

IV enanparq

Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo
Porto Alegre, 25 a 29 de julho de 2016

O “VALE DA MORTE” RECONSIDERADO: PAISAGEM E PATRIMÔNIO INDUSTRIAL EM CUBATÃO-SP

SESSÃO TEMÁTICA: PAISAGEM COMO CONSTRUÇÃO COLETIVA: UM PROJETO INCONCLUSO

Celma do Carmo de Souza Pinto
Faculdade de Arquitetura e urbanismo da Universidade de Brasília - FAU/UNB
celma.ccsp@gmail.com

Luciana Saboia Fonseca Cruz
Faculdade de Arquitetura e urbanismo da Universidade de Brasília - FAU/UNB
lucianasaboia@unb.br

O “VALE DA MORTE” RECONSIDERADO: PAISAGEM E PATRIMÔNIO INDUSTRIAL EM CUBATÃO-SP

RESUMO

Desde o advento da Revolução Industrial no século XVIII, as atividades fabris têm tido grande impacto sobre a paisagem natural e no desenvolvimento urbano das cidades, resultando em um destacado patrimônio material e imaterial. No Brasil, com o processo industrial a partir do século XX não foi diferente. Atualmente há uma tentativa crescente de compreensão das paisagens industriais com vistas a sua proteção e, nesse contexto, o objeto do presente artigo é a paisagem industrial de Cubatão-SP. O município está inserido na Baixada Santista, litoral paulista, região que tem destaque no processo de ocupação do país desde o século XVI com a criação de São Vicente, em 1532. A localização de Cubatão entre o litoral e o planalto, próximo ao porto de Santos, com infraestrutura de transportes e recursos naturais favoreceram sua industrialização em princípios do século 20 e entre os anos 50 e 70, com a implantação do primeiro polo industrial do Brasil. O fato de estar entre o oceano e um patrimônio natural que é a Serra do Mar tornou sua paisagem peculiar e contraditória: nos anos 80 Cubatão ficou conhecida como a cidade mais poluída do mundo (o Vale da Morte) responsável por um capítulo importante da história ambiental brasileira. A fim de analisar as (re) configurações físicas e culturais da paisagem industrial estabelecida no município, este artigo examina dois marcos do patrimônio industrial local, a antiga Companhia Fabril de Cubatão e a Usina Henry Borden. O objetivo é compreender a nova configuração que apresenta essa paisagem e os problemas decorrentes da caracterização dos marcos arquitetônicos dessas duas empresas como um legado industrial a ser preservado. Particular atenção será dada às questões de paisagem, discutindo como o estabelecimento de novas relações nessa paisagem industrial pode contribuir para o desenvolvimento sustentável e a preservação do patrimônio material.

Palavras-Chave: 1. Paisagem Industrial 2. Cubatão 3. Patrimônio Industrial

THE "DEATH VALLEY" RECONSIDERED: LANDSCAPE AND INDUSTRIAL HERITAGE IN CUBATÃO-SP

ABSTRACT

Since the advent of the Industrial Revolution in the eighteenth century, manufacturing activities have had great impact on the natural landscape and in the urban development of cities, resulting in an outstanding heritage material and immaterial. In Brazil, with the manufacturing process from the twentieth century was no different. Currently there is a growing attempt of understanding industrial landscapes with a view to their protection and in that context the object of this article is the industrial landscape of Cubatão-SP. This city is part of Baixada Santista, São Paulo coast, a region that has featured in the country's occupation process since the sixteenth century with the creation of São Vicente in 1532. The location of Cubatão between the coast and the highlands, near the port of Santos, with transport infrastructure and natural resources favored industrialization in the earlier 20th century and between the decades 50 and 70, with the implementation of the first industrial center of Brazil. Its location between the ocean and a natural heritage that is the Serra do Mar, made a peculiar and contradictory landscape: in the 80s, Cubatão was known as the most polluted city in the world (The Death Valley) responsible for an important chapter of Brazilian environmental history. In order to analyze the physical and cultural settings of the industrial landscape established in the city, this article examines two examples of the local industrial heritage, the old Companhia Fabril do Cubatão and Usina Henry Borden. The goal is to understand the new configuration that presents this landscape and the problems arising from the characterization of the architectural landmarks of the two companies as industrial heritage to be preserved. Particular attention will be paid to landscape issues, discussing if the establishment of new relations in this industrial landscape can contribute to sustainable development and the preservation of the material heritage.

Keywords: 1. Industrial Landscape 2. Cubatão 3. Industrial Heritage

1. INTRODUÇÃO

Os sítios industriais provocaram grande impacto sobre o mundo natural e cultural resultando em paisagens marcantes em decorrência do porte e dimensão das obras, do uso de recursos naturais como rios e cachoeiras para produção de energia, da construção de infraestrutura viária e ferroviária, entre outros fatores que resultaram em alterações irreversíveis do ambiente.

