

INDÚSTRIA E PAISAGEM; PAISAGEM PÓS-INDÚSTRIA: QUESTÕES POSSÍVEIS

José Nazareth Silva Júnior

jnsjdesign@yahoo.com.br

Palavras-chave: planejamento urbano e regional, industrialização, economia
Área do Conhecimento: VI – Ciências Sociais Aplicadas

Introdução

A proposta do presente artigo é bastante modesta. Tomei como ponto de partida a Dissertação de Mestrado do Prof. Dr. Emmanuel Antonio dos Santos, “Indústria e Paisagem – a evolução urbano-industrial e a transformação da paisagem: o caso de São José dos Campos”, de 1993. Mais exatamente, de seu fecho. Parti do último parágrafo do trabalho, cujo trecho reproduzo a seguir:

“Detalhamentos e novas leituras são sempre possíveis e desejáveis, necessárias mesmo. Ficaram questões em aberto, talvez para uma próxima oportunidade, ou para aqueles que vierem a se interessar pelos complicados modos através dos quais o homem tem construído o seu habitat.” (SANTOS, 1993, p.165)

Primeiramente, desde a condição de estudante de arquitetura, interessei-me por estes modos deveras complicados. Como cidadão joseense e brasileiro, tenho também estado atento aos novos percalços da economia mundial globalizada e seus rebatimentos no cotidiano das cidades e seus habitantes. Foi com apreensão que recebi as notícias da desativação de indústrias nesta cidade. Da mesma forma, do comércio imobiliário de suas imensas áreas.

Posto isto, decidi por registrar algumas novas questões. Motivado por observações

empíricas e pela leitura de dois autores: VAINER (2000) e KLEIN (2000), que apresentarei mais no final.

Um breve panorama histórico

Para situar a questão, sinto inevitável recorrer a um rápido panorama histórico de como São José dos Campos se constitui na cidade que é hoje. Faço o registro do apoio inevitável do trabalho já citado de SANTOS (1993). De suas origens, podemos dizer que seu nome atual foi dado em referência ao seu relevo privilegiado, marcado pela presença de uma série de platôs próximos à área central da cidade. De modo bastante sucinto, é possível inferir que a decadência das monoculturas, muito em especial a do café, ocasionou uma crise econômica em toda a Região do Vale do Paraíba e na própria São José dos Campos. A solução para tal crise foi, em grande medida, o advento da indústria. São José registra ainda, concorrendo com seus primeiros surtos industriais, a transformação em Estância Hidromineral e Climatérica. Neste período, a indústria joseense se localizou quase que na sua totalidade em áreas adjacentes ao centro da cidade. No entanto, por uma série de fatores estruturais, destacando-se uma necessidade da expansão do parque industrial instalado na Região Metropolitana de São Paulo, o Vale do Paraíba surgiu como uma possível área de expansão. Cabe o registro do fato que a

transformação em Estância possibilitou a destinação de recursos estaduais para a dotação de uma infra-estrutura urbana necessária a industrialização. Os platôs tabuliformes que foram cortados pela Nova Rodovia Rio-São Paulo, atualmente, BR-116 ou Rodovia Presidente Dutra, compuseram um dos fatores decisivos para que São José dos Campos se tornasse a 'capital do vale' industrial. Esta consolidação de uma economia calcada no aporte de investimentos industriais de origem multinacional transformou completamente a cidade, a partir dos anos 50. É desta época a presença do Centro Tecnológico Aeroespacial, que significou uma ruptura do ponto de vista técnico e educacional. Pouco tempo depois, foi a vez das multinacionais como a Johnson & Johnson e General Motors que sozinhas absorveram mais de uma dezena de milhares de postos de trabalho. Tal demanda de mão-de-obra acabou por atrair imigrantes de toda a Região. Uma vez que o Código de Obras determinava como áreas industriais àquelas que margeavam a Via Dutra, teve início um processo dialético que caracterizou a urbanização da cidade de São José dos Campos: à medida que chegavam os migrantes para atender o setor produtivo, as indústrias ocupam os terrenos disponíveis mais próximos ao centro da cidade (e da infraestrutura existente). Os trabalhadores só puderam se alojar em áreas 'após' o cartão-postal da 'capital do vale', as indústrias voltadas para a Via Dutra. Se a cidade é um exemplo clássico da urbanização metropolitana brasileira contemporânea – primada pela horizontalização da periferia – seu meio físico impossibilita uma expansão mais homogênea: o território do município, em uma escala mais global, praticamente divide-se em duas grandes unidades de paisagem à noroeste (correspondendo à chamada Zona Norte) marcada por um relevo mais acidentado, altamente impróprio para a urbanização mais consistente; a porção central tem como grande obstáculo natural a falésia do 'Banhado' e a própria Via Dutra (e o cinturão industrial); a sudoeste, figuram as Regiões Sul e Leste historicamente relacionadas com a classe operária joseense.

