

O (IN)VISÍVEL PATRIMÔNIO DA INDUSTRIALIZAÇÃO

Reconhecimento de paisagens em Cubatão-SP



165

Celma do Carmo de Souza Pinto
Orientadora: Profa. Dra. Luciana Saboia Fonseca Cruz

Brasília
2023



Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo

Celma do Carmo de Souza Pinto

O (IN) VISÍVEL PATRIMÔNIO DA INDUSTRIALIZAÇÃO

Reconhecimento de paisagens em Cubatão – SP

Brasília, setembro de 2023

Celma do Carmo de Souza Pinto

O (IN) VISÍVEL PATRIMÔNIO DA INDUSTRIALIZAÇÃO

Reconhecimento de paisagens em Cubatão – SP

Tese apresentada ao Programa de Pós-graduação em
Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília para
obtenção do título de Doutor em Arquitetura e Urbanismo.

Orientadora: Profa. Dra. Luciana Saboia Fonseca Cruz

Área de concentração: Teoria, História e Crítica – THC

Brasília, setembro de 2023

Capa: Casa de válvulas da Usina Henry Borden no topo da Serra do Mar, com vista de Cubatão e parcial da Baixada Santista. Fonte: Fundação Energia Saneamento (FES).

Autorizo a reprodução e divulgação total ou parcial deste trabalho, por qualquer meio convencional ou eletrônico, para fins de estudo e pesquisa, desde que citada a fonte.

Ficha catalográfica elaborada automaticamente,
com os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

PP659 (Pinto, Celma do Carmo de Souza
O (In) visível patrimônio da industrialização:
reconhecimento de paisagens em Cubatão - SP / Celma do Carmo
de Souza Pinto; orientador Luciana Saboia Fonseca Cruz. --
Brasília, 2023.
265 p.

Tese(Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) --
Universidade de Brasília, 2023.

1. Paisagem industrial. 2. Patrimônio Industrial . 3.
Políticas de preservação. 4. Degradação ambiental. 5.
Urbanização. I. Cruz, Luciana Saboia Fonseca, orient. II.
Título.

Concluída a exposição, procedeu-se à arguição do(a) candidato(a), e após as considerações dos examinadores, o resultado da avaliação do trabalho foi:

- Pela aprovação do trabalho;
- Pela aprovação do trabalho, com revisão de forma, indicando o prazo de até 30 dias para apresentação definitiva do trabalho revisado;
- Pela reformulação do trabalho, indicando o prazo de (Nº DE MESES) para nova versão;
- Pela reprovação do trabalho, conforme as normas vigentes na Universidade de Brasília.

Conforme os Artigos 34, 39 e 40 da Resolução 0080/2021 - CEPE, o(a) candidato(a) não terá o título se não cumprir as exigências acima.

Dra. Luciana Saboia Fonseca Cruz

Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília (FAU/UnB)
(PRESIDENTE DA BANCA EXAMINADORA)

Dra. Ana Elisabete de Almeida Medeiros

Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília (FAU/UnB)
(EXAMINADOR INTERNO)

Dra. Flávia Brito do Nascimento

Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (FAU/USP)
(EXAMINADOR EXTERNO)

Dra. Vanessa Borges Brasileiro

Universidade de Minas Gerais (UFMG)
(EXAMINADOR EXTERNO)

Dra. Flaviana Barreto Lira

Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília (FAU/UnB)
(SUPLENTE)

Celma do Carmo de Souza Pinto

(DOUTORANDA)

Dedico esta tese aos meus pais,

Maria Odete de Souza e Anízio de Souza Pinto (i.m.), pelo imenso amor recebido.

Aos meus queridos irmãos que significam muito na minha vida, Célia de Souza Pinto Ronci, Izael de Souza Pinto, Paulo de Souza Pinto, Anízio de Souza Pinto Filho, Nilda do Rosário de Souza Rodrigues, Romilda da Conceição de Souza Pinto, Ignávio Carlos Pinto, Nadir Aparecida Pinto, Marina de Souza Matos. E aos saudosos Maria Zélia, Valdomiro, João, Ofir, Jair e Leopoldina.

AGRADECIMENTOS

A realização desta tese foi parte de um longo processo que envolveu inúmeras pessoas, tanto do ponto de vista pessoal quanto de relações de trabalho e acadêmicas. Assim, agradeço a todos que de alguma forma contribuíram para que ideias surgissem e tomassem forma, especialmente a minha orientadora Luciana Saboia, pela oportunidade, paciência, confiança e orientação em momentos críticos, que me fizeram refletir sobre as várias dimensões da paisagem de Cubatão.

À Profa. Sylvia Ficher, pelas ideias e novas perspectivas de pensamento.

Ao arquiteto Carlos Fernando de Moura Delphim que me despertou para ver a paisagem com sensibilidade, o meu mais profundo agradecimento pela generosidade em partilhar conhecimentos tão variados.

À querida amiga, Mônica de Medeiros Mongelli, pelas longas conversas e debates que estimularam o tema desta pesquisa, além da convivência baseada na amizade e carinho durante meus anos no Iphan. Igualmente o meu apreço ao apoio inesquecível de Carolina di Lello Jordão Silva. Agradeço ainda as amigas com quem convivi no Depam/Iphan em Brasília, Fátima Martins, Ana Cláudia, Cláudia Bastos, Renata Fortes, Gabriela e Isan, se não por questões relacionadas a esta tese, pela convivência maravilhosa que me estimulou ao estudo.

Aos moradores de Cubatão, em especial Wellington Ribeiro Borges, Euzébio Florêncio, Romeu Magalhães, Elis Rebouças, Maria Helena Sá, Sander Newton e Manoel Monteiro cuja contribuição foi inestimável pelas informações valiosas, suporte para a realização das entrevistas e andanças por Cubatão.

Ao deputado Vicentinho, pela disposição em conversar sobre a memória sindical.

À Edite Farias, minha sogra, e Fátima Gonçalves, cunhada, e demais familiares que emanaram sempre palavras de afeto e amizade.

Do início ao fim desta pesquisa devo muito ao meu marido Sylvio Farias e aos meus filhos Otávio e Sophia pelo incentivo diário, ajuda e paciência. Vocês são minha alegria.

Ao Arquivo Histórico de Cubatão e à Biblioteca Nacional, cujo acervo maravilhoso foi fundamental para embasar a análise deste estudo.

Finalmente, agradeço imensamente a direção da PPG-FAU da UnB e aos funcionários da secretaria, cujo apoio permitiu a conclusão desta tese.

“É o olhar que transforma o local em paisagem.”

Michel Collot, 2012

RESUMO

O interesse pelo patrimônio industrial vem se acentuando, inclusive na sua relação com a paisagem. Isso decorre dos processos de desindustrialização ou de reestruturação econômica que resultaram em diversificados testemunhos, geralmente expressos em conjuntos e edificações fabris mas cujo processo de produção se estende a territórios mais amplos. No entanto, as medidas de proteção ao legado material e o reconhecimento de sua vinculação às paisagens têm sido lentas e conflituosas diante da vulnerabilidade desse patrimônio ante as pressões políticas e econômicas, ainda mais quando localizado em áreas ainda em atividade. Esta tese, *O (In) visível patrimônio da industrialização: reconhecimento de paisagens em Cubatão – SP*, propõe uma análise dessa situação no município de Cubatão, na intenção de contribuir para confrontar as possibilidades de preservação e reconhecimento do legado material e das paisagens industriais. Nesse município, a formação do patrimônio fabril se relaciona à sua estratégica localização, por conectar o Porto de Santos a uma hinterlândia mais abrangente, bem como pela formação de um Polo Industrial, surgido após 1950. Se esses fatores permitiram uma concentração de testemunhos industriais de alto valor patrimonial, também implicaram em fortes pressões provocadas por obras de ampliação e modernização portuária e também pela própria situação geográfica em relação ao Polo. Disso resulta a destruição contínua de importantes marcos da região. Somadas a esses fatores, as questões ambientais que estigmatizaram Cubatão como *Vale da Morte* contribuem para invisibilizar o processo industrial e o seu legado, como um meio de apagar a memória da degradação. Isso dificulta relações identitárias com as paisagens que emergem desse processo e enfraquecem a percepção cultural que se possa ter delas. Portanto, realizamos uma análise da paisagem da região associando-a à construção da narrativa ambiental decorrente do impacto da industrialização, bem como do forte dinamismo dessas atividades e do sistema portuário no território. Procedemos ao levantamento do legado material industrial e das informações relativas à percepção que os testemunhos estabelecem em sua relação com a paisagem. Verificamos que os desafios concernentes à sua preservação na região, assim como ao reconhecimento das paisagens, extrapolam questões locais, adquirindo dimensões territoriais em uma proporção que requer novas condições de valorização e reconhecimento.

Palavras-chave: Degradação ambiental; paisagem industrial; patrimônio industrial; políticas de preservação.

ABSTRACT

Interest in industrial heritage has been growing, including in its relationship with the landscape. This arises from the processes of deindustrialization or economic restructuring that resulted in diverse testimonies, generally expressed in factory complexes and buildings but whose production process extends to wider territories. However, measures to protect the material legacy and the recognition of its connection to landscapes have been slow and conflicting given the vulnerability of this heritage to political and economic pressures, even more when located in areas that are still active. This thesis, *The (In) visible heritage of industrialization: recognition of landscapes in Cubatão – SP*, proposes an analysis of this situation in the municipality of Cubatão, located in the São Paulo Estate, with the intention of contributing to the possibilities of preserving and recognizing the material legacy and industrial landscapes. In this municipality, the formation of the manufacturing heritage is related to its strategic location, connecting the Port of Santos to a wider hinterland, as well as the formation of an Industrial Pole, which emerged after 1950. If these factors allowed a concentration of industrial testimonies of high heritage value, also resulted in strong pressure caused by port expansion and modernization and also by the geographic situation in relation to the industrial complex. This results in the continued destruction of important landmarks in the region. Added to these factors, the environmental issues that stigmatized Cubatão as the Valley of Death contribute to making the industrial process and its legacy invisible, as a means of erasing the memory of degradation. This hinders identity relationships with the landscapes that emerge from this process and weakens the cultural perception that one may have of them. Therefore, we carried out an analysis of the region's landscape, associating it with the construction of the environmental narrative resulting from the impact of industrialization, as well as the strong dynamism of these activities and the port system in the territory. We proceeded to survey the industrial material legacy and information regarding the perception that the testimonies establish in their relationship with the landscape. We found that the challenges regarding its preservation in the region, as well as the recognition of landscapes, go beyond local issues, acquiring territorial dimensions in a proportion that requires new conditions of appreciation and recognition.

Keywords: Environmental degradation; industrial landscape; industrial heritage; preservation policies.

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABPPOLAR – Associação Brasileira de Prevenção da Poluição do Ar e Proteção do Meio Ambiente

ACPO – Associação de Combate aos Poluentes

AGEM – Agência Metropolitana da Baixada Santista

AVPMCV – Associação das Vítimas da Poluição e Más Condições de Vida de Cubatão

BNDES – Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social

CDHU – Companhia de Desenvolvimento Habitacional e Urbano

CEI – Comissão Especial de Inquérito

CETESB – Companhia Ambiental do Estado de São Paulo

CIESP – Centro das Indústrias do Estado de São Paulo

CNP – Conselho Nacional do Petróleo

CONDEPAC – Conselho Municipal de Defesa do Patrimônio Cultural de Cubatão

CONDEPASA – Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural de Santos

CONDEPHAAT – Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico – (órgão subordinado à Secretaria da Cultura do Estado de São Paulo)

COSIPA – Companhia Siderúrgica Paulista

FICCIM – Conferência Internacional sobre a Conservação de Monumentos Industriais

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

ICOMOS – Conselho Internacional de Monumentos e Sítios

INCRA – Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária

IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

PESM – Parque Estadual da Serra do Mar

RPBC – Refinaria Presidente Bernardes de Cubatão

SBPC – Sociedade Brasileira para o Progresso da Ciência

SENAI – Serviço Nacional da Indústria

SPHAN – Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

TICCIH – Comitê Internacional para a Conservação do Patrimônio Industrial

UHB – Usina Henry Borden

UNESCO – Organização das Nações Unidas para a Educação, Ciência e Cultura

USP – Universidade de São Paulo

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Bens tombados em âmbito federal por classificação 1937- 2018

Tabela 2 - População da Baixada Santista – 1950/1980

Tabela 3 - Dados salariais e do PIB da Baixada Santista

Tabela 4 - A Paisagem na percepção dos moradores

Tabela 5 - Bens tombados em âmbito municipal

Tabela 6 - Tipos de intervenção na paisagem industrial

Tabela 7 - Locais e bens de importância para proteção no município de Cubatão

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 - The Emscher Park (Alemanha)	9
Figura 2 - Localização de São Paulo no contexto de São Paulo e da Baixada Santista	10
Figura 3 - Localização de bens industriais tombados em São Paulo	12
Figura 4 - Propaganda sobre o desenvolvimento industrial no Brasil	31
Figura 5 - Localização de estabelecimentos industriais antes de 1969 e em 2006	35
Figura 6 - Bens tombados por Estado pelo IPHAN em 2017	39
Figura 7 - Engenho Matoim, Candeias, BA.....	42
Figura 8 - Paisagem industrial de Fray Bentos (Uruguay)	49
Figura 9 - Ivrea cidade industrial do século XX (Itália)	49
Figura 10 - Vista parcial da Serra do Mar na Baixada Santista.....	56
Figura 11 - Rio Cubatão no século XIX.....	57
Figura 12 - Calçada do Lorena com vista para a Baixada Santista	58
Figura 13 - Ponte coberta sobre o Rio Cubatão	60
Figura 14 - Aldeia do Cubatão em 1825	61
Figura 15 - Divisão de terras em Cubatão - 1852	63
Figura 16 - Vitral do Mercado Municipal de São Paulo.....	64
Figura 17 - Trecho da São Paulo Railway (SPR) no trecho da Serra do Mar.....	65
Figura 18 - Propaganda sobre o progresso industrial em Cubatão.....	67
Figura 19 - Estudo para implantação da Usina Siderúrgica e da cidade industrial (Cosipa)	70
Figura 20 - Refinaria de Cubatão na década de 1950	71
Figura 21 - Linha do tempo das empresas e instalações industriais 1912 – 1989	71
Figura 22 - Propaganda relativa ao aniversário da RPBC	72
Figura 23 - O menino Felipe em pintura de Jean Luciano	73
Figura 24 - Notícia sobre o medo dos efeitos da poluição.....	80
Figura 25 - Crianças observam água contaminada em Vila Parisi - Década de 80.....	83
Figura 26 - Propaganda sobre o fim de Vila Parisi	87
Figura 27 - Localização de ocupações irregulares.....	92
Figura 28 - Propaganda sobre as belezas naturais de Cubatão	102
Figura 29 - Linha do tempo das vias Litoral-Planalto	107
Figura 30 - Serra de Paranapiacaba - Vale do Rio Mogi.....	108
Figura 31 - Calçada do Lorena no trecho da Serra do Mar	110
Figura 32 - Pontos em que o Caminho do Mar cruza a Calçada do Lorena	111
Figura 33 - Viagem de carro pela Estrada do Vergueiro, 1917	112
Figura 34 - Rancho da Maioridade no Caminho do Mar	113
Figura 35 - Cruzeiro Quinhentista	114
Figura 36 - Vista parcial da Baixada Santista a partir do Caminho do Mar.....	115
Figura 38 - Vista parcial dos bairros Cota e da Vila dos Pescadores	117
Figura 37 - Aspecto do centro de Cubatão na década de 1970	118
Figura 39 - Rodovia dos Imigrantes.....	119
Figura 40 - Ponte sobre o Rio Cubatão, 1825.....	120
Figura 41 - Ponte sobre o Rio Cubatão, 2021.....	122
Figura 42 - Ponte sobre o Rio Casqueiro	122
Figura 43 - Vila São José a partir da Av. Nove de Abril.....	124
Figura 44 - Mapa do Zoneamento Urbano de Cubatão	125
Figura 45 - Vista das indústrias a partir da Avenida Cônego Domênico Rangoni	126