A partir do século XVIII, a Revolução Industrial na Europa viria a consolidar a modernidade com processos industriais e tecnológicos cada vez mais dominantes em todos os aspectos da vida urbana e sobre o meio-ambiente. Entre os séculos XVIII e XX, muitas sociedades passaram a ver com otimismo os avanços tecnológicos representados pelos mecanismos de ampliação das formas elementares de dominação do homem sobre a natureza. O modo de vida em aglomerações cada vez maiores nas cidades viria a alterar profundamente as relações entre as pessoas e o mundo a seu redor. Máquinas e outros sinais da modernidade passaram a fazer parte da vida diária dos cidadãos. Assim, com cidades cada vez mais urbanizadas, campos mecanizados e áreas industriais passam a se configurar uma paisagem reveladora do domínio da natureza por meio da técnica. Nesse contexto de mudanças sucessivas, as paisagens industriais demonstram uma dialética contínua entre o homem e sua ação sobre a natureza através do tempo.

A noção de paisagem no Ocidente surgiu na Europa do Renascimento do século XV, no advento da Era Moderna¹, por meio de representações artísticas, especialmente vinculadas aos quadros da pintura flamenga². Ao longo da história, a paisagem foi assumindo vários significados, sendo usada com as mais variadas conotações e reconhecida em uma ampla série de entendimentos que pode ser perceptivo, relativos aos sentidos, às características de um lugar, entre outros.

Atualmente parece haver consenso de que toda paisagem é cultural. Não haveria paisagem natural no sentido absoluto do termo, pois a noção de paisagem está relacionada com as ações do Homem no tempo e no espaço, conforme se verifica em vários autores da geografia como de outros campos disciplinares. A geógrafa M.T.D. Luchiari (2001), diz que o

¹ Alguns autores mencionam o surgimento da noção de paisagem na China do século IV, quando teria sido escrito o primeiro tratado sobre a paisagem "Introdução à pintura de paisagem" de Zong Bing (375-443) que a concebia como possuidora de uma "forma material que tenderia para o espírito". Outros relacionam ainda a concepção de paisagem à própria existência do Homem na terra fazendo ainda relações mais ancestrais.

² As telas reproduziam ambientes internos de residências, com o destaque da janela, cujo enquadramento trazia à vista a representação do campo e cidades, inicialmente numa pequena parcela do quadro e, depois como um gênero em si, sendo esse aspecto da pintura como origem da noção de paisagem bastante explorada por Françoise Choay no livro *A Invenção da Paisagem*, traduzido para o português em 2007.

conteúdo da paisagem só se revela por meio das funções sociais que lhes são constantemente atribuídas no desenrolar da história. Assim, a paisagem tem sua existência condicionada pela capacidade de o indivíduo reter, reproduzir e distinguir elementos significativos (culturais ou naturais, circunstanciais ou processuais, adventícios ou genuínos, entre outros aspectos) desse mosaico construído. Ou seja, a paisagem adquire e evoca significados a partir dos signos e valores que lhe são atribuídos. Para o geógrafo Rafael W. Ribeiro (2009) a paisagem cultural tem, portanto, uma abrangência praticamente ilimitada uma vez que toda paisagem hoje, de alguma forma, tem interferência do homem, seja pela interpretação, leitura como artefato material, entre outros, não havendo, assim, “uma paisagem não cultural”. Pensamento corroborado pela arquiteta Dora Lampreia (2012), ao afirmar que em nossos dias, toda paisagem do planeta é fruto da ação do homem.

2. PAISAGEM E PATRIMÔNIO INDUSTRIAL

Em 1992 a UNESCO instituiu a paisagem cultural como categoria para inscrição de bens na lista do patrimônio mundial. Pretendia, assim, libertar-se da dicotomia imposta pelos critérios existentes para a inscrição dos bens, naturais ou culturais, na relação de bens propostos como patrimônio mundial. É nessa extensão conceitual de paisagem cultural que a paisagem industrial vem ganhando destaque. A expressão paisagem industrial é um termo mais recente, relacionado às alterações no mundo desde a Revolução Industrial e a partir da qual a introdução de avanços tecnológicos e técnicos impôs uma nova visão da paisagem. A arqueóloga Linajeros Cruz Pérez e o engenheiro e professor de paisagem Ignacio Echanniz (2007), destacam em seu trabalho que as paisagens industriais podem ser definidas como os territórios que devido ao desenvolvimento de atividades originadas da industrialização, conservam elementos e características suficientes para ilustrar as contribuições desse processo histórico. Assim, o movimento social, econômico e cultural da industrialização encontra nas paisagens industriais o modelo de organização espacial, a materialização do ideário moderno que conduziu esse movimento além da sua interação com os processos e mecanismos do ambiente e da natureza, sendo que cada setor da indústria gera um tipo de organização territorial em várias escalas, seja local, comercial ou regional. Dentro dessa organização territorial as atividades industriais geraram uma arquitetura industrial que aparece como protagonista por sua escala significativa e como meio de compreender a estrutura produtiva. O historiador José Cordeiro (2011) inclusive ressalta que uma das características presentes na formação da paisagem industrial se refere à arquitetura dos edifícios destinados às atividades industriais. Se a princípio essas

construções interpunham-se como intrusões em panoramas que buscavam manter um sóbrio equilíbrio entre o natural e o artificial, acabaram por impor uma nova linguagem arquitetônica, com um acentuado destaque em relação aos padrões estéticos então dominantes, terminando por contribuir para sua própria individualização.