Se este quadro consegue compor rapidamente os desafios presentes para os urbanistas, surge um novo dado, a partir da década de 80: a diminuição do ritmo dos investimentos industriais, mais reduzido ainda nos anos 90. Chega agora o novo século apontando mesmo alguns exemplos de inversão da produção, ou 'desinvestimentos' como tem dito os economistas. Enfim, alcanço o ponto principal do que desejo apontar com este artigo: quais serão as possíveis consequências urbanas deste processo econômico global em curso para a cidade de São José dos Campos ?

Um possível cenário pós-industrial?

A constituição da São José dos Campos como 'capital do vale' tem uma estreita relação com a idéia do que chamo de 'Avenida Industrial' que a Via Dutra se transformou no trecho que corta a cidade. Efetivamente, existe um cartão postal à venda, por exemplo, em lojas do Terminal Rodoviário Municipal e bancas de jornal, com fotos da Via Dutra e as indústrias lindeiras. Descobri em SANTOS (1993, p.112) o fundamento de uma observação empírica que me assaltou logo que cheguei a esta cidade: Vila Industrial, Parque Industrial e Jardim das Indústrias; Jardim Nova Michigan, Jardim Nova Detroit; Viaduto da Ericson, Viaduto da Petrobras, Viaduto da Embraer, Viaduto do CTA, Viaduto da Johnson, Viaduto da Kanebo. Sem dúvida, o advento da industrialização é percebido como um 'vocabulário' de um contexto de cidade industrial.

No entanto, como depoimento pessoal, lembro-me de uma mácula no 'cartão postal' industrial joseense quando a Engesa fechou suas portas e seu logotipo de alvenaria – estrategicamente instalado em um barranco voltado à Dutra – tinha uma de suas letras pendurada. Retorno a SANTOS (1993, p.114) para lembrar do caso da Alpargatas que deixou sem uso algum, durante anos a fio, cerca de dois terços da área que possuía em pleno Jardim Satélite. Esta área foi posteriormente objeto de incorporação

imobiliária da própria companhia, convertendo-se em um conjunto de edifícios.

E se tais desmontes relacionam-se com as sucessivas ondas econômicas, gostaria de citar uma visão quase profética, defendida por PATTO FILHO (1999). O autor, assinando a Segunda Parte da obra “Sant’Anna, São José dos Campos – evolução histórica e diretrizes urbanas”, escreve na Introdução à esta Segunda Parte:

“Não havia na época, a pairar sobre nossas cabeças, com a onipresença atual, a preocupação com a globalização e com o desmonte do Estado. (...) Hoje, as condições econômicas globais influem muito mais. O desemprego estrutural, as inovações tecnológicas, a taxa de juros, os blocos econômicos, a Internet, as fusões de empresas, estão sempre a imprimir as suas marcas no dia-a-dia da cidade. (PATTO FILHO, 1999, p.141-2)

Hoje, no ano de 2003, e ao retomar estas palavras, parece menos absurdo incorporar, em plenos 1986 (data em que o texto foi originalmente escrito), a proposta do autor de remover a Rhodia do bairro de Santana! (p.178) Aliás, cabe registro que a ‘Rhodia’ – como ainda é muito conhecida na cidade – não é mais Rhodia: sua área fabril foi vendida a duas outras empresas, Crylor e Bidim, um exemplo de uma tendência em repartir áreas industriais ociosas em uma forma de condomínio.