Figura 46 - Vista parcial do polo a partir do Caminho do Mar	127
Figura 47 - Portaria da Refinaria Presidente Bernardes.....	129
Figura 48 - Fábrica de Fertilizantes	129
Figura 49 - Entrada da Fábrica de Fertilizantes, 2022	130
Figura 50 - Prédios administrativos da Empresa Alba S/A	130
Figura 51 - Campeonato de futebol na Companhia Santista de Papel s.d.....	134
Figura 52 - Estação da Raiz da Serra.....	137
Figura 53 - Estação de Cubatão.....	138
Figura 54 - Casas remanescentes na Estação de Cubatão.....	139
Figura 55 - Passarela em ferro - Estação de Cubatão.....	139
Figura 56 - Ponte em ferro (Ponte Preta).....	141
Figura 57 - Estação de Tratamento de Água (Pilões)	142
Figura 58 - Casas residenciais na Companhia de Anilinas	144
Figura 59 - Casas remanescentes da Antiga Companhia de Anilinas	144
Figura 60 - Vista dos remanescentes da Companhia Santista de Papel.....	145
Figura 61 - Tipologias de casas da vila operária	146
Figura 62 - Portão de entrada da UHB	148
Figura 63 - Usina Externa e Subterrânea.....	150
Figura 64 - Construções no Alto da Serra do Mar	151
Figura 65 - Visuais da UHB a partir da Avenida Geisel Filho	153
Figura 66 - Tipologias de casas que compõe a Vila residencial da UHB.....	153
Figura 67 - Azulejos alusivos aos trabalhadores na Calçada do Lorena	154
Figura 68 - Metalúrgicos em greve na Cosipa	158
Figura 69 - Divisa dos municípios de Cubatão e Santos.....	162
Figura 70 - Proposta de poligonal para o Porto de Santos.....	165
Figura 71 - Malha ferroviária que atende ao Porto de Santos.....	166
Figura 72 - Proposta de ZDE para o Plano Diretor de Cubatão	169
Figura 73 - Unidades de Conservação	171
Figura 74 - Área de concessão do Parque Estadual da Serra do Mar	172
Figura 75 - Localização de bens industriais tombados (Estado e Município)	186
Figura 76 - Reuso de instalações fabris	188
Figura 77 - Trecho do Rio Cubatão na área urbana	192
Figura 78 - Construção de viaduto na Rodovia Anchieta	196

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	5
CAPÍTULO I – A EMERGÊNCIA DA INDÚSTRIA NO CAMPO DO PATRIMÔNIO E DA PAISAGEM CULTURAL	19
1.1 O reconhecimento do legado industrial	19
1.2 Sonhos de progresso: a industrialização no Brasil	26
1.2.1 A expansão industrial de São Paulo	31
1.2.2 A região do ABC e a Baixada Santista.....	33
1.3 Aspectos da proteção do patrimônio cultural no Brasil.....	35
1.4 Questões sobre a preservação do legado industrial	40
1.5 A paisagem na discussão do legado industrial.....	45
CAPÍTULO II – DA NATUREZA À INDÚSTRIA, DESTRUÇÃO E OMISSÃO	54
2.1 O protagonismo da natureza na Baixada Santista	54
2.2 O polo industrial de Cubatão e as narrativas de progresso	64
2.3 A construção do “Vale da Morte”	74
2.3.1 As ações nas décadas de 1970 e 1980.....	79
2.3.2 O estigma da poluição: conflitos dos moradores.....	85
2.3.3 A desilusão de uma cidade “rica”, os problemas sociais e urbanos	90
CAPÍTULO III – TESTEMUNHOS INVISÍVEIS: PAISAGENS IMAGINATIVAS, PAISAGENS DA MEMÓRIA	98
3.1 A Invisibilidade dos Testemunhos Industriais em Cubatão	98
3.1.1 Paisagens Imaginativas	104
3.1.1.2 A Calçada do Lorena e os Caminhos do Mar.....	106
3.1.1.3 Via Anchieta e Imigrantes.....	115
3.1.1.4 As Pontes sobre os Rios Cubatão e Casqueiro	119
3.1.1.5 O Legado Recente do Polo Industrial.....	124
3.1.2. Paisagens da Memória.....	131
3.1.2.1 Ferrovia Santos-Jundiaí.....	134
3.1.2.2 A Ponte Preta e a Tae	140
3.1.2.3 Fábrica de Anilinas	142
3.1.2.4 Companhia Santista de Papel (Fabril).....	144
3.1.2.5 Usina Henry Borden.....	148
3.3 Sobre a Memória dos Trabalhadores.....	154

CAPÍTULO IV – DESAFIOS E POSSIBILIDADES DE VALORIZAÇÃO DOS TESTEMUNHOS DA INDUSTRIALIZAÇÃO	160
4.1 Desafios à Proteção do Legado Material e da Paisagem.....	160
4.1.1 Pressão Portuária e do Polo Industrial.....	163
4.1.2 Fragmentação Urbana, Legislação Ambiental e Acessibilidade	170
4.1.3 Percepção da Paisagem e a Proteção do Patrimônio Cultural	173
4.3 A Reconsideração Cultural da Paisagem – Modos de Ação	177
4.3.1 Paisagem Local	180
4.3.2 O Legado Material-Imaterial.....	182
3.4. Paisagem Territorial	193
4.4 Considerações Finais.....	197
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	202
ANEXO I – Bens industriais tombados em âmbito federal.....	214
ANEXO II – Bens Industriais tombados em âmbito estadual – Estado de São Paulo	217
ANEXO III –Paisagens Culturais reconhecidas pela UNESCO	219
ANEXO IV – Questionário via Google Forms	223
ANEXO V – Lei De Uso e Ocupação do Solo.....	232

INTRODUÇÃO

O fenômeno da industrialização decorreu da Revolução Industrial a partir da segunda metade do século XVIII até as primeiras décadas do século XX. Transcorridos apenas dois séculos da então sociedade industrial, sucede a pós-industrial. Um curto período, se comparado aos oito mil anos interpostos entre o advento da agricultura e o da indústria, como ressalta o sociólogo Domenico De Masi (1999)¹. No entanto, o processo da industrialização tem repercussões econômicas, sociais, políticas e culturais que mudaram o modo de vida das pessoas e modificaram as paisagens urbanas.

No campo do patrimônio, a preocupação em preservar o legado da industrialização passa a ser objeto de debates inicialmente na Inglaterra, após a destruição de fábricas e de marcos arquitetônicos durante a Segunda Guerra Mundial. Esse debate posteriormente se acentua devido às mudanças econômicas na segunda metade do século XX. É então que tem início um processo de desindustrialização, de terceirização e mesmo de transferência de empresas para outras regiões mais vantajosas economicamente, em consequência dos processos de reordenação produtiva e do declínio de setores tradicionais da indústria, que relegam inúmeras fábricas e áreas industriais ao abandono e degradação e levam à destruição sistemática de edifícios industriais, uma situação recorrente em várias partes do mundo (Cordeiro, 2011)².

A partir da década de 1960, o debate em torno desse tema se amplia em vários países, resultando na criação de organismos como o TICCIH – Comitê Internacional para a Conservação do Patrimônio Industrial, em 1973, bem como de instrumentos definidores como a Carta de Nizny Tagil, sobre o patrimônio industrial, editada em 2003. Na Europa, as pioneiras ações de preservação possibilitam observar soluções de valorização e reuso que nem sempre se inserem nos critérios já estabelecidos por normas patrimoniais. *La Fabbrica del Vapore* e o *Lambretto Art Project* em Milão, na Itália, são exemplos interessantes de reuso de antigos edifícios industriais adaptados para o uso cultural. Há quem, ao contrário, levanta questões sobre decisões que privilegiam obras icônicas em detrimento da memória industrial. Um exemplo é o Museu Guggenheim na cidade

¹DE MASI, Domenico. **O futuro do trabalho**: fadiga e ócio na sociedade pós-industrial. Tradução de Yadyr A. Figueiredo. Rio de Janeiro: José Olympio, 1999.

²CORDEIRO, J. 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: <www.conpadre.org> e <www.labore.fec.unicamp.br>. Acesso em 22 set. 2022.

de Bilbao, Espanha, a partir da demolição de uma antiga área industrial. O Museu substituiu prédios característicos da cidade, no passado uma das mais industrializadas da Espanha na área de metalurgia.

Sob um ponto de vista turístico, a Europa tem também mostrado avanços como a criação da *ERIN – European Route of Industrial Heritage*, um meio de divulgar e introduzir o patrimônio fabril e manufatureiro nos roteiros turísticos da Europa. A iniciativa congrega mais de dois mil locais relacionados à industrialização em mais de vinte países. À parte do exemplo europeu, outros países também acirram a disputa entre a preservação de patrimônio industrial e os antagonísticos interesses urbanos ou outros, que ainda o ameaçam. Em geral, os testemunhos industriais se encontram em áreas de valor comercial, ou possuem um número considerável de construções que levam a dificuldades de projetos de reuso. É o caso de Detroit, nos EUA. Apesar de a sua identidade estar intrinsecamente relacionada à indústria, após a crise econômica de 2013, a cidade é relegada ao abandono e inúmeras empresas são desativadas, seus prédios esvaziados e subutilizados.

Dentre as discussões para enfrentamento dos desafios da preservação do patrimônio industrial, tem crescido aquelas relativas à paisagem. Compreendida a partir do enfoque de paisagem cultural proposta em 1992 pela Unesco, o novo conceito permite superar a dicotomia entre o cultural e o natural, entre o material e o imaterial. Desde então, passa a ser entendido como uma unidade, um todo vivo e dinâmico. A adoção da apreciação da paisagem cultural como uma nova tipologia para reconhecimento dos bens culturais pela Unesco representa um avanço que faz com que as paisagens passem a ser reconhecidas no âmbito da preservação do patrimônio cultural. Em 2000, a usina siderúrgica Blaenavon Ironworks e as minas de carvão de Blaenavon, situadas em um local na extremidade superior do vale de Avon Llwyd, no sul de Gales, são pioneiramente reconhecidas pela Unesco como Patrimônio da Humanidade pela sua paisagem industrial e por ser um marco na produção de ferro, carvão e calcário.

Em determinados momentos, essa paisagem é vista também como sucesso do desenvolvimento técnico, tecnológico e de atendimento às necessidades da sociedade. Vincula-se, assim a indústria ao progresso, como um elemento identitário de regiões e grupos sociais. Para Iain Stuart (2012)³, paisagem industrial é uma forma de se referir a uma grande área que tem sido modificada pelos efeitos das atividades humanas. No caso

³ STUART, Iain. *Identifying Industrial Landscapes. In Industrial Heritage Re-tooled – the TICCIH Guide to Industrial Heritage conservation*. London: Routledge Taylor & Francis Group, 2012, p. 48.

de paisagens industriais, o processo cultural dominante é o resultante da transformação da matéria-prima em produtos comerciais (Stuart, 2012, p. 48). Essa definição pode oferecer múltiplas possibilidades do estudo, dentre elas a compreensão de processos históricos e das transformações ocorridas em determinados lugares e, entre outras perspectivas, também abre possibilidades para o ordenamento territorial.

A Unesco proporciona importantes contribuições ao reconhecimento de paisagens. A partir de 2000, o reconhecimento de paisagens de caráter industrial é formalizado pela declaração como Patrimônio Mundial da mencionada Blaenavon, seguida de outras, sendo a paisagem de Fray Bentos, no Uruguai, a mais recente. Destaca-se ainda, no contexto a publicação da “Convenção Europeia da Paisagem”, assinada pelo Conselho Europeu em 2000, com o objetivo de promover a proteção, gestão e planejamento das paisagens europeias, o que resultou em ações benéficas às paisagens culturais e propiciou a promoção e divulgação de todo o patrimônio cultural.

No Brasil, o debate sobre patrimônio e paisagem relativos à indústria é mais recente, mesmo porque o processo de industrialização somente ocorre de forma sistemática no século XX, a partir de políticas governamentais. Nesse sentido, cabe considerar as etapas econômicas que se seguem após o século XVIII, como forma de compreender os espaços de produção que foram importantes no desenvolvimento do país.

Reverendo a linha do tempo da industrialização brasileira, podemos dizer que a primeira fase, de 1500 a 1808, tem início com a exploração de matérias-primas como o pau-brasil, seguida pelo foco na agricultura do açúcar e na exploração aurífera. No período colonial ocorre uma proibição ao desenvolvimento industrial, o que não impediu que a produção de açúcar viesse a dar origem a engenhos em várias partes do Nordeste. A mineração também deixa vestígios importantes no panorama de cidades como Ouro Preto, em Minas Gerais. A segunda fase, de 1808 a 1930, deve-se especialmente ao desenvolvimento de atividades do setor têxtil, devido ao aumento da produção de algodão. A economia cafeeira torna-se a principal fonte da economia no Brasil entre 1880 e 1930, fazendo um grande número de prédios em arquitetura eclética. A terceira fase, de 1930 a 1956, é marcada pelo governo de Getúlio Vargas (1934-1945) e o projeto de industrialização do país. A última fase, a partir de 1956, é tida como da internacionalização da economia.

Poucos testemunhos de espaços de produção desses períodos econômicos são preservados. Os antigos engenhos de açúcar que marcam o Brasil colonial, em geral, só têm conservadas a casa principal e as capelas que integravam esse tipo de complexo, tendo

as moendas sido destruídas. Já no século XX, as fábricas têxteis têm uma expressão econômica importante, marcando o início da paisagem industrial brasileira em estados como Bahia, São Paulo, Rio de Janeiro, Minas Gerais e Rio Grande do Sul e atualmente não se tem uma representatividade em termos de proteção. Uma omissão decorrente da falta de políticas que ofereçam maior visibilidade a esse patrimônio, como ocorre no município de Goiana, em Pernambuco, uma cidade de grande importância histórica. Goiana possui nove igrejas tombadas individualmente pelo IPHAN, porém a fábrica de tecidos Companhia Industrial Fiação e Tecidos de Goyanna (Fiteg), fundada em 1894, não é especificamente reconhecida, apenas compõe o perímetro tombado. Hoje restam apenas as casas já descaracterizadas da vila operária, apesar da evidente importância desses testemunhos no contexto da economia têxtil, da arquitetura e da expansão da cidade.

Constata-se, assim, que os desafios da preservação do legado industrial no Brasil parecem estar ainda calcados mais particularmente nas questões relativas ao reconhecimento e ao reuso desses bens, sem muitas opções de exemplos de valorização fora desse contexto. A esse respeito, cabe ressaltar o que se verifica na Alemanha, não como um meio comparativo com o Brasil, mas como um exemplo de ação criativa sobre um território industrial sem necessariamente recorrer somente a normas clássicas de proteção, mas que promove a interação das pessoas com a história da região.

Nesse país, se destaca o caso de revitalização que abarca uma grande área, o Emscher Landscape Park (Figura 1), uma trilha de 85 quilômetros na região de Ruhr, que no passado foi a mais importante área de mineração, produção de carvão e aço no país. Transformado em parque, os inúmeros componentes industriais, arquitetônicos e estruturas, permanecem e marcam a paisagem oferecendo uma comunicação compreensível e imediata do passado. Esses vestígios da história industrial se integram ao meio natural como atrativo e apresenta, dessa forma, novas possibilidades de salvaguarda dessa memória e da própria paisagem.

No caso do Brasil, a única norma federal no campo do patrimônio para o reconhecimento das paisagens brasileiras é a Portaria nº 107/2009, do IPHAN, que instituiu o instrumento da chancela da paisagem cultural, porém com condicionantes que deixam em aberto questões sobre sua aplicação em paisagens industriais ativas ou inativas, além do pouco debate das cidades sobre a proteção de suas paisagens.