Dessa forma, as paisagens industriais que conservam visíveis no território os componentes dos seus processos de produção, ocupação e implantação em determinados locais, sendo passíveis de uma ou mais atividades podem ser consideradas como um legado apto a assumir caráter patrimonial, ou assim configurado pela comunidade na qual se insere. Nesse contexto, em 2000 a UNESCO elevou à categoria de Patrimônio Mundial da Humanidade a paisagem industrial de Blaenavon, localizada no vale Avon Llwyd no País de Gales, Reino Unido em reconhecimento do testemunho excepcional que aquela área e suas várias construções representaram para o impulso da Revolução Industrial.

É o caso da paisagem industrial formada pelo polo industrial de Cubatão na qual uma antiga fábrica de papel, a Companhia Fabril de Cubatão, construída entre 1919 e 1928 e a Usina Henry Borden (UHB), construída entre 1925 e a década de 60, conformam em conjunto com a Serra do Mar, patrimônio natural de reconhecida importância, um eloquente testemunho da modernização industrial brasileira.

3. PAISAGEM E DEGRADAÇÃO AMBIENTAL

Cubatão é um município de porte médio do Estado de São Paulo, com uma população de 118.720 habitantes (IBGE, 2010) e situado em uma área de 142,879 km², boa parte dentro do bioma da Mata Atlântica e situado na Baixada Santista, uma área central do litoral paulista, que se configura em um cenário bastante expressivo. Formada por uma paisagem natural no qual domina de um lado a Serra do Mar, uma barreira natural com mais de 700 metros de altura, coberta pela Mata Atlântica, com uma rica fauna e flora, típica desse tipo de vegetação e clima tropical, e, do outro, redes de manguezais e o Oceano Atlântico. Essa região teve destaque no processo de ocupação desde o século XVI, primeiro com a fundação da vila de São Vicente, em 1532, um marco do processo de ocupação portuguesa no Brasil e, segundo, pela presença do porto, instalado no município de Santos. A partir de então, a Baixada Santista figurou como importante eixo entre a área metropolitana de São Paulo e o Oceano Atlântico. As vantagens dessa região tendo o porto de Santos e a infraestrutura de transportes, bem como a proximidade com a metrópole paulista, favoreceram a industrialização da região, com concentração em Cubatão. A geógrafa Léa Goldenstein, autora do pioneiro *A industrialização na Baixada Santista: estudo de um centro*

industrial satélite (1972), destaca que o fator preponderante da escolha de Cubatão para a concentração industrial da Baixada foi o fato desse local estar estrategicamente situado em uma planície próxima à Serra do Mar, e funcionar como um elo entre o planalto e o litoral. Essa autora completa,

Foi antes de mais nada fruto de toda uma conjuntura de infra-estrutura, representada basicamente pela presença do porto, pela existência de ferrovias e rodovias ligando o planalto ao litoral e, portanto, ao porto. Estas estradas, que demandavam o grande entroncamento de São Paulo, e tinham uma continuidade em direção ao porto fizeram com que São Paulo - a cidade, e Santos – o porto, se complementassem (GOLDENSTEIN, 1972, p. 33).

Cabe ressaltar que a presença e o desenvolvimento de vias de transporte têm destaque por estar vinculada a um quadro de processos econômicos, ocupação litorânea, do planalto e de regiões interiores, sofrendo uma sucessão de desenvolvimento e melhorias que no século XX resultou na construção da Rodovia Anchieta e Imigrantes, além da permanência da estrada de ferro, construída desde o século XIX. Somado a esse quadro estratégico, Cubatão também possuía recursos naturais que favoreceu o aparecimento de atividades industriais como a instalação de curtumes nas primeiras décadas do século XX.

Além desses fatores, em Cubatão havia a presença de terrenos livres, quando no restante da Baixada Santista havia limitações físicas e pouco espaço para qualquer tipo de empreendimento que previsse expansão, situação que ainda permanece. Entre 1920 e 1980, a paisagem decorrente do processo industrial foi se estabelecendo e chegou a congrega mais de 24 indústrias de base, principalmente nos setores de siderurgia e petroquímica, que passaram a formar o polo industrial dentro de um quadro de modernização da indústria brasileira promovido pelo governo federal. Essa paisagem pode ser reconhecida em uma linha de aproximadamente 10 km, em espaço restrito, próximo à encosta da Serra do Mar, ocupando vários hectares de terras e com área superior à urbana e na qual estão não só indústrias, mas equipamentos e serviços correlatos (Figura 01).