Absurdo por absurdo, convenço-me, a cada dia um pouco mais, que nada é impossível.

O passado

Talvez, se pudéssemos voltar no tempo e contar a algum planejador urbano da década de 40 que as pujantes Tecelagem Parahyba e Cerâmica Weiss desmoronariam economicamente deixando um incômodo cadáver urbano esparramado sobre a malha urbana por anos a fio, acredito que seríamos recebidos com gargalhadas. Mais um depoimento pessoal: uma das percepções mais marcantes que me ficaram ao conhecer

a cidade era descer a baixada do Jardim Bela Vista e ter vista interrompida ao longo da via férrea. Sobre o Viaduto da Avenida Névio Baracho, podia espiar o Galpão Gaivota imerso em Figueiras e Palmeiras Imperiais, mas ao caminhar pela Avenida Olivo Gomes, tudo aquilo me afigurava um misterioso vazio urbano. Felizmente, hoje, os despojos da Tecelagem Parahyba – ainda que não integralmente – ganham um uso como o Parque Municipal Roberto Burle Marx.

Já o segundo exemplo que citei – a Cerâmica Weiss, em sua segunda e maior sede, na Avenida Rui Barbosa – permanece como uma melancólica lembrança da própria Santana como Distrito Industrial. Quero citar ainda o prédio da antiga Têxtil Arb, ao pé do Viaduto dos Expedicionários na mesma Avenida, hoje convertido em edifício da Secretaria de Transportes. Cito ainda os exemplos: a Fábrica de Louças Santo Eugênio (na Avenida Dr. Nelson D’Ávila, ainda parcialmente sem uso); a antiga Laticínios Vigor (na Av. Heitor Villa-Lobos, atualmente sede do Sinduscon); a antiga sede da Cooperativa de Laticínios (na Av. Rui Barbosa, junto à via férrea que, com a transferência para o terreno entre a Rua Paraibuna e Av. Nelson D’Ávila, ficou vazia e deu origem a um depósito de materiais de construção). Ao fim desta lista, parece-me que, à exceção da Cooperativa (que se transferiu para ampliar a produção) estas instalações compõem um retrato da falência não delas próprias, mas do modelo econômico de capital nacional em que estavam inseridas. Se essa industrialização da fase pré-anos 50 deixou relativamente poucas marcas na malha urbana, um possível desmonte industrial pode se afigurar uma questão muito menos indolor.

O presente

Como já assinaei, a mudança de escala trazida pelo capital multinacional foi o principal elemento propulsor da explosão demográfica da cidade. E a reboque da crise social deflagrada pelas mudanças econômicas, os problemas sociais se

avolumam na mesma proporção. Retomando o 'cartão postal' da cidade industrial, as instalações da Solectron começam a dar os primeiros sinais de desgaste pelo tempo (e pela falta de uso), esgarçando os fechamentos em painéis de alumínio composto pensados como um edifício de ares futuristas. Próximo a ela – e intimamente ligado pela cadeia produtiva – encontra-se a Ericson que recentemente transferiu sua unidade produtiva para outro município. Ambas empresas ostentam hoje uma insólita placa de VENDE-SE.

Neste momento, preparo-me para encerrar, apresentando os dois autores que citei no início e que me conduziram às dúvidas que me moveram a escrever o presente artigo.

Apresento primeiramente o arquiteto carioca Carlos Vainer, destacando seu texto “Pátria, empresa e mercadoria – Notas sobre a estratégia discursiva do Planejamento Estratégico Urbano” segundo capítulo do livro ‘A Cidade do pensamento único’ de autoria de Otília Arantes, do próprio Vainer e de Ermínia Maricato, do ano de 2000.

Em “Pátria, empresa e mercadoria”, VAINER trata do chamado ‘planejamento estratégico’, um modelo de planejamento urbano especialmente ligado às proposições de Jordi Borja e Manuel de Forn, em especial à experiência de Barcelona. Muito rapidamente, o conceito central é o de transmutar os conceitos gerenciais de administração de marketing para o de gestão pública municipal. Este ‘city marketing’ parte da aceitação incondicional de um modelo econômico que leva o capitalismo às suas últimas consequências e propõe um grande mercado globalizado, onde todos competem com todos. Radicalmente. Então, na esteira, também assim o devem fazer as cidades.