Figura 1 - The Emscher Park (Alemanha)



Fonte: Drexel University - Lindy Institute e Landschaftspark Duisburg-Nord⁴

Tema, objeto e justificativa

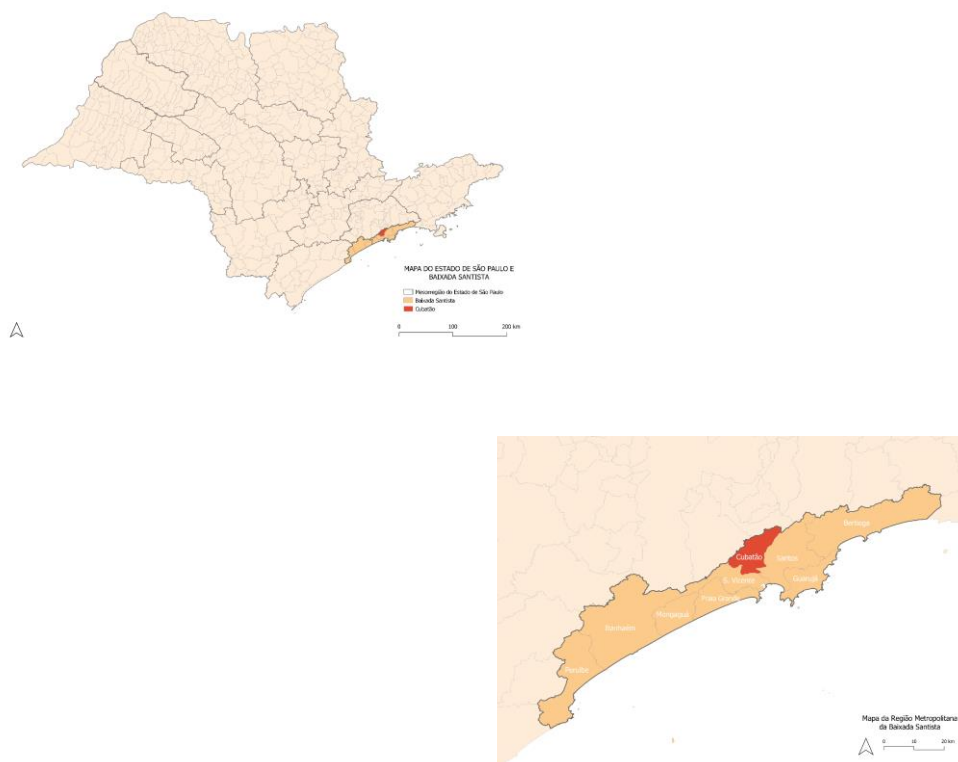
A conjuntura de dificuldades de reconhecimento e proteção do legado material e de paisagens com características industriais faz emergir o tema desta tese, sobre a invisibilidade do patrimônio industrial e os desafios da proteção, com foco em Cubatão. Além disso, o fato de ter sido moradora e de ter trabalhado nessa cidade por muitos anos permitiu a observação da singularidade que a paisagem desse município possui em relação a outros no Brasil devido ao seu processo de industrialização, assim como do potencial

⁴ Landschaftspark Duisburg-Nord, disponível em <https://www.landschaftspark.de/>, acesso em 22 jan. 2023.

tanto em relação à pesquisa quanto das possibilidades de valorização da paisagem e proteção do legado industrial. Nesse município, localizado na Baixada Santista, os problemas relativos ao reconhecimento conjunto e integrado desse patrimônio e da paisagem concentram-se num mosaico de situações e em diferentes testemunhos materiais, viabilizando a análise. O desenvolvimento da indústria ocorre naquele local a partir da política federal de industrialização do país, iniciada no Governo de Getúlio Vargas (1934-1945/1951-1954), e levada a efeito no Governo de Juscelino Kubitschek (1956-1961), com o Plano de Metas de 1956, que consolida a indústria de base.

Nesse contexto, Cubatão se torna a opção mais viável para a concentração de indústrias por suas condições territoriais favoráveis. Sua localização entre o Porto de Santos e a cidade de São Paulo faz com que se torne um local estratégico desde o século XVIII. Emancipado de Santos em 1949, é o único da Baixada Santista que não se localiza diretamente voltado para o mar (Figura 2).

Figura 2 - Localização de São Paulo no contexto de São Paulo e da Baixada Santista



Fonte: Produzido por S. Farias, 2022.

Nas décadas de 1950 a 1970, se torna um dos símbolos da independência industrial brasileira. Porém, a partir da década de 1970, vêm à tona os efeitos da construção desse empreendimento sem cuidado com o meio ambiente, em consequência dos altos índices de poluição que se somam a problemas sociais e de saúde de toda ordem. A partir de então, a narrativa sobre Cubatão como símbolo de modernidade e industrialização dá lugar à de destruição da natureza e de problemas de saúde da população e dos trabalhadores. A divulgação da degradação ambiental e dos resultados maléficos da poluição na vida das pessoas ganha tal amplitude que a cidade fica conhecida mundialmente como Vale da Morte.

Cubatão passa a ser comparada a desastres ambientais de repercussão mundial, como Minamata, Japão, entre as décadas de 30 a 70, e Chernobyl, Ucrânia, em 1986, ou ainda Bhopal, Índia, em 1984⁵, sendo que uma intensa campanha para reverter a imagem da cidade brasileira leva a uma valorização da natureza, aproveitando a presença de reservas ambientais de reconhecida importância e de grande beleza paisagística, em detrimento da imagem da indústria.

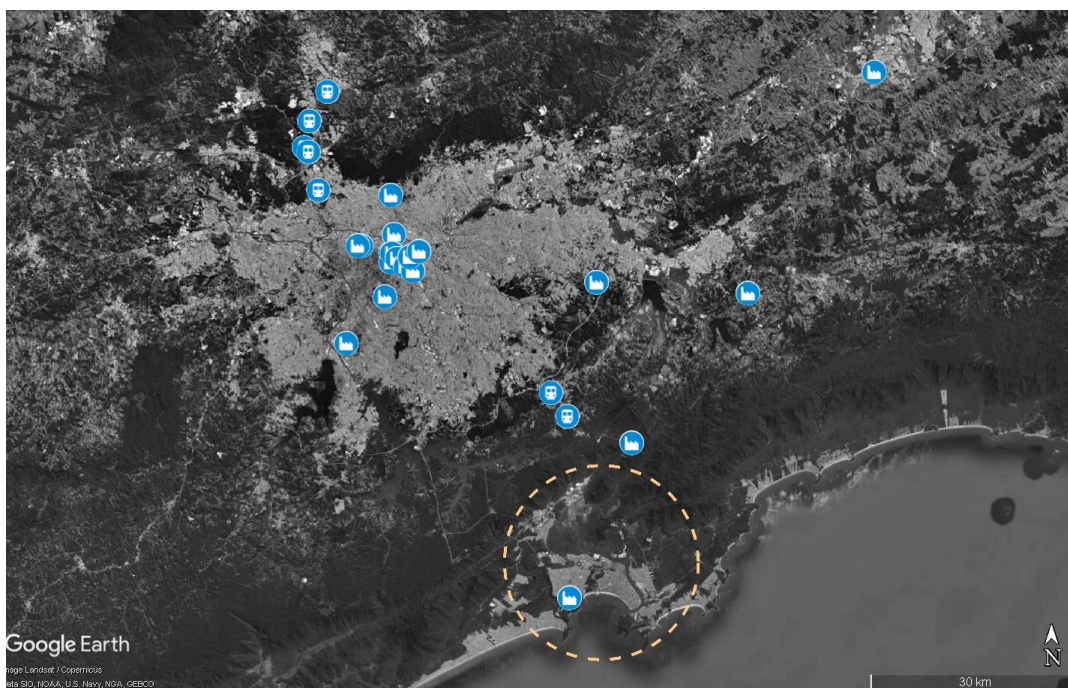
Atualmente, o interesse por áreas para expansão portuária e industrial gera constante disputa e provoca muitos impactos negativos no território. A cidade suporta esses impactos por sua localização entre esses dois grandes setores, prejudicando a qualidade urbana e a vivência da cidade, sendo que os testemunhos industriais, especialmente os desativados, sofrem processo de degradação ou são destruídos. Com isso, legados imateriais como a memória da migração e do trabalho se perdem sem deixar registros ou inventários e sem mesmo a possibilidade de acesso aos arquivos documentais das empresas hoje fechadas.

Também no meio acadêmico é possível verificar lacunas em relação ao legado industrial de Cubatão. Cite-se o artigo de Philip Gunn e Telma de Barros Correia, que objetiva um esboço da geografia da herança industrial do Brasil. As fontes que basearam o levantamento não mencionam as fábricas ou as vilas operárias existentes em Cubatão. Mais recentemente, um mapa de levantamento dos bens industriais tombados pelo Iphan e pelos Conselhos Estaduais no país entre 1968-2016 mostra também essa ausência na

⁵ Entre as décadas de 1930 a 1970, a cidade japonesa de Minamata chega a dar nome a uma síndrome neurológica causada por sintomas de envenenamento por mercúrio. Em 1984, em Bhopal na Índia, um vazamento de gás pesticida envenena meio milhão de pessoas e, em 1986, em Chernobyl, na Ucrânia, ocorre o maior acidente nuclear da história.

Baixada Santista (Figura 3), o que demonstra a pouca atuação dos órgãos de patrimônio nessa região.

Figura 3 - Localização de bens industriais tombados em São Paulo



Fonte: Patrimônio Industrial no Brasil⁶.

A busca pela compreensão da invisibilidade do legado industrial na região e dos desafios ao reconhecimento de sua paisagem faz emergir temas relacionados como a fragilidade das políticas públicas quanto à preservação ou ao reconhecimento desse legado; a ausência de instrumentos de valorização da paisagem industrial sob uma perspectiva cultural; a percepção mediada em relação à paisagem e às pressões sobre o legado industrial. Diante dessa complexidade que extrapola limites municipais e adentra outros municípios da Baixada Santista e do Planalto, o objeto da pesquisa é investigar os desafios para o reconhecimento e valorização da paisagem e dos testemunhos industriais a partir do contexto que a envolve e dos dados materiais significativos dessa relação no município de Cubatão. Essa análise se dá a partir de duas questões: Como superar os desafios ao reconhecimento da paisagem pelo seu aspecto cultural e garantir a valorização da memória e a proteção dos testemunhos materiais da indústria, diante de pressões econômicas, urbanas, territoriais ou políticas? E, Como identificar

⁶ Mapa de localização do Patrimônio Industrial no Brasil. Disponível em <<https://www.google.com/maps/d/u/0/viewer?mid=1O7itf04w4hYhHrS5f-32DtYGwq37eeNE&ll=-23.59127069688284%2C-46.421146256889514&z=10>>. Acesso em 22 dez. 2022.

as paisagens e transmitir seus valores de forma a ressignificar a percepção e a memória da industrialização para as comunidades afetadas?

Como hipótese central, defendemos que a complexidade que envolve o reconhecimento ou preservação do legado industrial exige um olhar mais amplo e abrangente que abarque o território e suas paisagens, por meio de uma nova cultura política e administrativa que se baseie na responsabilidade social e urbana. Que seja, sobretudo, sensível à valorização dos aspectos culturais da paisagem e dos impactos que destroem testemunhos materiais importantes para o fortalecimento da identidade das comunidades. Entendemos que a paisagem, além de ser um direito difuso, é também um recurso da sociedade. A consideração cultural das paisagens de caráter industrial constitui um meio para identificação, valorização e divulgação de testemunhos ou áreas industriais passíveis de variados processos de reabilitação, revitalização ou mesmo requalificação urbana. Desde que se considere a proteção patrimonial como um recurso exclusivo ou aplicável ao contexto da paisagem.

O recorte temporal se refere a obras de infraestrutura viária e ferroviária e de produção de energia; a construções fabris e de moradia operária; e a prédios relacionados à indústria construídos entre fins do século XVIII até a década de 1970 do século XX. O objetivo proposto é a análise da paisagem, a partir da percepção que se tem em âmbito local e territorial, bem como o levantamento do legado material do processo industrial regional que constitui marcos simbólicos e paisagens diversas. Esses objetivos são um meio de contribuir para o debate sobre o enfrentamento das possibilidades de preservação e reconhecimento de paisagens de caráter industrial no Brasil. Isso porque Cubatão congrega distintas feições paisagísticas que se relacionam ou decorrem do processo de industrialização regional, mas que ainda não foram compreendidas na perspectiva cultural ou no campo do patrimônio.

A partir desses objetivos, a pesquisa se pauta em uma narrativa multidisciplinar que integra a história econômica, ambiental e urbana, tendo como ponto de chegada a perspectiva cultural. A compreensão da paisagem partindo dos elementos materiais construídos ao longo do tempo está relacionada tanto à noção de patrimônio cultural quanto à de paisagem industrial. O patrimônio cultural tem sua definição em dois documentos base, que são o Decreto- Lei nº 25/1935 e a posterior Constituição Federal, de 1988. A definição de paisagem industrial apresentada nesta pesquisa segue a da Carta de Nizny Tagil (2003), assim como da compreensão de paisagem cultural pela Unesco.

Ainda em relação à paisagem, a pesquisa se baseia na ideia da imagem alcançada pela visão e na dimensão da percepção, “o que chega aos sentidos”, como defendido por Milton Santos, para quem a percepção é sempre um processo seletivo de apreensão. Nesse sentido, são importantes os trabalhos de Jean-Jacques Wunenburger sobre o imaginário na sua dimensão representativa e subjetiva e, também, a perspectiva de Kevin Lynch sobre a construção da imagem da cidade e do meio ambiente. Importante citar os questionamentos de Álvaro Domingues sobre o sentido da paisagem enquanto código de reconhecimento do território. E, finalmente, o trabalho de Charles Waldheim, baseado no conceito de *Landscape as Urbanism*, que possibilita melhor compreensão das possibilidades de regeneração de áreas degradadas dotadas de testemunhos industriais.

Fontes e técnicas de pesquisa

Ao abordar as questões propostas pela tese, a pesquisa busca compreender o processo de industrialização, com foco em Cubatão. Considera de modo especial as consequências sociais e ambientais, bem como o comportamento territorial da função portuária sobre o legado industrial. Privilegia questões relacionadas à paisagem que se configura ao longo do tempo e que, nesse município, ostenta maior expressão pela composição estabelecida com a natureza, representada pela Mata Atlântica – pela grandiosidade da Serra do Mar e pelos manguezais –, na qual se instala o polo industrial.

Assim considerando, realizamos uma revisão bibliográfica a partir desses três aspectos. O primeiro aborda, de uma forma geral, o patrimônio industrial no Brasil e, em particular, na Europa, situando questões relativas a conquistas, desafios e às novas possibilidades que a paisagem introduz para projetos de revitalização ou outros. A compreensão inicial do processo industrial brasileiro, como o de desindustrialização, conta com importantes obras de referência como as de Wilson Cano e Wilson Suzigan, além do recente trabalho de Fábio Campos.

Sobre o patrimônio e a paisagem industrial, destacam-se trabalhos como o de Phillip Gunn, Telma de Barros Correia, José Manuel Lopes Cordeiro, Ronaldo André Rodrigues da Silva, Beatriz Kühn, Ulpiano Bezerra de Meneses, Iain Stuart dentre outros. São também importantes as publicações do TICCIH. Fundamentais para o norteamento da pesquisa foram os debates e artigos produzidos pelo do grupo de pesquisa *Topos - Paisagem, Projeto e Planejamento*, da UnB. Assim como os textos e pareceres de Carlos Fernando de Moura Delphim sobre a proteção das paisagens brasileiras, produzidos para a O Iphan entre 2006 e 2013, ainda não publicados.