Apesar dos fatores positivos para a construção do polo industrial em Cubatão, sua localização próxima a Serra do Mar com o tempo se demonstrou danosa do ponto de vista ambiental em consequência da instalação das indústrias de base entre as décadas de 1950 e 1970 com um modelo de industrialização que atendeu a uma política do governo federal, com atenção na viabilidade técnica e nos benefícios financeiros, sem um planejamento que previsse o impacto social e ambiental. E, ainda, sem levar em conta as características

físicas e naturais do local que não permitiam a circulação adequada do ar tendo em vista a planície cubatense estar situada em uma baixada quase que cercada pela serra³.

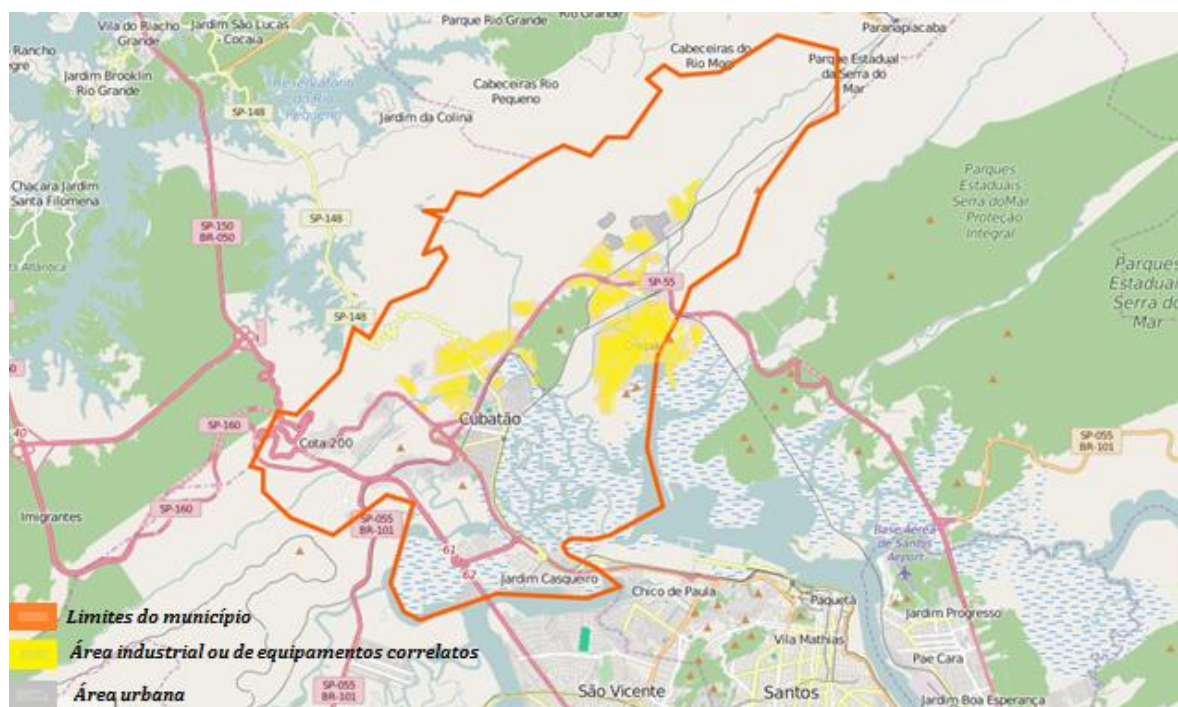


Figura 01 – A área industrial de Cubatão. Fonte: Imagem produzida a partir do Open Street Map

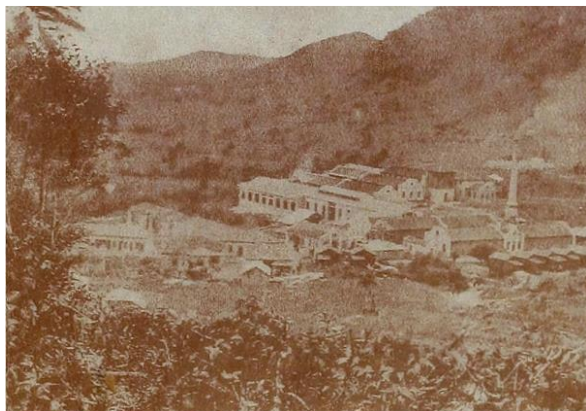
A paisagem de Cubatão, cuja natureza se sobressaia pela exuberância da mata atlântica na Serra do Mar e dos manguezais, foi duramente modificada com a poluição do ar, do solo e dos rios cheios de espuma produzida pelo lançamento de produtos químicos. Quase 80% da cobertura arbórea da mata atlântica naquele trecho ficaram comprometidas concorrendo para escorregamentos no período de chuvas que atingiam as casas das famílias próximas às encostas, e causava perigo de atingir pontos sensíveis das instalações industriais como bem apresenta Juta Gutberlet em seu livro *Cubatão: desenvolvimento, exclusão social, degradação ambiental*, de 1996. No início dos anos 80, a divulgação sistemática pelos veículos de comunicação dos excessivos índices de poluição e doenças chamou a atenção do mundo. Cubatão ficou conhecida como “Vale da Morte”, a “cidade mais poluída do mundo”. Essa situação levou a pressão de grupos sociais e políticos locais, da comunidade acadêmica e ambientalista por ações de combate à poluição pelo governo e indústrias e que resultou, por exemplo, na atuação da Companhia de Tecnologia de Saneamento Ambiental

