**. São Paulo, EDUSP, 2010.

SILVA, Paulo Rogério de Freitas. **Dinâmica territorial urbana em Roraima Brasil**. São Paulo: Universidade de São Paulo, 2007 (tese do Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana).

SOUZA, Graciléia Santana Olívio. **A história da formação territorial de Caracarái (1904 a 2013)**. Trabalho de Conclusão de Curso. Caracarái (RR): UERR, 2017.