A questão do meio ambiente é abordada por meio da revisão de pesquisas de referência, como o trabalho de Jutta Gutberlet: *Cubatão: Desenvolvimento, Exclusão Social, Degradação Ambiental* (1996), e de Lúcia da Costa Ferreira, *Os Fantasmas do Vale: Qualidade Ambiental e Cidadania* (1993). Além de relevantes pesquisas de Maria Carmen de Mello Lemos *The Politics of Pollution Control in Cubatão: State Actors and Social Movements in the Environmental Policy Making Process* (1995), que dão luz à importância dos movimentos sociais e do envolvimento dos atores locais no processo de controle de poluição.

O trabalho do arquiteto Benedito Lima de Toledo sobre a Calçada do Lorena e o Caminho do Mar aponta, de forma pioneira, a importância das antigas vias e do desenvolvimento técnico de um período na pesquisa iniciada com sua tese de doutorado, *O Real Corpo de Engenheiros na Capitania de São Paulo* (1972), seguida da publicação *Projeto Lorena – Os Caminhos do Mar: Revitalização, Valorização e Usos dos Bens Culturais* (1975), na qual o autor já revela a preocupação com esse patrimônio.

A pesquisa em jornais foi fundamental para subsidiar a relação entre as narrativas de progresso e a questão ambiental e urbana no município. A enorme quantidade de notícias sobre Cubatão a partir da segunda metade da década de 1970 oferece um panorama dos embates entre as forças que agiam ou se omitiam quanto aos problemas que iam se avolumando. Pesquisamos em acervos de jornais como *O Estado de São Paulo*, *a Folha de São Paulo* e *A Tribuna de Santos*, a partir de levantamento na hemeroteca da Biblioteca Nacional. Jornais locais do arquivo Histórico de Cubatão prestam também uma contribuição fundamental. Neles se encontram notícias da década de 1950 a 1980, nas quais se repete o tema poluição e moradia, abrangendo toda a década de 1980 a 1990.

Por fim, a avaliação a respeito da percepção dos moradores sobre sua paisagem foi realizada com a aplicação de questionário como um recurso substitutivo a entrevistas presenciais, tendo em vista a realização durante a pandemia, em 2020. Por meio do Google Forms, enviamos seis perguntas, duas de identificação e quatro sobre a paisagem e a cidade, a moradores nascidos ou residentes em Cubatão desde a infância ou que, não sendo mais moradores, tenham residido no município por mais de uma década. Foi uma seleção aleatória, que privilegiou os que atendiam aos critérios mínimos acima estabelecidos.

Entre 2019 e 2021, como forma de subsidiar o capítulo 3, fizemos o levantamento de campo, com registro fotográfico, a partir de percursos pelas Rodovias Anchieta, Imigrantes, Cônego Domênico Rangoni e Ernesto Geisel Filho, com o objetivo de constatar como a paisagem é percebida a partir do campo visual de quem circula por essas estradas.

A metodologia utilizada não é nova e nem pretende ser definitiva, uma vez que tanto os jornais, entrevistas e registro fotográfico podem ter aspectos subjetivos, passíveis de serem abordados sob outros enfoques. Principalmente porque o levantamento de notícias é feito por amostragem, ou seja, não engloba todas as notícias nem todos os jornais que veiculam notícias sobre o município no período estudado. Da mesma forma, o grupo de pessoas entrevistadas é representativo das várias esferas da comunidade. Um diferente grupo de pessoas pode ter outro ponto de vista.

A opção por integrar documentos e entrevistas à análise de jornal se deve ao fato de a pesquisa ser exploratória. O tema do patrimônio industrial em Cubatão ainda está em curso nos debates acadêmicos e perpassa a questão da história ambiental. Relegar esse aspecto não fornece os subsídios necessários à abordagem dos problemas referentes à dificuldade de reconhecimento, de valorização ou preservação dos bens materiais e do meio natural circundante, tampouco contribui para reduzir os dilemas que envolvem a questão da identidade local. Portanto, essa metodologia atende aos objetivos, uma vez que a análise dos dados coletados foi suficiente para embasar a tese proposta.

Material empírico produzido

Nas últimas décadas, a paisagem industrial de Cubatão é tão associada de forma tão contundente a questões ambientais que passa a fazer parte da história brasileira. Essa história somada às pressões territoriais e aos conflitos se acentua quando se propõe a preservação de testemunhos industriais ou de reconhecimento da paisagem.

Atualmente a paisagem de Cubatão, como as de outras partes do mundo, é objeto de constantes remodelações, provocadas por mudanças econômicas, por alterações no tipo de produção econômica, pela introdução de inovações tecnológicas, por conflitos de interesses fundiários ou outros. No entanto, mesmo que se recorra a instrumentos de proteção consagrados como o tombamento, vários testemunhos revelam que este, por si só, não soluciona problemas de preservação.

Assim, a presente tese não busca discutir somente questões de patrimônio, mas principalmente o reconhecimento de paisagens, portanto aspira contribuir com o debate sobre a preservação ou valorização do patrimônio industrial, cada vez mais entendido e interpretado em sua relação com a paisagem. Esta mudança de perspectiva levanta a questão de como gerir o patrimônio em territórios ativos, onde os bens culturais coexistem

com atividades econômicas ainda em curso, cuja necessidade de modernização contrapõe interesses de valorização cultural. Portanto, a tese pretende contribuir de forma prática no campo do patrimônio industrial ao apontar os desafios ao reconhecimento de paisagens de caráter industrial e à preservação desse legado, tendo em vista questões locais e territoriais mais amplas.

Nesse sentido, a pesquisa foi dividida em quatro capítulos. Tendo em vista que a industrialização brasileira foi tardia em relação a países europeus, a primeira parte aborda o tratamento do patrimônio industrial no Brasil a partir do órgão federal de proteção, o Iphan. Nesse sentido busca traçar um breve relato da industrialização no país como forma de elucidar como se deu a proteção de bens relacionados a processos industriais. Os trabalhos de Ulpiano Bezerra de Meneses, Márcia Chuva e Marcia Santana, assim como as publicações do Iphan, serviram de base para essa compreensão. Verificou-se que nem sempre a proteção desses bens tem como argumento base sua função industrial, mas sim outros fatores históricos. Por outro lado, a proteção de bens industriais está relacionada ao alargamento da noção de patrimônio cultural, que aqui no Brasil foi definida na CF/88. Também apresentamos brevemente o cenário do patrimônio e da paisagem industrial em países europeus, assim como as soluções encontradas para tratar esse legado nas cidades e, guardadas as devidas proporções e realidades, situar o estágio em que se encontra esse debate no Brasil.

No capítulo dois, abordamos a concentração industrial no município de Cubatão e o impacto ambiental que levou a cidade a ficar conhecida como “vale da morte”. Apesar da euforia com o discurso de progresso, a industrialização na região foi mais negativa do que positiva, uma vez que a riqueza produzida pelo polo industrial não resultou em melhoria de vida para a população local. E, somados aos danos ambientais, os problemas sociais e urbanos ainda têm questões em aberto, assim como o trauma de viver em uma cidade estigmatizada. O levantamento realizado por meio de notícias jornalísticas no período entre as décadas de 1940 e 2000 foi essencial para o capítulo no que se refere a informações da realidade cotidiana que noticia a euforia positiva à decadência trazida pela indústria. O aspecto urbano também se destaca, tendo em vista as transformações ocorridas para abrigar as plantas industriais e novas rodovias, rompendo com o antigo modo de vida rural e da vida operária das antigas fábricas. Essas memórias vêm se perdendo, assim como vem ocorrendo a destruição de marcos industriais e históricos.

No capítulo três, abordamos as questões que envolvem os testemunhos industriais em Cubatão, com foco na paisagem. A transformação urbana e a construção de rodovias para atender às necessidades do polo industrial, aliadas à expressiva natureza da região, têm como característica uma paisagem da indústria sem delimitação fixa, mas que pode ser entendida como o domínio do visível, como pontuado por Milton Santos. Dessa forma, a dimensão da paisagem parece ser a dimensão da percepção, o que chega aos sentidos por meio de um processo de seleção do que se quer ver. (Santos, 1988).

Questionamos se existe apenas uma paisagem, uma vez que há paisagem formada por instalações ativas, de testemunhos inativos, em áreas degradadas, as quase inativas como a Usina Henry Borden, aquela resultante de tragédias ambientais, como a Vila São José, e as paisagens entendidas como naturais, vistas dos caminhos antigos do Parque Estadual do Caminho do Mar, muito embora em primeiro plano a visão se depare com as grandes indústrias do polo. Dessa forma, dividimos essas paisagens em imaginativas, que se deixam levar pela imaginação, e paisagens da memória, relacionadas à afetividade e memória de vivências passadas, como forma de compreender a percepção que omite o caráter industrial da paisagem e, ao mesmo tempo, como recurso metodológico para compreender a paisagem que é formada pela coexistência de um polo industrial de base em atividade, com elementos fabris e de infraestrutura de outras temporalidades.

Por último, o quarto capítulo trata dos desafios da preservação do legado industrial com foco em três aspectos nos problemas relacionados à pressão sobre o legado material e sobre a paisagem pela ação portuária e do polo industrial, além da legislação do município cujo território se encontra, em grande parte, em área de proteção ambiental. Fatores esses que aumentam a pressão por áreas de expansão, uma vez que o porto e a indústria demandam remodelações da infraestrutura, ampliações e modernização de tempos em tempos. A percepção dos moradores a respeito dessas paisagens também se soma a essas questões. Abordamos as possibilidades de ação sobre as paisagens, com as proposições práticas que possibilitem seu reconhecimento pelo aspecto cultural, promovendo os valores nela contidos como meio de fortalecer relações identitárias

CAPÍTULO I – A EMERGÊNCIA DA INDÚSTRIA NO CAMPO DO PATRIMÔNIO E DA PAISAGEM CULTURAL

“A atividade no campo do patrimônio cultural é complexa [...]. Mas por isso também é tão fascinante e gratificante, pois estamos tratando, não de coisas, mas daquela matéria-prima – os significados, os valores, a consciência, as aspirações e desejos – que fazem de nós, precisamente, seres humanos”.

(Ulpiano Bezerra de Menezes, 2012)

A partir da segunda metade do século XX, observa-se em países europeus ações estruturantes para a preservação do legado industrial. No Brasil, apesar da inclusão dessa tipologia na lista dos bens tombados em âmbito federal, a ausência de uma política efetiva levou a perda de inúmeros testemunhos, sendo verificada somente nas últimas duas décadas uma atuação mais intensa dos órgãos de preservação na proteção desse patrimônio. Mais recentemente, tem se destacado os debates sobre a paisagem como um meio para o reconhecimento de locais resultantes de processos industriais em oposição à proteção isolada de edifícios ou prédios fabris. São vários os aspectos que influenciaram essa perspectiva, como a inclusão de paisagens culturais na lista da Unesco, em especial a partir da década de 1990, dentre as quais tem alcançado relativo aumento aquelas com caráter exclusivamente industrial. No entanto, a discussão ainda é incipiente quando relacionada a valorização de paisagens brasileiras com essa característica, uma vez que o tema é subjetivo e sem normas claras para que ocorra o seu reconhecimento no campo do patrimônio cultural.

1.1 O reconhecimento do legado industrial

Na Europa, a passagem da sociedade agrária para a industrial ocorre gradativamente, a partir de impactos do processo de atividades causadas pela agricultura, ovinocultura, expansão urbana e industrialização. Na Inglaterra, já em fins do século XV a intensificação das atividades têxteis e, conseqüentemente, da ovinocultura para produção de lã, leva a mudanças na paisagem, como a construção de moinhos para aproveitamento da força mecânica da água. Esses moinhos são construídos próximos de rios e longe das cidades grandes, ocasionando a formação de pequenos núcleos urbanos em locais como a fronteira

da região de Wales e os vales de Devon. Dessa forma, Pregil & Volkman (1999) afirmam que essas atividades afetam diretamente a paisagem europeia, a exemplo da criação de ovelhas cuja consequência mais direta foi a eliminação dos *Common Fields*,

No final da Idade Média, a Europa Ocidental entrava gradualmente na era moderna. No Norte da Itália, o antigo sistema e valores medievais começaram a desvanecer-se no século XIV e, no século XV, uma nova concepção econômica e social estava em vigor. O processo de passagem de uma sociedade agrícola fechada para uma cultura baseada na urbanização e na actividade industrial teve efeitos claros na qualidade da paisagem europeia, efeitos causados pela agricultura, pastoreio, recuperação, expansão urbana e industrialização. (PREGIL & VOLKMAN, 1999, p. 198)⁷.

As mudanças paisagísticas mais radicais decorrem da Revolução Industrial, iniciada na Inglaterra a partir do século XVIII, um processo que reverbera em rupturas nos âmbitos político, econômico, social e técnico. Nesse contexto, a cidade se torna o *locos* que congrega um novo estilo de vida e novos modelos de urbanização. Eric Hobsbawm (2015)⁸, ao escrever sobre a cidade e a indústria na Europa de fins do século XIX, ressalta que, depois da ferrovia, a cidade é o mais impressionante símbolo exterior do mundo industrial, desenvolvendo uma nova paisagem, agora urbana, onde pequenas vilas rapidamente se transformam com o extraordinário crescimento de sua população.

No Reino Unido, cidades como Manchester, Glasgow, Sheffield e Birmingham tornaram-se marcos iniciais da Revolução Industrial, que ganha força entre o século XVIII e início do século XIX. Jane Clossick (2016), ao se lembrar desse período na Inglaterra, diz que,

A forma urbana de Manchester se alterou tão rápido, no período de trinta anos, que a cidade se transformou completamente. Uma revolução urbana em tão grande escala não havia acontecido até então na história da humanidade. (CLOSSICK, 2016, p. 72)⁹.

Com o avanço da industrialização, cidades industriais também se formam em outras partes da Europa, como Berlim, na Alemanha e, nos Estados Unidos, como Chicago e Detroit. Depois, esse fenômeno se dá em escala planetária, introduzindo novas tecnologias e métodos de produção que mudam a história de forma irreversível.

⁷ Tradução da autora do texto original de PREGILL, Philip, VOLKMAN, Nancy. *Landscapes in History: Design and Planning in the Eastern and western Traditions*. New York: John Wiley & Sons, 1999.

⁸ HOBBSAWM, Eric J. C. *A Era do Capital – 1848 – 1875*. São Paulo: Editora Paz e Terra, 2015.

⁹ CLOSSICK, Jane. *Cidade industrial - Cidade de Manchester em 1750*. In: KNOX, Paul. Atlas das cidades. São Paulo: Senac, 2016, pp.73-77.

A partir da Segunda Grande Guerra, diante da possibilidade de desaparecimento de vestígios relacionados a esse processo histórico, há uma ressignificação desses locais que, a partir da segunda metade do século XX, passam a gozar de um maior reconhecimento no campo do patrimônio cultural, com a inclusão tanto de testemunhos materiais quanto imateriais dentro de uma abrangência considerável que vai de fábricas a ferrovias, da memória do trabalho ao da técnica. Esses acontecimentos levam a uma nova perspectiva da arquitetura industrial, que se utiliza de uma linguagem própria difundida por meio de diversas soluções construtivas e da utilização de materiais específicos, inicialmente vista como uma arquitetura sem valor ou como elemento perturbador na paisagem (Loures, 2010)¹⁰.

Esse reconhecimento e a conseqüente valorização do legado industrial também são devidos à rápida transformação política, econômica e social das sociedades pós-modernas, que levam à obsolescência e à desocupação de muitas instalações fabris, tornando vários dos sítios localizados em zonas estratégicas das cidades em alvo de forte especulação imobiliária. Por outro lado, um fator determinante são as modificações em relação à definição e abrangência do conceito do termo Patrimônio Cultural, que se tornou mais amplo e complexo ao longo do século XX (Fonseca¹¹, 1997; Chuva, 2012¹²).