³ Na época, inexistiam leis que impusessem normas de respeito ambiental para os estabelecimentos industriais. Não havia preocupação da sociedade em geral sobre essa questão porque indústria, naquele momento, era sinônimo de progresso. A atenção sistemática mundial para as questões ambientais só ocorreu no mundo a partir da Conferência Mundial das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente e Desenvolvimento, realizada em Estocolmo, na Suécia, em 1972. Porém, mesmo tendo o Brasil como participante, ações nesse sentido só ocorreram mais tarde e Cubatão certamente foi um caso que reforçou a atenção brasileira para a necessidade de medidas eficazes de proteção ao meio ambiente.

(CETESB) nos anos seguintes. Diante da escala dos problemas ambientais a importância do que ocorreu em Cubatão quanto ao pioneirismo industrial, à paisagem construída, ficou por muito tempo esquecida. Atualmente sobressaem-se como testemunhos da industrialização os dois empreendimentos mais antigos do polo industrial, a fábrica de papel, Companhia Fabril do Cubatão, depois Companhia Santista de Papel, atual MPapéis, e a Usina Henry Borden, ambas da década de 1920 e que funcionaram como grandes articuladores do território da Baixada Santista ao estabelecer a área industrial na encosta da Serra do Mar.

4. A COMPANHIA FABRIL DO CUBATÃO E A UHB

A Companhia Fabril, ou Fabril, foi construída entre 1919 e 1928, no momento em que o país iniciava seus primeiros passos rumo à modernização e São Paulo tomava dianteira no processo industrial. O local para sua construção foi na encosta da Serra do Mar onde à época existiam sítios produtores de banana, a principal atividade econômica de Cubatão naquele momento. Entrou em funcionamento em 1922 produzindo papel de diversas qualidades. Wilson Suzigan (2000) informa que em 1926 a Fabril já era a terceira maior fábrica de papel do Estado de São Paulo⁴ e a sexta dentre as 22 fábricas desse segmento existentes no país. Era provavelmente o maior empreendimento fabril da Baixada Santista daquele período e alterou definitivamente a paisagem daquela área rural (Figuras 02 e 03).



Figuras 02 e 03 – Vista geral da fábrica de papel da Companhia Fabril, em 1926 e casas operárias em 2007. Fonte: Centro dos Fabricantes Nacionais de Papel. A Marca d'água no Papel de imprensa e a indústria nacional de papel. São Paulo: Melhoramentos, 1925, p. 51 e, Foto de Cesar Cunha Ferreira, 2007.

A Fabril, assim como qualquer outro empreendimento autossuficiente, construiu uma grande rede de infraestrutura para seu funcionamento que ia desde linhas ferroviárias, usina de

⁴ No Estado de São Paulo ficava atrás apenas da Companhia Fabricadora de Papel (Klabin) e da Companhia Melhoramentos de São Paulo.

energia, galpões de armazenagem e produção e vila operária⁵. Para a arquiteta Telma de Barros Correia (2013) o período áureo de construção e ampliação de núcleos fabris no Estado de São Paulo se estende das duas últimas décadas do século XIX ao final da década de 1940, com declínio a partir de 1950. Por outro lado, o economista Wilson Suzigan (2000) informa que o Censo Industrial de 1920 apresenta 4.145 estabelecimentos industriais, porém deduz-se que poucos eram do porte da Fabril. Nesse contexto, essas construções são importantes porque marcam um período ainda incipiente do desenvolvimento da arquitetura industrial no Brasil. No caso da construção de vila operária, era prática comum desde o século XIX, objetivando superar as dificuldades de atração e retenção de mão de obra em locais não urbanizados além da possibilidade de manter um do controle direto sobre operário em prol da produtividade. No caso da antiga Companhia Fabril, a vila operária ainda se destaca e possui em geral, casas geminadas duas-a-duas, em blocos sequenciais de quatro a seis, ou ainda isoladas. Nas casas geminadas ou em blocos há variação em relação ao acesso principal, ora com pequeno alpendre ou com acesso por escadas, dependendo da declividade da rua. No passado, ao fundo das casas havia um amplo terreno de uso comum, com plantios de pequenas hortas.