Ora, pegando o gancho de VAINER, raciocino, não é exatamente o caso dos ‘desinvestimentos’ do binômio Ericson – Solectron? Não é exatamente o caso da Phillips que planeja transferir a produção de cinescópios para sua unidade de Manaus? Anoto os nomes das ‘imobiliárias’ que são responsáveis pelas placas de VENDE-SE a que me referi e procuro seus respectivos

endereços na internet. Descubro que a Richard Ellis e a Cushman, Wakefield & Semco tem em comum, além do nome complicado, serem grandes empresas de ‘consultoria de investimento imobiliário’ e que igualmente oferecem todo um ramo da empresa especificamente voltado ao comércio e locação de ‘imóveis industriais’. A propósito, a quem interessar possa, a Richard Ellis está comercializando um ‘terreno de uso industrial’ de 192.000 m2 com área construída de 22.000 m2, às margens da Dutra, pertencente à Phillips do Brasil Ltda.

Agora, apresento a jornalista canadense Naomi Klein, a que me referi. Cito KLEIN pelo seu ‘Sem Logo – a tirania das marcas em um planeta vendido’ (2000). KLEIN traça um painel de modo jornalístico, descrevendo como as grandes empresas progressivamente foram dando mais e mais atenção ao gerenciamento de suas marcas (os Logos, ou ‘Logomarcas’) e relegando a um segundo (terceiro? quarto?) plano a própria produção. Suas mais de 500 páginas dividem-se em quatro partes: Sem Espaço, Sem Opções, Sem Empregos e Sem Logo. Em ‘Sem Emprego’, destaco os capítulos 9 e 10, respectivamente, ‘A fábrica descartada: a produção degradada na Era da Supermarca’ e ‘Ameaças e trabalho temporário: do trabalho a troco de nada à Nação do agente livre’. De ‘A fábrica descartada’ reproduzo:

A insustentável leveza de Cavite: dentro das zonas de livre comércio
Apesar do fulgor conceitual da estratégia ‘marcas, não produtos’, a produção tinha uma desagradável forma de jamais ser inteiramente transcendida: alguém tinha de fazer o trabalho sujo, os produtos que as marcas globais impregnariam de significado. E é aí que entram as zonas de livre comércio. Na Indonésia, na China, no México, no Vietnã, nas Filipinas e em outros lugares, as zonas de processamento de exportação (como são chamadas essas áreas) estão surgindo como importantes produtoras de roupas, brinquedos, calçados, eletrônicos, maquinaria e até carros. Se a Nike Town [imensa loja da empresa a exemplo das que são montadas durante as temporadas de inverno em Campos do

Jordão, SP] e as outras superlojas são as novas e resplandecentes entradas para o mundo dos sonhos de marca, então a Zona de Processamento de Exportação de Cavite, localizada cerca de 150 quilômetros ao Sul de Manila, na cidade de Rosario, é o armário de vassouras da criação das marcas. (...) Cavite é a maior Zona de Livre Comércio das Filipinas, área industrial murada de 276 hectares, abrigando 207 fábricas que produzem para o mercado de exportação. (p.226-7)

Embora tenha muito em comum com esses outros paraísos fiscais [Zonas Bancárias Livres nas Ilhas Cayman e outros], a Zona de Processamento de Exportação, na verdade, pertence a uma categoria própria. Menos um reservatório de propriedades que um território soberano, a ZPE é uma área por onde os bens não só passam, mas são realmente fabricados, uma área, além de tudo, onde não há tarifas de importação e exportação e com frequência, nenhum imposto sobre renda ou propriedade. (p.229)