Hégarat (2015) diz que o uso da palavra “patrimônio” aparece, desde a década de 1930, pelas organizações internacionais, como equivalente das expressões “bem cultural” e “monumentos de arte”. Na segunda metade do século XX, o termo passou a ser amplamente utilizado paralelamente ao alargamento do campo que abrange¹³. O patrimônio cultural, por muito tempo relacionado basicamente a valores artísticos e históricos, passa então a ser motivo de debates sobre as possibilidades ilimitadas de sua abrangência. Nesse sentido, Choay (2011)¹⁴ inclusive pontua que o patrimônio histórico é uma expressão que designa um bem destinado ao usufruto de uma comunidade, constituído pela acumulação de uma diversidade de objetos que se congregam por seu passado comum, obras e obras-primas das belas artes e das artes aplicadas, trabalhos de todos os saberes e fazeres dos seres humanos que se ampliaram a dimensões planetárias (Choay, 2011, p. 11).

¹⁰ LOURES, Luís. *A paisagem pós-industrial da Foz do Arade, uma visão do passado com vista para o futuro*, 2010. Disponível em: <www.comum.rcaap.pt>. Acesso em 22/11/2021.

¹¹ FONSECA, Maria Cecília Londres. *O Patrimônio em processo – trajetória da política federal de preservação no Brasil*. Rio de Janeiro: UFRJ/IPHAN, 1997.

¹² CHUVA, Marcia. *Por uma história da noção de patrimônio cultural no Brasil*. In: Revista do Patrimônio, Histórico e Artístico Nacional. Brasília: Iphan, nº 34, 2012, pp. 147-165.

¹³ LE HÉGARAT, Hibault. *Un historique de la notion de Patrimoine*, 2015. Disponível em <<https://halshs.archives-ouvertes.fr/>>. Acesso em 21 abril 2021.

¹⁴ CHOAY, Françoise. *A alegoria do patrimônio*. São Paulo: Editora Unesp, 2011.

Um marco na expansão da ideia de patrimônio cultural se dá com a Convenção para a Proteção do Patrimônio Mundial, Cultural e Natural, de 1972, na 17ª Assembleia Geral da Unesco, quando a expressão “patrimônio cultural” aparece pela primeira vez. Nesse documento, o patrimônio cultural é definido no artigo 1º, do item “I - Definições do patrimônio cultural e natural” a partir de três eixos, os monumentos, os conjuntos e os locais de interesse,

Para fins da presente Convenção serão considerados como patrimônio cultural:

Os monumentos. – Obras arquitetônicas, de escultura ou de pintura monumentais, elementos de estruturas de carácter arqueológico, inscrições, grutas e grupos de elementos com valor universal excepcional do ponto de vista da história, da arte ou da ciência;

Os conjuntos. – Grupos de construções isoladas ou reunidas que, em virtude da sua arquitetura, unidade ou integração na paisagem têm valor universal excepcional do ponto de vista da história, da arte ou da ciência;

Os locais de interesse. – Obras do homem, ou obras conjugadas do homem e da natureza, e as zonas, incluindo os locais de interesse arqueológico, com um valor universal excepcional do ponto de vista histórico, estético, etnológico ou antropológico. (Art. 1º da Convenção Unesco/1972)¹⁵.

Em tempos mais recentes, uma gama mais diversa de bens se tornou objeto de patrimonialização, pois o termo “patrimônio cultural” passou a abranger uma série de adjetivos que o deixa em constante movimento, quase sem limitações para a área do patrimônio, como ressaltado por Chuva (2012)¹⁶

Na atualidade a área do patrimônio engloba um conjunto significativo de questões de ordem política, de relações de poder, de campos de força e âmbitos do social. [...] hoje o patrimônio toma em consideração questões relativas à propriedade intelectual, ao meio ambiente, aos direitos culturais, aos direitos difusos, ao direito autoral, ao impacto cultural causados pelos grandes empreendimentos, além dos temas já tradicionais, como aqueles que envolvem questões de urbanismo e uso do solo, expansões urbanas sobre áreas históricas decadentes, questão habitacional em áreas históricas urbanas em, principalmente, os limites que o tombamento impõe à propriedade privada” (CHUVA, 2012, p. 152).

Para o historiador Michel Melot (2012)¹⁷ essa abrangência está ligada ao impulso de preservação de bens materiais e imateriais que emergem da sociedade como uma forma de relação com o passado e um sentimento que revela o desejo de eternizar traços e marcas dos grupos humanos. A partir dessa perspectiva, a instituição do patrimônio contemporâneo seria

¹⁵ Disponível em <<https://whc.unesco.org/archive/convention-pt.pdf>>. Acesso em 02 nov. 2022.

¹⁶ Op.Cit., pp. 11-24.

¹⁷ MELOT, Michel. *Mirabilia – Essai sur l’Inventaire general du patrimoine culturel*. Paris: NRF Éditions Gallimard, 2012.

sempre um sistema simbólico em movimento próprio, sem a prerrogativa exclusiva do Estado. A vantagem da ampliação do conceito está na possibilidade de sua aplicação a uma diversidade de tipos, que vão do campo material ao genético. Apesar disso, seu significado permanece compreensível. É nesse contexto que o patrimônio da industrialização se insere.

A Inglaterra é o local onde inicialmente o tema da preservação industrial toma forma, em vista do seu pioneirismo e importância no Reino Unido. Alguns marcos são determinantes para que isso ocorra, porém no âmbito da arqueologia industrial, que ganha projeção e importância nos meios acadêmicos e institucionais. Dentre eles podemos mencionar o artigo *Industrial Archaeology* de Michael Rix (1955), que destaca como a Grã-Bretanha, berço da Revolução Industrial, possui inúmeros monumentos que, no entanto, estão sendo destruídos (RIX, 1955, p. 225)¹⁸. Posteriormente, em 1959, um evento emblemático é a Conferência Nacional de Arqueologia Industrial, organizado pelo *Council for British Archaeology* (CBA), fundamental para que se iniciasse um inventário dos monumentos industriais britânicos, com vistas à proteção dos considerados mais relevantes. Por fim, o movimento contrário à demolição do Euston Arch, construído em 1838, na entrada da Estação de North London, leva a um grande debate preservacionista com implicações determinantes para a proteção do legado industrial naquele país.

A partir dos anos 70, há uma consolidação das discussões e uma grande diversidade de bens industriais é identificada e considerada como herança patrimonial da humanidade, que importava conservar e valorizar, não só na escala regional, mas como valores culturais dos países industriais modernos. Em 1973, é criada a *Association for Industrial Archaeology* e ocorre a Primeira Conferência Internacional sobre a Conservação de Monumentos Industriais (FICCIM), na Inglaterra. Esse evento influencia ações em outras partes do mundo por meio de conferências internacionais, com a participação de representantes de vários países, dentre os quais se incluem os Estados Unidos, Holanda, Alemanha e Suécia.

Ainda na década de 1970, conferências sobre a conservação de monumentos industriais são realizadas na Alemanha (1975) e Suécia (1978). No entanto, é no início da década seguinte, em 1981, que se tem um marco que organiza e institucionaliza o patrimônio industrial com a criação do *The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage* – TICCIH¹⁹, que se torna o órgão internacional responsável, dentre outros, pela investigação, documentação e pesquisa de todos os aspectos do patrimônio industrial no mundo. Isso facilita intercâmbios por meio de reuniões científicas, além de

¹⁸ RIX, Michael. *Industrial Archaeology. The Amateur Historian*. Vol. 2, nº 08, oct., nov., 1955, p. 255-229.

¹⁹ Durante a IV Conferência, realizada em Lyon e Grenoble, na França.

definição e formalização de novos conceitos e práticas de intervenção. Dentre os objetivos do Comitê estão a preservação, pesquisa, interpretação e promoção da educação do patrimônio industrial, abarcando de restos materiais da indústria – locais industriais, edifícios e arquitetura, instalações, máquinas e equipamentos – a habitações, assentamentos industriais, paisagens, produtos e processos e documentação da sociedade industrial.

Com esses avanços, o legado industrial sai do domínio da arqueologia, assumindo, cada vez mais, aspectos que esse campo não abrangia²⁰. De acordo com Kühn (2010)²¹, a arqueologia industrial está relacionada à pesquisa, levantamento, registro e, em alguns casos, à preservação de monumentos industriais, porém de uma fase obsoleta da industrialização, que inclui critérios temporais delimitados, diferente do conceito de patrimônio industrial, que é mais abrangente.

O entendimento do que vem a ser patrimônio industrial influenciou a redação final da Carta Nizhny Tagil (2003) do TICCIH, durante a XII Assembleia Geral realizada na Rússia, em junho de 2003, o primeiro texto de referência internacional sobre o assunto. Nessa Carta destacou-se que “A Revolução Industrial constituiu o início de um fenômeno histórico que marcou profundamente uma grande parte da humanidade, assim como todas as outras formas de vida existentes no nosso planeta, o qual se prolonga até os nossos dias”²². Assim, essa carta define como patrimônio industrial,

[...] os vestígios da cultura industrial que possuem valor histórico, tecnológico, social, arquitectónico ou científico. Estes vestígios englobam edifícios e maquinaria, oficinas, fábricas, minas e locais de processamento e de refinação, entrepostos e armazéns, centros de produção, transmissão e utilização de energia, meios de transporte e todas as suas estruturas e infra-estruturas, assim como os locais onde se desenvolveram actividades sociais relacionadas com a indústria, tais como habitações, locais de culto ou de educação (Carta de Nizhny Tagil, 2003, art. 2).

A Carta afirma também que esse patrimônio se caracteriza como testemunho de um passado cujas consequências ainda estão presentes na contemporaneidade, guardando em si um conjunto de valores que justificam a necessidade da sua preservação. Ou seja, um valor social, um valor científico e tecnológico e um valor estético. Contudo, além desses, os remanescentes industriais apresentam também valores afetivos e memoriais, vinculados ao

²⁰ TRINDER & BARRIE. *Industrial Archaeology in Britain*. *Archaeology*, vol. 34, no. 1, 1981, 8–16. *JSTOR*, <<http://www.jstor.org/>>. Acesso em 03 nov. 2021.

²¹ KÜHL, Beatriz Mugayar. *Patrimônio industrial: algumas questões em aberto*. *arq.Urb* (3), 23–30. Disponível em <https://revistaarqurb.com.br/arqurb/article/view/115>. Acesso em 22 maio de 2022.

²²TICCIH. *The Nizhny Tagil Charter*. 2003. Disponível em <<http://ticcih.org/about/charter>>. Acesso em 23 de maio, 2021.

cotidiano dos habitantes que os vivenciam, conhecem suas histórias, identificam-se com sua trajetória no tempo. Estes valores são intrínsecos aos próprios sítios industriais, às suas estruturas, aos seus elementos constitutivos, à sua maquinaria, à paisagem, à documentação e, também, aos registros intangíveis contidos na memória das pessoas e das suas tradições.

Dessa forma, o valor dominante do patrimônio industrial é o de testemunho das transformações sociais e econômicas geradas pela introdução de novos processos produtivos que alteram e continuam a alterar as formas de viver e trabalhar na história humana, incorporando valores diversos, ainda que dê mais importância à tecnologia e aos métodos de produção como protagonistas das transformações da sociedade mundial.

A partir do reconhecimento dessa natureza peculiar do patrimônio industrial e das questões e ameaças que lhe afetam em face de sua relação com a economia, a legislação, a cultura ou as atuais questões ambientais, em 2011, durante a XVII Assembleia Geral do Conselho Internacional de Monumentos e Sítios (ICOMOS), realizada em Dublin, Irlanda, aquele Conselho, em conjunto com o TICCIH, ratifica o texto dos Princípios para a Conservação de Sítios, Estruturas, Áreas e Paisagens do Patrimônio Industrial, conhecido como Os Princípios de Dublin. Esse documento tem importância na atualidade por incentivar sua aplicação e sua disseminação para auxiliar o conhecimento, a proteção, a conservação e a valorização do patrimônio industrial como parte do patrimônio das sociedades humanas.

Atualmente, nos países industriais pioneiros, assim como em várias partes do mundo, existe uma diversidade de exemplares protegidos como sua herança cultural. Na Europa, em particular, esse patrimônio percorre bens de vários períodos e tipos de produção humana, como pode ser visto na Rota do Patrimônio Industrial, idealizada em 1999, com foco no turismo. Essa rota tem como base não só bens arquitetônicos ou paisagens, mas também minas de carvão, ferrovias, indústria têxtil, rodovias, pontes, antigas fábricas, todos colocados no mesmo nível de importância que os castelos, as igrejas góticas e obras de arte, entre outros monumentos tradicionalmente compreendidos como patrimônio cultural,

Aos palácios principescos, com acúmulos de antigos proprietários e móveis finos, parques elegantes e cachoeiras que descem das montanhas, juntaram-se minas espetaculares, ferrovias a vapor, barcos de passeio nos canais, moinhos de água e de vento que ainda moem farinha e antigos moinhos têxteis adaptados para acomodar concertos ou exposições. O patrimônio industrial não é mais interesse de apenas uma minoria, mas tem o seu lugar ao lado de mansões aristocráticas e paisagens cativantes como algo que muitas pessoas desejam vivenciar (ERIH, 2021, p. 6)²³.

²³ Tradução da autora de *European Industrial Heritage: The International Story*. Germany: ERIH – European Route of Industrial Heritage, 2021, p. 6. Disponível em < <https://euagenda.eu/>>. Acesso em 25 maio. 2022.

A política de patrimônio industrial na Europa tem sido uma importante fonte de exemplos de políticas de proteção, valorização, reuso ou aproveitamento turístico de bens industriais. No entanto, (Berger & High, 2019)²⁴ apontam outros temas envolvidos na proteção ou preservação da memória industrial, que muitas vezes são contraditórios ou omitem questões sociais importantes. Exemplos são os processos migratórios ou a pouca divulgação da participação da mulher no trabalho fabril. Assim como a desigualdade geográfica do desenvolvimento capitalista, com áreas recém-industrializadas em países periféricos entrando em declínio; os processos de desindustrialização que significam tanto o impulsionamento de medidas preservacionistas, como o desemprego e marginalização dos trabalhadores; a ruptura de uma estrutura social estabelecida, entre outras questões sociais que devem colocar a preservação do legado industrial em constante debate, inclusive pela prevalência de narrativas voltadas para a técnica e os feitos capitalistas, ou ainda a romantização da vida do trabalhador.

No bojo desses questionamentos também está a atuação da Unesco, cuja lista de bens reconhecidos como patrimônio mundial demonstra uma visível prevalência dos países europeus, uma vez que os critérios de seleção podem não refletir outras realidades e tipos de cultura. Mesmo porque o Patrimônio Mundial é um tipo específico que, sem ser essencialmente diferente de outros patrimônios, utiliza métodos e conceitos próprios. Ao mesmo tempo, a lista atual reflete a disponibilidade de maiores recursos para a administração da cultura em países economicamente fortes, como é agora o caso também do patrimônio industrial²⁵.

1.2 Sonhos de progresso: a industrialização no Brasil

A discussão sobre a preservação dos testemunhos da industrialização no Brasil é mais recente, pois as modificações oriundas do processo industrial se iniciam praticamente um século depois do aparecimento das primeiras fábricas na Europa, o que faz com que esse debate somente surja de forma mais contundente nas últimas décadas do século XX. Até princípios daquele século, o Brasil tinha uma estrutura produtiva baseada no latifúndio de base primário-exportadora, ocupando posição periférica em relação aos países

²⁴ BERGER, Stefan; HIGH, Steven. *(De-)Industrial Heritage: An Introduction*. *Labor* 1 March, 2019; 16 (1): 1–27.

²⁵ A lista dos bens culturais reconhecidos pela Unesco está disponível na internet, no link <<https://whc.unesco.org/en/list/>>. Acesso em 25 set. 2022.

industrializados. Desde o início da colonização portuguesa até a chegada da família real, em 1808, a economia baseia-se na grande propriedade, no trabalho escravo e na produção de poucos produtos primários destinados à exportação. Para Boris Fausto (1995, p. 59)²⁶, o que caracteriza o Brasil colônia é a “grande empresa monocultora escravista, adaptada aos interesses da Metrópole”, pois o sentido básico da colônia era fornecer gêneros alimentícios ou minérios ao mercado europeu.