Os programas das casas variavam de acordo com a quantidade de dormitórios. Até 1930 foram construídas 130 casas, a maioria com dois cômodos e, quase metade desse total com cozinha e privada. Havia ainda açougue, salão de barbeiro e escola pública. Posteriormente foi incorporado um refeitório, padaria, armazém de secos e molhados, bar, barbearia, sapateiro, pensão, cinema, farmácia, clube e igreja. Depois da falência em 1930, a Fabril foi vendida e passou a ter a denominação de Companhia Santista de Papel, como ainda é conhecida. Uma imagem da década de 1950 (Figura 04) permite uma leitura da estrutura bem como da disposição dos prédios, das casas e do arruamento, em uma área construída de aproximadamente 41.402,2 m². Apesar da dinâmica que sofrem os núcleos fabris, verifica-se que muitas construções permaneceram. A partir de princípios dos anos 2000, com o processo de desmonte da fábrica que culminou com seu fechamento em 2012 pela MDPapéis, sua atual proprietária, a área ficou sensivelmente reduzida, com a destruição de inúmeras casas e o aumento de construções irregulares no entorno. Embora seja área de propriedade privada, há muito a Fabril, se comporta como um bairro onde a municipalidade mantém em edificações desapropriadas, equipamentos de apoio às comunidades vizinhas, como escola, creche, entre outros. O local também funciona como um nó da circulação de

⁵ A arquiteta Telma de Barros Correia (2013) afirma que esses núcleos fabris estão relacionados à necessidade de implantação de fábricas e mineradoras no campo, junto a fontes de energia (matas e cachoeiras) e/ou de matérias-primas.

transporte público e veículos, uma vez que a única opção de acesso às populações daquela região se dá pelas vias da antiga fábrica.



Figura 04 – Vista geral da Companhia Santista de Papel, antiga Companhia Fabril do Cubatão, em imagem dos anos de 1950. Fonte: Arquivo Histórico de Cubatão.

Próximo à Fabril, em 1925 teve início a construção da, inicialmente conhecida como Usina de Cubatão. A construção dessa Usina está relacionada aos problemas de falta de energia elétrica na capital paulista em princípios do século 20 por causa de uma prolongada estiagem entre 1924 e 1925, e que causou uma enorme diminuição das águas do rio Tietê e do Sorocaba. A empresa responsável pelo projeto de ampliação da capacidade energética em São Paulo era a canadense *The Brazilian Tramway, Light and Power Company Limited*. Estabelecida no Brasil em 1899 para substituição do vapor como fonte de energia e, monopolizou a eletricidade, o serviço de bondes, telefone e serviços de gás no sudeste do Brasil na maior parte do século XX. A presença da “Light”, como ficou conhecida a empresa no Estado de São Paulo, resultou em expressivo desenvolvimento da cidade marcando uma fase de grandes transformações urbanas com a adoção de bondes elétricos, iluminação pública e a instalação de usinas de energia de grande porte. Para levar a cabo o aumento do abastecimento de energia elétrica para a cidade de São Paulo, a Light desenvolveu um arrojado projeto de engenharia, o Projeto Serra. Aprovado pela Lei Estadual nº 2.109, em 1925, esse projeto foi desenvolvido entre as décadas de 1920 e 1960 em várias etapas e com concessões diferentes e consistia na ideia de edificar barragens de pequena altura, impedindo que as águas represadas no planalto corressem para o interior.

A UHB, peça chave de todo o sistema do Projeto Serra foi implantada na Serra do Mar a partir do alto até sua base, para a produção de energia a partir da queda de mais de 700 metros (Figura 05). Sua primeira usina entrou em operação em 10 de outubro de 1926. Após o seu término, nos anos 60, a capacidade de geração de energia era de 887,4MW, suficiente para iluminar uma cidade com 2,5 milhões de habitantes.



Figura 05 – Obras na serra em 1948. Fonte: Fundação Energia e Saneamento.

A UHB em Cubatão foi a maior obra da Light e na década de 1920 era associada com progresso e infraestrutura de ponta no país. Representou um dos avanços tecnológicos mais notáveis para o Brasil naquele momento. Desde o início de sua construção, a UHB tornou-se local de referência com visitas de personalidades políticas nacionais e estrangeiras. Nos anos iniciais do seu funcionamento o próprio engenheiro que concebeu o projeto, Asa W. Billings guiava os visitantes que queria conhecer as obras. Assim, desde o início de sua construção, a Usina em Cubatão funcionava como um “cartão de visitas” para propaganda da Light. Provavelmente em função dessa divulgação, ainda em 1926, os dirigentes da Light contrataram o Escritório Técnico de Ramos de Azevedo (1851-1928) para construção de uma casa no alto da Serra do Mar especialmente destinada às visitas. Ramos de Azevedo ainda realizou o projeto da Casa de Força que até hoje se destaca no Alto da Serra do Mar. Ao final da construção, que se estendeu até os anos 60, além de duas usinas produtoras de energia, contava com uma infraestrutura exemplar para seus funcionários com um núcleo residencial que se tornou atração para pessoas de toda a região. Assim todo o conjunto construído que diz respeito a produção de energia na UHB possui relevância como um legado arquitetônico industrial, seja pela importância da UHB, seja pelo período em que foi construída ou mesmo pelas características arquitetônicas ali

empregadas e que radicalmente diferente da sua vizinha Companhia Fabril, embora ambas sejam do mesmo período.