KLEIN relata que o conceito de ZPEs ganhou aceitação do Conselho Econômico e Social da ONU em 1964 mas só ganhou força em 1980 quando o governo indiano suspendeu os impostos por 5 anos para empresas que se instalassem. Iniciou-se uma corrida por concessões fiscais. KLEIN aponta 22 ZPEs só nas Filipinas empregando 459.000 pessoas e pelo menos 18 milhões de trabalhadores na China em 124 Zonas de Processamento. A Organização Internacional do Trabalho, OIT, indica 850 ZPEs espalhadas pelo globo, número contestado pela autora como sendo de no mínimo 1000, empregando 27 milhões de trabalhadores gerando um fluxo superior de US\$ 250 bilhões. As jornadas de trabalho seriam de “14 horas, no Sri Lanka, 12 horas na Indonésia, 16 no Sul da China, 12 nas Filipinas” (KLEIN, 2000, p.230)

Seriam tais zonas o máximo da competitividade que VAINER aponta? Será a miséria um fator essencial a esse incremento de ‘competitividade’?

E tudo isso, não é tudo. Infelizmente:

“A fabricação está concentrada e isolada dentro da ZPE como se fosse lixo tóxico: pura produção a preços terrivelmente baixos. Cavite, como as demais zonas que competem com ela, se apresenta como um Clube de Descontos no atacado para as multinacionais à espreita de pechinchas (...) Em outras partes do mundo, os trabalhadores vivem dentro das zonas econômicas, mas não em Cavite: este é um lugar de puro trabalho. (...) os trabalhadores, se quiserem entrar, devem mostrar suas carteiras de identidades para seguranças armados. (...) Se tudo isso faz com que Cavite se sinta um país diferente, é porque, de certa forma, ela é. A zona é uma economia isenta de impostos, isoladas dos governos municipais e estaduais – um ministado militar dentro de uma democracia. (KLEIN, 2000, p.228)

E o futuro?

Parafraseando conceitualmente SANTOS (1993), guardadas as devidas (enormes) proporções acadêmicas, propus um jogo de colagem de diversas inquietações empíricas que me sobrevivem como um cidadão joseense e brasileiro. Qual a conclusão? Também ‘não tenho certeza’. Apenas me pergunto:

Como uma cidade tão dependente de seu parque industrial se comportará diante de um possível desmanche?

Será que São José dos Campos pode vir a adotar o corolário do ‘city marketing’, como preconiza VAINER? Isso nos atiraria em algo como o cenário macabro como o descrito por KLEIN?

Se as indústrias estão hoje dispostas numa faixa extremamente nobre da cidade e mesmo da Região, poderiam elas se tornarem mais lucrativas como negócio de incorporação imobiliária que produtiva? Como o Poder Público trataria tais questões, diante da perspectiva do desmanche do próprio Estado?

E, por fim, uma última questão: por que tantas questões?

Como cidadão, mantenho o desejo da cidadania como o direito de escolher o

próprio destino. E porquanto creio que os arquitetos deveriam se constituir numa figura de proa no processo de ordenamento das cidades, gostaria de vê-los aprofundadamente discutindo as novas realidades globalizantes e seus rebatimentos com toda a sociedade.

Projetar, nos diz o dicionário, é “lançar adiante”. Adiante no tempo, penso eu. Bem, é fato que os exercícios de futurologia quase sempre conduzem ao ridículo. Risos presentes, risos futuros. Quem saberá?

Bibliografia

KLEIN, Naomi. **Sem Logo – a tirania das marcas num planeta vendido**. São Paulo: Record, 2000.

PATTO FILHO, Urbano Reis. Sant’Anna: Parte II – A perspectiva para o Desenvolvimento. In OLIVEIRA, José

Oswaldo Soares de; PATTO FILHO, Urbano Reis; DEMÉTRIO, Cláudia Maria Cruz; OLIVEIRA, João Batista Soares de.

Sant’Anna, São José dos Campos: evolução histórica e diretrizes urbanas. São José dos Campos, 1999.

SANTOS, Emmanuel Antonio dos. **Indústria e Paisagem: A evolução urbana: a Indústria e a transformação da paisagem: O caso de São José dos Campos**. Dissertação de Mestrado em Estruturas Ambientais Urbanas. São Paulo: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 1993.

VAINER, Carlos. Pátria, empresa e mercadoria. In ARANTES, Otilia; VAINER, Carlos; MARICATO, Ermínia. **A cidade do Pensamento Único**. Rio de Janeiro: Vozes, 2000.