Os engenhos de açúcar são as primeiras empresas que marcam a paisagem do litoral do Nordeste, sendo a base em que se ativou a situação socioeconômica dessa região. Sobre as consequências desse modelo implantado, o economista Fábio Campos (2021)²⁷ diz que,

Toda uma sociedade voltada para os negócios externos foi montada e dela nasceu uma classe dominante de mando, poder, repressão e cooptação nos estertores escravistas, cuja população não proprietária e submetida ao jugo senhorial, além de servir como substrato à reciclagem dos negócios mercantis, sempre foi vítima de uma sociopatia de face racista, patriarcal e genocida que define neste território um permanente cotidiano de barbárie. Não por acaso, o presente em nossa vida social sempre se confunde com o passado, eclipsando o futuro. (CAMPOS, 2021, 13).

Muito embora os engenhos introduzam tecnologia ao mundo colonial, e esse período pode ser considerado como pré-industrial, sendo que a industrialização só tem início no século XIX com as fábricas emergentes, em grande parte na produção de têxteis, calçados e fósforos. Um dos fatores para que isso ocorra pode ser creditado à chegada da família real ao Rio de Janeiro, o que favorece a revogação, por Dom João VI, do Alvará de 1785, no qual a Coroa Portuguesa proíbe a instalação de pequenas fábricas e manufaturas no Brasil. Esse mesmo Alvará permite a abertura dos portos ao comércio internacional²⁸, além de oferecer subsídios para a introdução de novas máquinas e indústrias na fabricação de artigos como lã, seda e ferro (Fausto, 1995).

A manutenção de uma economia baseada na exportação de produtos agrícolas mostra a sua fragilidade na crise de 1929²⁹, com a exportação quase que exclusivamente do café. A perspectiva de se manter como exportador de produtos primários não parece promissora na década seguinte, o que leva ao início de um projeto governamental para industrialização do

²⁶ FAUSTO, Boris. *História do Brasil*. São Paulo: Edusp, 1995.

²⁷ CAMPOS, Fábio A. et alii (Org.). *Imperialismo, Subdesenvolvimento e Território*. Unicamp, 2021.

²⁸ A esse respeito Boris Fausto (1995) menciona que “mesmo sabendo-se que naquele momento a expressão “nações amigas” era equivalente à Inglaterra, o ato punha fim a trezentos anos de sistema colonial, muito embora havia o interesse de pôr fim ao contrabando entre a Colônia e a Inglaterra para receber os tributos devidos assim como em razão da ocupação de Portugal pelos franceses.

²⁹ Para Wilson Cano (2021, p. 90), “A “Crise de 29” foi demolidora: enquanto durasse a crise internacional, não haveria lugar para o liberalismo e o livre-câmbio. Sua profundidade e sua longa duração não permitiriam a “volta ao passado”, notadamente àqueles poucos países que já dispunham daquela indústria induzida pelas exportações, incipiente, mas que, diante da severa crise, seria capaz de suprir parte da demanda interna”.

país entre 1930 e 1937 (Suzigan & Szmeccsánvi, 2002)³⁰. Para Corsi (2000)³¹, o governo de Vargas (1934-1945) traça o projeto básico do Estado Novo na “Carta de São Lourenço”, onde o plano econômico contém, entre outros, a criação da indústria de base e desenvolvimento da siderurgia, que também aparece como um objetivo no Plano de Obras Públicas e Aparelhamento da Defesa Nacional, de 1939³².

Campos (2021) aponta que, muito embora o delineamento de um projeto industrial com vistas ao desenvolvimento do Brasil tenha nascido no primeiro e segundo governo Vargas (1934-1945/1951-1954), a conjuntura para esse projeto se dá de forma externa ao governo, ou seja, a partir do contexto brasileiro de movimentos e revoltas regionais com forte apelo nacionalista. Dentre eles, os movimentos operários em São Paulo, o Movimento Tenentista, entre outros que visam a uma autonomia do Brasil em relação à dependência externa, tentando romper com o modelo econômico agroexportador que vem se desenrolando desde o período colonial. Além desse contexto brasileiro, a crise de 1929, a Primeira Guerra Mundial e a Revolução Russa (1917) acrescentam condicionantes importantes ao contexto histórico que favorece a ideia de iniciar um processo de industrialização nacional com vistas ao desenvolvimento do Brasil. Dessa forma, o nacionalismo que marca o governo Vargas não era um fato isolado, mas fruto de um contexto mais abrangente que inclui circunstâncias que se desenrolam no Brasil e no exterior³³.

Quaisquer que tenham sido as influências para a tomada de medidas com vistas à industrialização do Brasil, o fato é que, no período de 1930 a 1945, o governo brasileiro adotou uma política de substituição das importações, com o objetivo de tornar a economia brasileira menos dependente do mercado mundial. Os setores que mais merecem atenção e investimentos públicos são o da energia, do transporte, da exploração de minérios, do petróleo e do aço. Os dois últimos são produtos fundamentais naquele momento e representam grande parte das importações brasileiras.

³⁰ SUZIGAN, Wilson, SZMECCSÁNVI, Tamás (organizadores). *História Econômica do Brasil Contemporâneo*. São Paulo: Editora Hucitec, 2002.

³¹ CORSI, F. Luiz. *Estado Novo: Política externa e projeto nacional*. São Paulo, UNESP, 2000.

³² Corsi (2000) ainda menciona que o documento estabelecia também a “nacionalização das jazidas, das quedas d’água e de outras fontes de energia; nacionalização dos bancos estrangeiros e das companhias de seguros; elaboração de um plano geral para o setor de transportes, visando à integração e expansão do mesmo; implantação do salário-mínimo; aumento da produção do carvão nacional, diversificação das exportações e elaboração de um plano de desenvolvimento da região do rio São Francisco. Em consonância com este discurso, várias medidas de estímulo à economia foram adotadas com o objetivo de alavancar a acumulação de capital. Diversos organismos de fomento e regulação de setores importantes para a industrialização foram criados ou remodelados, logo após o advento do Estado Novo (Conselho Nacional do Petróleo – 1938, Conselho Nacional de Águas e Energia – 1939, e outros).

³³ Esse ponto de vista pode ser aprofundado no livro de Fábio Campos, 2021.

Em 1938, é criado o Conselho Nacional do Petróleo (CNP), que tem por objetivo regulamentar todos os aspectos ligados à importação, refino, transporte, distribuição e extração do petróleo e seus derivados. Há também avanços no campo da siderurgia com a construção da Companhia Siderúrgica Nacional (1941), a mineradora Vale do Rio Doce (1942), para explorar as jazidas de ferro de Minas Gerais, a Fábrica Nacional de Motores (1942), a Companhia Nacional de Álcalis (1943) e a Companhia Hidrelétrica São Francisco (1945)³⁴.

O projeto de criação da Petrobras, também dessa época, alavanca uma mobilização nacional com o lema “O petróleo é nosso”, a partir da descoberta de reservas de petróleo na Bahia. Essa campanha resulta na conquista de Getúlio Vargas, no Congresso Nacional, com a aprovação da criação da empresa Petróleo Brasileiro S.A., em 1953, uma empresa estatal que passa a realizar a exploração, refino e transporte do petróleo³⁵.

A partir do início da década de 1950, o Brasil adota a estratégia da industrialização para substituir as importações, utilizando largamente o capital estrangeiro. Essa dependência traz dois problemas, um externo que “condicionava a autonomia nacional ao financiamento que requeria um entendimento entre as empresas nacionais e o setor público e privado estrangeiro”, o segundo, internamente, em que o setor público estaria sujeito a flutuações internacionais (Haffner, 2002, p. 79)³⁶. Em 1951, o plano econômico governamental para investimentos em indústrias de base prevê a criação do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES (1952), para financiar o programa de crescimento econômico e a modernização do País. É dessa época a criação da Petrobras (1953), para explorar e refinar petróleo, limitando a participação de empresas estrangeiras na distribuição desse produto.

Foi a partir dessas bases que o governo de Juscelino Kubitschek (1956-1961) deu seguimento à política de industrialização, ampliando a capacidade industrial existente além do desenvolvimento de outros setores com o Plano de Metas, de 1956. Para Haffner (2002), esse plano resulta da conjugação de decisões políticas, diagnósticos e objetivos econômicos, com vistas à construção de um parque industrial avançado que eleve a taxa de crescimento do país, ou seja, ao desenvolvimento. Esse plano aponta 31 itens, dos quais destacamos a

³⁴ Também é desse período o conjunto de leis trabalhistas, que no contexto, se incluem dentre os avanços que levam ao desenvolvimento industrial brasileiro (CAMPOS, 2021).

³⁵ Para atender ao novo setor industrial com mão de obra especializada, foi fundado o Serviço Nacional da Indústria (SENAI).

³⁶ HAFFNER, Jacqueline A. Hernández. *A CEPAL e a industrialização brasileira (1950-1961)*. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2002.

energia – metas de 1 a 5 (energia elétrica, energia nuclear, carvão, produção de petróleo, refinação de petróleo); transportes – metas de 6 a 12 (reequipamento de estradas de ferro, construção de estradas de ferro, pavimentação de estradas de rodagem, construção de estradas de rodagem, de portos e de barragens, marinha mercante, transportes aéreos); e indústrias de base – metas de 19 a 29 (aço, alumínio, metais não ferrosos, cimento, álcalis, papel e celulose, borracha, exportação de ferro, indústria de veículos motorizados, indústria de construção naval, maquinaria pesada e equipamento elétrico).

Com isso, no governo JK é possível intensificar o desenvolvimento da estrutura industrial, com a implantação da produção de bens de consumo duráveis e de produção. Cano (2021)³⁷ ressalta que a participação da indústria de transformação no PIB sobe de 12,5% ao final da década de 1920 para 26% em 1960. No entanto, para Campos (2021) esse desenvolvimento, fruto da industrialização, se baseia na internacionalização produtiva da economia como pressuposto fundamental do Plano de Metas e significa uma “opção deliberada” ao imperialismo, uma vez que se assenta na entrada de investimentos estrangeiros, fortemente subsidiados pelo Estado (Campos, 2021, p. 77)³⁸.

A publicidade faz muita referência ao entusiasmo da política governamental a respeito do desenvolvimento da indústria de base, a exemplo da fábrica de Pneus Goodyear³⁹, de 1958. Na propaganda, intitulada “*Uma nova potência industrial surge no Atlântico Sul*”, destaca-se o entendimento de que o Brasil rompe com seu passado agrícola, passando à fase industrial com a criação de indústrias de base, refinarias e desenvolvimento energético. De fato, o Brasil nesse período toma a liderança industrial dentre os países latino-americanos nesses setores. Até a década de 70 são comuns as propagandas, especialmente da Petrobras (figura 4).

³⁷ CANO, Wilson. *Brasil – Construção e desconstrução do desenvolvimento*. In CAMPOS, Fábio A. et alii (Org.). *Imperialismo, Subdesenvolvimento e Território*. Unicamp, 2021.

³⁸ Campos (2021, p. 77) menciona ainda que “A mudança de eixo no comando interno da economia foi, assim, reflexo do “desenvolvimentismo” de Kubitschek composto por forças formadas principalmente pelos setores ligados ao imperialismo, com bases políticas no latifúndio, diferentemente do segundo governo Vargas, que privilegiava a ação estatal em consonância com um projeto de revolução tipicamente burguesa.”

³⁹ A Goodyear tem início em 1919 no Brasil com a venda de pneus importados no Rio de Janeiro. Em 1937 abre uma fábrica em São Paulo e, a partir de então, expande suas atividades e produção de pneus. In Goodyear completa 100 anos no Brasil, disponível em <http://www.borrachaatual.com.br/materia.php?id=NTA2>, acesso em 19 05 2021.

Figura 4 - Propaganda sobre o desenvolvimento industrial no Brasil



No começo do século, o Brasil era um país essencialmente agrícola... O valor de nossa produção industrial era de aproximadamente 600 mil cruzeiros; o número de indústrias umas 700; e os trabalhadores fabris não iam muito além de 55 mil.

Praticamente, todos os artigos manufaturados consumidos no país, eram de importação. Mas, em meio século, transformou-se a fisionomia econômica da Nação.

Hoje, Mais de um milhão de operários trabalham em aproximadamente 100 mil fábricas, produzindo artigos. E novas iniciativas abrem perspectivas grandiosas para o progresso industrial do Brasil: Volta Redonda, criando a cidade do aço; o aproveitamento do potencial hidro-elétrico do São Francisco, revitalizando o Nordeste; a multiplicação das usinas geradoras ... o reequipamento dos portos e ferrovias... o Complexo do Cubatão... o estabelecimento de refinarias de petróleo... os oleodutos... o lançamento das indústrias de base.

(Revista O Cruzeiro, 12 maio 1951, p. 103).

Entre 1956 e 1960, acontece a consolidação da industrialização pesada no Brasil, um período marcado pelo clima de entusiasmo oriundo das possibilidades que as modernas fábricas passaram a oferecer. É um dos grandes momentos da modernidade brasileira e da sua inserção nos avanços tecnológicos provenientes da Revolução Industrial e da ideia da industrialização como vetor de progresso e desenvolvimento⁴⁰. Essa modernidade industrial toma forma entre as décadas de 1950 e 1980, quando ocorre um desenvolvimento visível em todos os setores da indústria em consonância com os interesses do Estado na modernização do país, ficando territorializados nos estados de São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais⁴¹

1.2.1 A expansão industrial de São Paulo

No contexto da industrialização do país, São Paulo passa por um desenvolvimento industrial e urbano acelerado em relação a outros estados brasileiros. Para Warren Dean

⁴⁰ Para um aprofundamento nos conceitos de progresso ao longo do tempo e por vários teóricos ver O mito do progresso de Gilberto Dupas.

⁴¹ Sobre essa territorialização, Rosélia Piquet (2007) ressalta que durante todo esse período, em que se procurou dotar o país de um parque industrial moderno, não se cogitou da imposição de normas quanto a sua localização, seja em termos regionais ou interurbanos. As decisões quanto à localização, ao serem tomadas livremente, pautadas inicialmente por critérios de rentabilidade privada, provocam uma elevada concentração territorial. Ver: PIQUET, Rosélia. *Indústria e território no Brasil contemporâneo*. Rio de Janeiro: Garamont, 2007.

(1971)⁴², a industrialização paulista começa como um subproduto da economia cafeeira em expansão pois, a partir dos anos 20, quando o café se torna a fonte financiadora de atividades variadas, promove a instalação de novos setores industriais mais complexos e a ampliação e diversificação urbana (Cano, 1998)⁴³. A presença expressiva de imigrantes em princípios do século XX também leva à formação de uma nova classe de trabalhadores para suprir a mão de obra exigida nas incipientes indústrias, além do aparecimento de uma classe empresarial emergente. Assim, o crescimento industrial, populacional e urbano exponencial consolida São Paulo como a região brasileira mais industrializada do país no século XX (Cano, 1998).

No início da década de 1890, já há uma capacidade substancial para produzir bens manufaturados leves como têxteis, alimentos e roupas. Esse esforço inicial é potencializado durante a Primeira Guerra Mundial, quando as importações se tornam um tanto escassas. Para manter os mercados abastecidos, cerca de 6.000 fábricas são instaladas no Estado paulista. Esse crescimento fabril também pode ser creditado ao pequeno impacto da crise econômica mundial do final da década de 1920 na agricultura baseada no café, que era mais dependente das exportações, e à redução das importações, vindo a incentivar a instalação de uma produção mais diversificada para atender às necessidades do crescente mercado interno.