No conjunto de obras da seção externa e subterrânea da usina, destacam-se na paisagem, a partir do alto da serra até sua base: 1. Barragem do Rio das Pedras; 2. Casa de Visitas; 3. Casa de válvulas no alto da serra; 4. Tubos adutores em número de oito, e relativos à primeira usina; 5. Edifício da usina externa; 6. Entrada do túnel de acesso à usina subterrânea; e, 7. Vila Operária. Dentre a complexidade de todas essas construções, destacamos com especial interesse a vila operária que se estende na superfície existente em meio à mata atlântica (Figuras 06 e 07).



Figuras 06 e 07 – Aspecto da vila operária ainda em formação, em 1941, com casas do tipo “D”. Acervo FES. Casa do diretor, Prefeitura Municipal de Cubatão, 2012.

As construções e as vias de acesso foram acomodadas, aproveitando a topografia do terreno. A vegetação nativa compôs o paisagismo. Jacatirões, quaresmeiras, manacás-da-serra, entre outras fazem parte da paisagem tornando a vila um ambiente extremamente agradável, tanto no passado quanto nos dias de hoje. Essa “organização” e arquitetura da vila operária da UHB remetem ao modelo urbanístico das cidades-jardim muito propalado no Brasil na primeira metade do século XX em loteamentos destinados às elites e classes médias, em cidades planejadas e em núcleos residenciais de empresas do setor elétrico.

O projeto arquitetônico buscou adequar as construções ao sítio, com comodidades climáticas e condições ambientais e de segurança, respeitando a localização. Empregou-se materiais mais comumente usados à época como, por exemplo, cimento, concreto, vidro, de acordo com a tecnologia disponível. A arquitetura das casas da UHB pode ser enquadrada na estética do pitoresco, que, segundo Correia (2013), pode ser observado no cenário urbano brasileiro em fins do século XIX e princípio do XX.

Atualmente a UHB e a Fabril são exemplos da fragilidade da paisagem industrial local. No caso da Fabril, com a sua desativação inúmeras construções foram descaracterizadas para atender novos usos e muitas outras vêm sendo paulatinamente destruídas. Além desses fatores o aumento da população de entorno, em moradias irregulares transformou a via principal da antiga fábrica em local de tráfego intenso aumentando o risco de destruição de várias construções. No caso da UHB, a situação não é muito diferente. Por questões ambientais a usina funciona apenas com 10% de sua capacidade. A vasta área ocupada hoje com centenas de moradias operárias e outros equipamentos já é objeto de questionamentos sobre seu futuro com pressão para nova destinação, tendo em vista a exiguidade de espaços para expansão industrial, portuária, urbana, entre outros da Baixada Santista.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A noção de paisagem cultural abriu espaço para a reflexão sobre a importância da preservação das paisagens industriais. Atualmente, essas paisagens têm sido vistas no contexto da ampliação do conceito de patrimônio em vários documentos internacionais, a exemplo da Carta de Nizhny Tagil sobre o Patrimônio Industrial, de 2003 e, no Brasil, com a própria Constituição Federal de 1988, por exemplo. Tem grande contribuição no estudo das paisagens industriais a compreensão dos processos históricos que levaram a sua formação. No caso da paisagem industrial de Cubatão, assim como outras paisagens pelo mundo, entender esses processos é importante também para a definição do potencial de cada uma delas, seja para reordenamento urbano e territorial ou mesmo indicador de outras potencialidades e interesses.

A análise da formação da paisagem industrial de Cubatão demonstra que nas últimas décadas essa paisagem esteve associada de forma contundente a questões ambientais, mas atualmente é no campo do patrimônio que ela merece ser considerada pela sua vinculação ao processo histórico de modernização industrial brasileira e da concentração industrial paulista, que fez emergir testemunhos com valores materiais expressivos a exemplo da Fabril e da UHB. Essas duas instalações possuem elementos arquitetônicos singulares no contexto das instalações industriais na Baixada Santista e de São Paulo, seja pelo pioneirismo das construções na encosta da serra e da formação do polo industrial de Cubatão, ou pela sua associação à configuração natural. Se no passado essa proximidade com a Serra do Mar era demonstrativo dos danos ambientais, no campo do patrimônio os

valores históricos dessas duas instalações são reforçados inclusive pela proximidade com os caminhos históricos como a Calçada do Lorena (1790) e o Caminho do Mar (1922). No caso da UHB, suas construções na Serra do Mar embora pareçam elementos estranhos à exuberância do meio natural conformam uma paisagem excepcional, um testemunho da ação do homem sobre a natureza. Situação que, em conjunto com o estilo arquitetônico desenvolvido, coloca essa usina em destaque dentre os modelos iniciais de implantação de usinas no Estado de São Paulo. A Fabril é também um referencial da arquitetura industrial das primeiras décadas do século XX. Portanto ambas configuram um patrimônio histórico e arquitetônico e constituem elementos importantes da paisagem industrial que possui também valores históricos e paisagísticos como um todo no âmbito do município cubatense.