Outra fase se inicia com a Segunda Guerra Mundial (1935-1945), quando a escassez de importações se torna ainda mais intensa. O governo federal adota políticas explícitas de industrialização por substituição de importações com foco nos setores de capital, bens intermediários e bens de consumo duráveis. O Estado de São Paulo é o principal beneficiário dessas políticas, sendo que a indústria já se torna sua principal atividade econômica. Associada a essa rápida expansão, a população urbana paulista aumenta, aproximadamente, de 3,2 milhões, em 1940, para mais de 8 milhões em 1960, e quase 22,2 milhões em 1980 (IBGE).

No final dos anos 30, São Paulo se torna o maior centro industrial da América Latina, consolidando-se como centro dessas atividades devido a fatores diversos ligados a atividades industriais e comerciais variadas, à produção de café, à produção de alimentos e matérias-primas, à implantação e desenvolvimento do sistema ferroviário, com uma rede de transportes centralizada na capital, à expansão da rede de energia elétrica, grande oferta de mão de obra, inversão de capitais derivados da cultura do café e mercado consumidor em crescimento. Além disso, o fluxo de capitais estrangeiros aliado aos nacionais para construção de indústrias de grande porte, que amplia o processo de industrialização com a

⁴² DEAN, Warren. *A Industrialização de São Paulo: 1880-1945*. São Paulo: Difel, 1971.

⁴³ CANO, Wilson. *Raízes da concentração industrial em São Paulo*. São Paulo: Unicamp, 1998.

fabricação de bens de consumo duráveis e não duráveis e bens de capital tecnologicamente avançado (D’Alambert, 2003)⁴⁴.

Para Cano (2021), o período de 1930 a 1980 compreende a fase áurea de crescimento não só de São Paulo, mas da industrialização brasileira como um todo. O país ganha destaque na América Latina com uma indústria mais complexa e maiores taxas de crescimento econômico. A partir da década de 1980, o corte de financiamento externo, entre outros fatores que têm como ponto referencial a crise de 1980 e 1983, leva ao início do processo de desindustrialização do país, acentuada com a reorganização e reestruturação econômica e produtiva. A propósito do fenômeno de desindustrialização, Campos (2021) menciona que entre 2015 e 2020 foram fechadas 36.600 fábricas, ou seja, 17 fábricas por dia⁴⁵.

A respeito da reestruturação produtiva, Paulo Fontes (2006)⁴⁶ menciona ser decorrente de profundas mudanças tecnológicas, transferências de fábricas para outros estados e processos de fusão empresarial que aceleraram a desindustrialização. Nesse processo, vários locais de produção são desativados e ficam ociosos. Em São Paulo, esse fenômeno leva ao abandono uma série de testemunhos industriais, a exemplo daqueles encontrados em bairros como o Brás, Cambuci e Mooca⁴⁷.

1.2.2 A região do ABC e a Baixada Santista

Ao analisar a cartografia industrial na capital paulista na primeira década do século XX, D’Alambert (2003) aponta que a instalação de fábricas se dá na porção leste da cidade, em bairros como Brás, Mooca, Belenzinho e Penha, onde se localiza a rede ferroviária ali construída devido a aspectos geográficos favoráveis, como o relevo plano e baixo das várzeas do Tamanduateí e Tietê. Dessa forma, o parque industrial acompanha os eixos ferroviários. Não é por acaso que, na órbita da capital paulista, na atual região do ABC (Santo André, São Bernardo do Campo, São Caetano do Sul, Diadema, Mauá, Ribeirão Pires e Rio Grande da Serra), se dá o principal parque automobilístico do país, significativo na economia nacional,

⁴⁴ D’Alambert, Clara Correia. *Manifestações da arquitetura residencial paulista entre as Grandes Guerras*. Tese (Doutorado). São Paulo: FAU/USP, 2003.

⁴⁵ Para Campos (2021), a participação da indústria de transformação no PIB em 1985 era de 24.5 e, em 2019 11.30, o que revela um valor próximo da participação desse setor na década de 1947, quando começou essa medição, o que sugere uma desindustrialização acirrada no país. Ver “Imperialismo e herança mercantil na industrialização brasileira” (Palestra), disponível na internet: <<https://portal.ufvjm.edu.br/agendas/eventos/2021>> acesso em 16 dez. 2021.

⁴⁶ FONTES, Paulo. *Mapeando o patrimônio industrial em São Paulo*. Revista Eletrônica do Iphan, 2006. Disponível em <http://www.labjor.unicamp.br/patrimonio/materia.php?id=166>>, Acesso em 23 mar. 2021.

⁴⁷ A exemplo da cervejaria Bavária, os armazéns Gerais Piratininga, Armazéns das indústrias Matarazzo, conjuntos residenciais operários, etc.

fazendo da região de São Bernardo do Campo um dos maiores palcos dos movimentos trabalhistas do Brasil entre as décadas de 70 e 80⁴⁸.

São Bernardo do Campo é o principal município do ABC e tem seu impulso econômico a partir da inauguração da Ferrovia São Paulo Railway, em 1867, sendo que as estações desse município e a de Santo André se tornam facilitadoras da industrialização dessa região, inicialmente com o desenvolvimento da produção moveleira e carvoeira e, na década de 1920, com variada produção que vai de produtos têxteis aos químicos, atraindo numerosa população de trabalhadores imigrantes. Em fins da década de 1970, a alta concentração de empresas multinacionais do setor automobilístico torna o ABC no primeiro centro dessa indústria no Brasil. Nessa época, já representa cerca de 80% da produção nacional de veículos, com aproximadamente 200 fábricas voltadas para a produção de autopeças (Conceição, 2006)⁴⁹.

Nesse contexto industrial, a inauguração da Rodovia Anchieta, em 1947, é emblemática porque em grande parte substitui a via férrea, se tornando o eixo principal de ligação Litoral-Planalto com inúmeras indústrias construídas ao longo de suas margens no trecho do Planalto, um processo iniciado pela Ferrovia São Paulo Railway que, ao traçar o caminho entre o porto de Santos e São Paulo, determina uma rota para a industrialização.

Na Baixada Santista, a infraestrutura viária e ferroviária também é vital no seu processo de industrialização. Porém esse fator está agregado à rápida expansão urbana da região de São Paulo, que logo se torna imprópria para a instalação da indústria pesada. Como esse tipo de indústria exige a disponibilidade de grandes extensões de terra, é necessário procurá-la em outros lugares, como em Cubatão, na Baixada Santista. Essa localidade, que até 1949 se resume a uma área rural do município de Santos, já tem fábricas instaladas em princípios do século XX, provavelmente atraídas pela facilidade de importação/exportação oferecida pela proximidade com o Porto de Santos e pela comodidade de acesso e uso da linha férrea.

Depois de 1950, essa mesma infraestrutura viária, aliada a fatores de localização e de facilidade de obtenção de energia leva à construção do polo industrial concentrado em Cubatão, com uma variedade de indústrias de base, sendo que desde então não há variação expressiva do número nem do tipo de produção industrial.

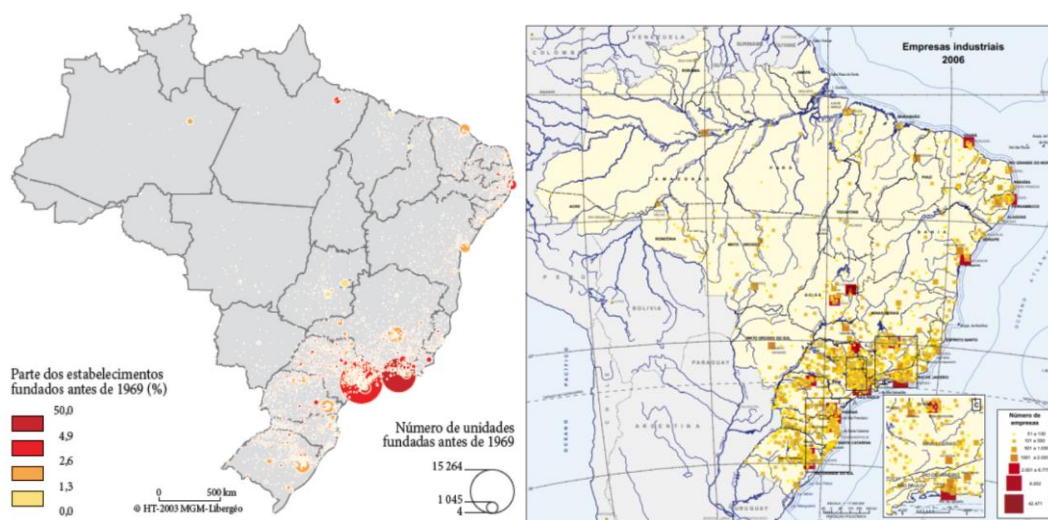
⁴⁸ Significativo do ABC além da representatividade econômica é o surgimento de um forte movimento sindical que resultará em alguns líderes políticos que conquistaram visibilidade nacional no período como o presidente Luís Inácio Lula da Silva, Vicentinho, José Genuíno e Luís Marinho.

⁴⁹ CONCEIÇÃO, Jefferson José da. *Quando o apito da fábrica silencia: atores sociais diante da reestruturação do parque industrial da Região do ABC*. 2006. 338f. Tese (Doutorado). Universidade de São Paulo, USP, São Paulo.

1.3 Aspectos da proteção do patrimônio cultural no Brasil

Considerando a trajetória da industrialização no Brasil e as fases econômicas antecedentes, podemos dizer que a primeira seria de 1500 a 1808, quando ocorre a proibição do desenvolvimento industrial, mas há uma produção de açúcar considerável que dá origem a engenhos em várias partes do Nordeste. A segunda, de 1808 a 1930, advém, principalmente, do desenvolvimento de atividades fabris do setor têxtil, devido ao aumento da produção de algodão, como também da economia cafeeira. A terceira fase, de 1930 a 1956, marcada pelo governo de Getúlio Vargas e o projeto de industrialização do país, e a última fase a partir de 1956, quando ocorre a internacionalização da economia (Azevedo, 2010)⁵⁰. Especialmente no século XX, a industrialização ocorre em grande parte na região Sudeste e em estados litorâneos (Figura 5).

Figura 5 - Localização de estabelecimentos industriais antes de 1969 e em 2006



Fonte: Théry & Melo, 2005, p. 151⁵¹ e IBGE, Estatísticas do Cadastro Central de Empresas, 2007.

Isso decorre, como visto anteriormente, de fatores históricos de povoamento e investimentos governamentais em infraestrutura centrados nas capitais com mais capacidade

⁵⁰ AZEVEDO, Esterzilda Berenstein. *Patrimônio Industrial no Brasil*. Revista ArqUrb, Programa de Pós-Graduação Stricto Sensu em Arquitetura e Urbanismo da Universidade São Judas Tadeu, n. 3, maio-ago., 2010.

⁵¹ HERVÉ, Théry; MELO, Neli Aparecida de. *Atlas do Brasil: disparidades e dinâmicas do território*. São Paulo: EDUSP, 2005, p. 151.

de desenvolvimento ou exploração econômica. Esses fatores também se refletem atualmente nos bens de caráter industrial tombados pelo órgão federal de patrimônio, o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – Iphan, e nos órgãos de preservação estaduais e municipais, com base na lógica da noção de patrimônio cultural instituída no Brasil a partir da década de 1930.

No Brasil, a institucionalização da preservação do patrimônio só ocorre em 1937, quando é criado o Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – SPHAN, fruto do esforço de alguns intelectuais modernistas que elaboram, a partir de suas concepções sobre arte, história, tradição e nação, o conceito de patrimônio que se torna hegemônico no Brasil e que é adotado pelo Estado com a promulgação do Decreto-Lei nº 25, que “Organiza a proteção do patrimônio histórico e artístico nacional” e define o patrimônio cultural brasileiro como

(...) o conjunto dos bens móveis e imóveis existentes no país e cuja conservação seja de interesse público, quer por sua vinculação a fatos memoráveis da história do Brasil, quer por seu excepcional valor arqueológico ou etnográfico, bibliográfico ou artístico.

A partir de então, a seleção de bens a serem preservados passou a ser realizada pelo Estado por meio de agentes autorizados, e o patrimônio histórico e artístico nacional tem como característica bens marcados pela heterogeneidade basicamente do universo material “igrejas, palácios, fortes, chafarizes, pontes, esculturas, pinturas, vestígios arqueológicos, paisagens, produções do chamado artesanato, coleções etnográficas e equipamentos industriais” (Fonseca, 1997, p. 41)⁵².

A influência do movimento modernista a partir das principais figuras do órgão resulta numa atuação voltada primordialmente para a arquitetura do período colonial, como o barroco mineiro, considerado um exemplo de brasilidade, além de uma gama de prédios oficiais como as Casas de Câmara e Cadeia, mosteiros, conventos e igrejas (católicas), considerados pontos-chave dos projetos urbanos coloniais, incluindo a arte sacra (Schlee, 2017)⁵³. Os bens móveis e imóveis que atendem ao interesse coletivo seriam inscritos nos livros do tomo especificados no Decreto-Lei nº 25, que são quatro, a saber: Livro do Tombo Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico, as coisas pertencentes às categorias de arte arqueológica, etnográfica, ameríndia e popular; Livro do Tombo Histórico, as coisas de interesse histórico e as obras de arte históricas; Livro do Tombo das Belas Artes, as coisas

⁵² Op. Cit., p. 41.

⁵³ SCHLEE, Andrey R. *O jogo de olhares*. Revista do Patrimônio – Iphan 1937 – 2017, Brasília, n. 35, p. 105-120, 2017.

de arte erudita, nacional ou estrangeira; e Livro do Tombo das Artes Aplicadas, as obras que se incluam na categoria das artes aplicadas, nacionais ou estrangeiras. Para Schlee⁵⁴, a inclusão do valor e não da tipologia do bem e sua inscrição em um ou mais livros permite que o Decreto-Lei nº 25 não se torne obsoleto, mantendo-se atual,

Cabe perceber que o Decreto-lei nº 25 organizou a proteção do patrimônio, baseado na existência dos quatro “Livros do Tombo” e não na indicação das tipologias de bens que poderiam ser protegidas. [...]. Foi a opção pelo jogo dos livros que garantiu a longa permanência e a atualidade do Decreto-lei nº 25, mesmo frente ao processo de ampliação dos conceitos ou da incorporação de novos bens ao rol do patrimônio protegido. (Schlee, 2017, p. 107).

Nas décadas seguintes, o advento da tecnologia e da influência de eventos socioculturais contribuiu para uma compreensão mais ampla da noção de patrimônio, na medida em que o aparecimento de novos valores e o fortalecimento de recortes identitários levam à inclusão de novos bens materiais e práticas imateriais (Chuva, 1995, p. 157)⁵⁵. Nesse sentido, foi paradigmática a promulgação da Constituição Federal de 1988, que no artigo 216 apresenta um conceito mais abrangente de patrimônio cultural:

Art. 216. Constituem patrimônio cultural brasileiro os bens de natureza material e imaterial, tomados individualmente ou em conjunto, portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira (...).”

Durante o governo de Luís Inácio Lula da Silva (2003-2010) e Dilma Roussef (2011-2016) ocorre uma reestruturação do Iphan, que busca retomar os princípios estabelecidos no artigo 216 da CF/88 por meio de novas políticas públicas para o setor, não mais centrados na excepcionalidade, mas na ideia de direito à cidadania e práticas que atendam à realidade brasileira (Schlee, 2017). No plano administrativo, há a criação de superintendências estaduais e a formulação de novas políticas para ampliação dos bens tombados, de forma a refletir a diversidade cultural do país.

O objetivo é sair das cidades litorâneas e da região Sudeste e adentrar outros estados brasileiros, sendo que nesse período ocorrem tombamentos emblemáticos como o do centro urbano de Manaus (AM), de Belém (PA), da Casa de Chico Mendes, em Xapuri (AC); dos lugares indígenas sagrados no Alto Xingu (MT) – Kamukuwaká e Sagihenku –, dos centros

⁵⁴ Idem, p. 107.