Atualmente a paisagem industrial de Cubatão, como em outras partes do mundo, é objeto de remodelações constantes, seja por mudanças econômicas, alteração no tipo de produção econômica, inclusão de inovações tecnológicas, conflitos de interesses fundiários ou outros fatores. Tal situação coloca em risco esses dois testemunhos relevantes que são a Fabril e a UHB, emergindo a necessidade de projetos de reutilização desse legado industrial, não só pela sua função estética, arquitetônica, mas pela possibilidade do seu reaproveitamento como uma parte da paisagem, que torna possível a leitura das relações entre os diversos elementos materiais e naturais e a história da industrialização ocorrida no território. Portanto, o reconhecimento desse legado como patrimônio no contexto territorial da Baixada Santista e da industrialização paulista abre novas perspectivas para a paisagem industrial de Cubatão que não somente da sua história ambiental.

No entanto, mesmo que se aplique o instrumento de proteção consagrado pelo Decreto Lei nº 25/1937, o tombamento, este por si só não solucionará os problemas de sua conservação para as gerações futuras sem que haja projetos de reabilitação que possa dar novos usos aos prédios e espaços que gradativamente vão sendo desocupados, e a partir de instrumentos de gestão específicos. Tarefa que se demonstra complexa tendo em vista a quantidade de bens que compõe esses conjuntos e, no caso da UHB, por estar ainda em funcionamento parcial. A esses fatores soma-se a situação da Região Metropolitana da Baixada Santista, que devido à necessidade de locais para expansão impõe cada vez mais pressão pela ocupação de áreas em Cubatão, inclusive na industrial. Tais fatores levam a crer que o reconhecimento dessa paisagem como um produto cultural e dos elementos dessa paisagem como um patrimônio devem estar atrelados a um planejamento de ordem local e regional.

BIBLIOGRAFIA

Cordeiro, José Manuel M. L. Algumas questões sobre o estudo e salvaguarda de paisagens industriais. *Labor & Engenho*, Campinas [Brasil], v.5, n.1, p.1-12, 2011. Disponível em <http://www.conpadre.org/L&E/L&E_v5_n1_2011/01_p1-12.pdf>. Acessado em 01 jun. 2015.

Correia, Telma de Barros (Org.). *Forma Urbana e arquitetura de vilas operárias e núcleos residenciais de empresas no Brasil*. São Paulo, Annablume, Fapesp, 2013.

_____. A indústria e o urbano: aglomerações geradas por fábricas no Estado de São Paulo. *Oculum Ensaios (PUCCAMP)*, v. 10, p. 29-42, 2013. Disponível em <<http://periodicos.puc-campinas.edu.br/>>. Acessado em 27 maio 2016.

Echániz, Ignacio Español. La estética de la obra pública en el entorno como actitud cultural frente a la naturaleza. *Fabrikartarte, tecnología, industria, sociedade*, nº 7, 2007, p. 58-72. Disponível em: <<http://www.ehu.eus>>. Acessado em 12 fev. 2015.

Goldenstein, Lea. *A industrialização da Baixada Santista: estudo de um centro industrial satélite*. São Paulo, Instituto de Geografia da USP, 1972.

Gutberlet, Jutta. *Cubatão – Desenvolvimento, exclusão social, degradação ambiental*. São Paulo: Edusp, 1996.

Lampreia, Dora. Por uma política da paisagem – A propósito da Convenção Europeia da Paisagem. In: SERRÃO, Adriana Veríssimo (coord.). *Filosofia e Arquitectura da Paisagem – um manual*. Lisboa: Centro de Filosofia da Universidade de Lisboa, 2012.

Luchiar, Maria Tereza Duarte Paes. A (re) significação da paisagem no período contemporâneo. In: ROSENDHAL, Zeny; CORRÊA, Roberto Lobato (Org.). *Paisagem, imaginário e espaço*. Rio de Janeiro: EDUERJ, 2001.

Meneses, Ulpiano T. Bezerra de. A paisagem como fato cultural. In: Yázigi, Eduardo. (Org.) *Turismo e paisagem*. São Paulo, Contexto. 2002. p. 29.

Pérez, Linarejos Cruz; Echanniz, Ignacio Español. Los paisajes de la industrialización. *Revista del Instituto del Patrimonio Histórico Español*, n. 07, 2007, pp. 119-131, disponível em <<http://www.mecd.gob.es>>. Acessado em 20 abr. 2015.

Ribeiro, Rafael Winter. *Paisagem Cultural e Patrimônio*. Rio de Janeiro: Iphan, 2009.

Suzigan, Wilson. *Indústria Brasileira, indústria e desenvolvimento*. São Paulo: Hucitec, 2000.

Vasquez, Daniel Arias (org.). *A questão urbana na Baixada Santista – políticas, vulnerabilidades e desafios para o desenvolvimento*. Santos: Editora Universitária Leopoldianum, 2012.

Zündt, Carlos. *Baixada santista: uso, expansão e ocupação do solo, estruturação de rede urbana regional e metropolização*. In: CUNHA, José Marcos Pinto (Org.). *Novas Metrôpoles Paulistas – População, vulnerabilidade e segregação*. Campinas: Núcleo de Estudos Populacionais – Nepo, Unicamp, 2006.