⁵⁵ CHUVA, Márcia Regina Romeiro (org.). *A invenção do patrimônio: continuidade e ruptura na constituição de uma política oficial de preservação no Brasil*. Rio de Janeiro: IPHAN, 1995.

históricos, de Parnaíba, Oeiras e Piracuruca (PI)⁵⁶. Novos objetos – materiais ou imateriais – passam a ser vistos na perspectiva da patrimonialização, relacionados à cultura popular, privilegiando também as culturas indígenas, dos imigrantes no Brasil e afrodescendentes⁵⁷.

Outra mudança significativa é a instituição do “Registro de Bens Culturais” por meio do Decreto nº 3.551/2000, inicialmente motivo de embates quanto à necessidade de separação dos setores material e imaterial. Da mesma forma que o Decreto-lei 25, aquele decreto estabeleceu quatro livros, definidos por tipologias de bens: dos Saberes, das Celebrações, das Formas de Expressão e dos Lugares, com 47 bens imateriais registrados até 2018.

Em 2010, o então diretor do DEPAM, Dalmo Vieira Filho, publica um relatório das ações do Departamento de Patrimônio Material e Fiscalização – DEPAM, no qual é possível observar as ações institucionais no sentido de ampliar o número de bens tombados do Iphan, visando atender à diversidade cultural do país no que se refere aos bens materiais.

Na ampliação do número dos bens tombados a meta foi distribuir melhor a presença do Instituto em todas as regiões e na maioria dos estados, organizando a proteção de modo a referenciar as principais ocorrências geográficas, históricas, sociais e econômicas do Brasil – movimento que já resultou em importantes avanços na quantidade e qualidade de bens protegidos. [...] agregando temáticas relativas aos imigrantes, à paleontologia, às terras sagradas indígenas, aos terreiros de candomblé e às embarcações tradicionais (Relatório de uma Gestão 2006 – 2010, p. 11).

Além da maior representatividade dos bens tombados, a preocupação era ampliar a temática de forma a equilibrar mais a proteção de bens culturais, em maior número na região Nordeste e no Sudeste do país (Figura 6)⁵⁸. Dessa forma, foram realizados vários inventários de conhecimento a partir de enfoques temáticos específicos e de temas amplos, baseados em processos históricos, períodos econômicos, ou territoriais. Como exemplo, os Roteiros

⁵⁶ A reestruturação do Iphan e a ampliação e diversificação dos bens tombados ocorreram primordialmente na gestão de Luís Fernando de Almeida, na presidência do Iphan e Dalmo Vieira Filho, à frente do Departamento de Patrimônio Material e Fiscalização (DEPAM).

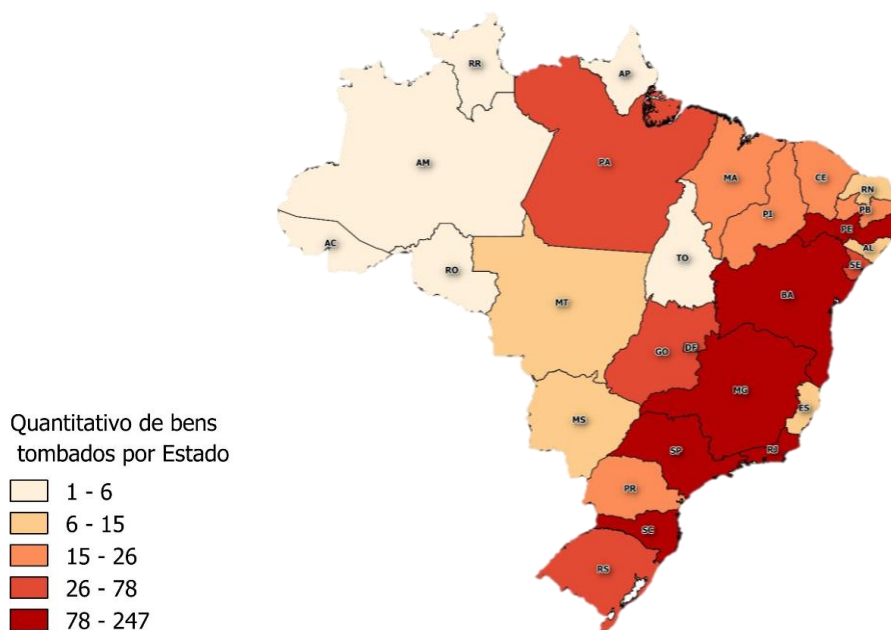
⁵⁷ Em relação ao patrimônio afrodescendente, foi criado um grupo de trabalho em 2013 com vistas a preservação do patrimônio de matriz africana, que resultou no tombamento de cinco terreiros de Candomblé, quatro na Bahia (Terreiro de Candomblé Ilê Axé Oxumaré (2014), em Salvador, Terreiro Zogbodo Male Bogun Seja Unde - Roça do Ventura – (2015), em Cachoeira, Terreiro Culto aos ancestrais - Omo Ilê Agbôulá (2015), em Itaparica, Terreiro Tumba Junsara (2018), em Salvador; e um em Pernambuco, (Terreiro Obá Ogunté-Sítio Pai Adão (2018), em Recife). O Grupo de Trabalho Interdepartamental para Preservação do Patrimônio Cultural de Terreiros (GTIT) foi criado pela Portaria Iphan nº 489/2013, para, dentre outros, orientação de processos de tombamento e/ou registro, apoia o cumprimento das metas assumidas no Plano Nacional de Desenvolvimento Sustentável dos Povos e Comunidades Tradicionais de Matriz Africana 2013-2015. Em 2018, esse grupo foi substituído pelo Grupo de Trabalho Interdepartamental para preservação do patrimônio cultural de Matriz Africana – GTMAF com a atribuição de atuar na preservação do patrimônio cultural de bens relacionados aos povos e comunidades tradicionais de matriz africana, e foi instituído (Portaria Iphan nº 30/2018).

⁵⁸ Relatório de uma gestão 2006-2010, Depam, 2011.

Nacionais de Imigração, que resultaram no tombamento de 63 bens no Estado de Santa Catarina⁵⁹, ou das embarcações brasileiras, que teve como resultado o tombamento da Canoa de Tolda “Luzitânia” (Depam, 2017).

No entanto, a partir da ampliação do conceito de patrimônio trazido pela CF, que permitiu a inclusão de bens que fazem “referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira”, alguns aspectos ainda são objeto de questionamentos e discussões, dentre eles as limitações do instrumento do tombamento, que por si só não abarca a diversidade do patrimônio cultural do país e a necessidade cada vez mais premente de maior participação das comunidades no processo de seleção e valoração dos bens culturais. Nesse sentido, já é reconhecida a ideia de que os valores culturais devem partir da sociedade e não do poder público⁶⁰, apesar de que muitas vezes não fica claro a quem cabe o poder para criar valor sobre um bem cultural.

Figura 6 - Bens tombados por Estado pelo IPHAN em 2017



Fonte: Mapa produzido pela autora a partir de informações do IPHAN (2017).

A respeito dessas discussões, Fonseca (1997) ressalta que a atribuição do valor a um bem cultural é permeada por contradições devido a falhas nas políticas de preservação que,

⁵⁹ Esses bens se referem a construções urbanas, rurais e religiosas, relacionadas a imigrantes italianos, alemães, ucranianos e poloneses.

⁶⁰ Para Meneses, o patrimônio é inicialmente um fato social e cabe ao poder público o papel declaratório, sendo a incumbência da proteção em colaboração com o produtor do valor, que é a comunidade, Ver MENESES, Ulpiano B. de. *O campo do Patrimônio Cultural: uma revisão de premissas*. In: IPHAN. I Fórum Nacional do Patrimônio Cultural: Sistema Nacional de Patrimônio Cultural: desafios, estratégias e experiências para uma nova gestão. Ouro Preto/MG, 2009. Anais, vol.2, tomo 1. Brasília: IPHAN, 2012, pp. 33-34.

inclusive, tradicionalmente não levam em consideração o universo simbólico e, dessa forma, não contemplam a diversidade que caracteriza a sociedade brasileira, especialmente no caso regional, no qual o reconhecimento do valor simbólico fortalece a preservação (Fonseca, 1997, p. 41). Essas e outras questões demonstram os enfrentamentos do patrimônio cultural.

1.4 Questões sobre a preservação do legado industrial⁶¹

No que se refere a preservação do patrimônio relacionado aos sítios industriais, no Brasil as ações não são recentes. Desde sua criação em 1937, o Iphan reconhece, por meio do instrumento do tombamento, inúmeros bens materiais que podem ser considerados como patrimônio industrial, em sua maioria na região Sudeste (IPHAN, 2018)⁶², o que reflete as fases e a política econômica do país. Esses tombamentos não têm necessariamente como motivação a vinculação à atividade industrial, mas sim outros critérios, em geral relativos a aspectos históricos⁶³. No entanto, os esforços relacionados à proteção do patrimônio industrial sempre permeiam as atividades do Instituto na proteção de conjuntos, fábricas e vilas operárias⁶⁴.

Saindo da esfera governamental, instituições acadêmicas há muito travam discussões que geraram consideráveis avanços sobre o tema da preservação do patrimônio industrial no Brasil e que remontam à década de 1980, com documentos pioneiros como a Declaração de Campinas, de 1999, mencionada por Dezen-Kempter (2011) como uma iniciativa pioneira no Brasil na conservação e tutela de bens vinculados ao processo de industrialização. Ou, ainda, a Carta Manifesto (2003), com o objetivo de alertar sobre o impacto das mudanças tecnológicas e da desindustrialização. Entre outras várias iniciativas de organização de seminários e ativação do TICCIH Brasil com a participação ou organização de professores

⁶¹ O termo “Preservação” é aqui utilizado como definido na Portaria Iphan 375/2018: Preservação – (1) Entendimento aplicável ao patrimônio cultural material. (2) Ação que designa o conceito mais genérico do conteúdo do trabalho do Iphan em relação ao patrimônio cultural material. (3) Implica os processos de identificar, reconhecer, proteger, normatizar, autorizar, avaliar, fiscalizar, conservar, interpretar, promover e difundir os bens culturais materiais.

⁶² A contagem de bens tombados pelo Iphan que podem ser caracterizados como patrimônio industrial pode ser subjetiva e de acordo com os interesses do pesquisador. Muitos bens anteriores a 2000 não têm a ata do Conselho Consultivo com a motivação do tombamento ou o detalhamento dos bens, assim como os processos de tombamento. Para verificação pode ser consultada a Lista de bens tombados e processos em andamento disponível na internet: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/126> . Acesso em 21 ago. 2022.

⁶³ Nesse sentido ver Atas do Conselho Consultivo do Patrimônio Cultural, disponível em <https://www.gov.br/iphan/pt-br/>

⁶⁴ Citem-se os esforços do Iphan no Rio de Janeiro em realizar levantamento de vilas operárias na década de 80, ou mais recentemente, em 2009, o Colóquio França-Brasil que resultou em um Protocolo de Intenções para a valorização e a gestão do patrimônio industrial do século XX.

do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade de Campinas (IFCH-UNICAMP)⁶⁵.

No que se refere à autarquia federal de proteção do patrimônio cultural, atualmente, a instituição possui cerca 1.265 bens tombados em categorias definidas⁶⁶, incluindo aqueles com tombamento aprovado e provisório, conforme Tabela 1 abaixo. Destacam-se na lista as edificações com e sem acervo, que são maioria. Em relação aos sítios arqueológicos, pode-se dizer que devem ser vistos sob outra perspectiva, pois o tombamento, em geral, não é adequado a esse tipo de bem, uma vez que a necessidade de pesquisas leva a alterações no sítio. Dessa forma, a arqueologia é regida por normas próprias, existindo centenas de sítios cadastrados no Brasil.

Tabela 1 - Bens tombados em âmbito federal por classificação 1937- 2018

Bens protegidos por meio do tombamento	Total Geral
Bem paleontológico	1
Conjunto Arquitetônico	81
Conjunto Rural	33
Conjunto Urbano	88
Edificação	446
Edificação e Acervo	395
Jardim Histórico	13
Quilombo	1
Ruína	30
Sítio arqueológico	5
Terreiro	9
Patrimônio Natural	24
Coleção ou acervo	30
Bem móvel ou integrado	63
Infraestrutura ou equipamento urbano	46
Total Geral	1265

Fonte: DEPAM, 2018.

Assim, tomando como base a Carta de Nizny Tagil, de 2003, que define o patrimônio industrial, é possível considerar no universo de bens tombados pela instituição federal cerca de 90 relacionados com a industrialização (ANEXO I). No entanto, esse número é relacional,

⁶⁵ DEZEN-KEMPTER, Eloisa. *O lugar do patrimônio Industrial*. Tese (Doutorado). Departamento de História do Instituto de filosofia e Ciências Humanas da Universidade Estadual de Campinas. Campinas, 2011, pp. 138-139.

⁶⁶ Esse número inclui aqueles com tombamento aprovado ou com tombamento provisório.

tendo em vista que a depender da metodologia pode variar, inclusive porque muitos bens que poderiam ser incluídos nessa categoria se encontram em conjuntos urbanos tombados, não sendo protegidos individualmente, o que dificulta a contagem.

Citamos como exemplo o Coreto em ferro fundido, datado de princípios do século XX, localizado na Praça Heliodoro Balbi (Praça da Polícia) em Manaus⁶⁷, ou ainda o Conjunto Fabril de Cascatinha (Fábrica São Pedro de Alcântara, Vila Operária da extinta Fábrica Cometa do Alto da Serra, complexo fabril da Fábrica Cometa do Meio da Serra e da Companhia Petropolitana de Tecidos, no distrito de Cascatinha)⁶⁸, entre outros.

Dos bens mencionados, 22 são relacionados aos engenhos de açúcar tombados entre as décadas de 30 e 80, do século passado. Muitos desses tombamentos se referem ao que restou do complexo açucareiro, a residência (sobrado) e a capela, sendo que poucos contemplam as ruínas da fábrica ou da área de produção de açúcar, como o Engenho Matoim (Figura 7) e o Engenho Freguesia, ambos localizados em Candeias, na Bahia.

Figura 7 - Engenho Matoim, Candeias, BA



Fonte: Fototeca Iphan⁶⁹.

⁶⁷ Nivaldo Vieira de Andrade Jr. Em seu artigo *Do ouro branco ao ouro negro: as políticas públicas de preservação do patrimônio industrial da Bahia*, 2011, menciona o Teatro da Paz, em Belém, pela sua importância em relação à arquitetura do ferro no Brasil.

⁶⁸ Processo IPHAN n. 662-T62 (Livro do Tombo Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico).

⁶⁹ Disponível em <<http://portal.iphan.gov.br/galeria/detalhes/457>>. Acesso em 21 nov. 2022.

Mesmo com um número significativo de tombamentos, os engenhos ainda são pouco explorados no âmbito do patrimônio brasileiro. Esses locais entram em declínio nas primeiras décadas do século XX, quando são substituídos por usinas de fabricação de álcool. Porém, a variedade e localização dos engenhos em estados como Alagoas, Pará, Paraíba, Rio Grande do Norte, Sergipe, Bahia e Pernambuco estão em muitos casos localizados no interior, sendo ainda pouco conhecidos⁷⁰.

Um inventário realizado pelo Iphan em Pernambuco, entre 2006 e 2011, levantou mais de duzentos engenhos. Desses, cerca de 40% são constituídos de vestígios arqueológicos e ruínas, havendo também conjuntos (casa-grande, capela, moita e senzala). Já na Paraíba, os inventários realizados entre 2007 e 2009 em municípios da várzea do rio Paraíba, localizados no Litoral e Zona da Mata, encontram engenhos pertencentes às usinas e destilarias, além de outros que estão em áreas de assentamentos rurais do Incra, cujo estado de conservação era precário época do levantamento. No Brejo, região do agreste, foram encontrados engenhos produtores de cachaça e rapadura para abastecimento do mercado interno, desde o século XIX. Os dados elencados por esses inventários demonstram a complexidade desse tema e o trabalho ainda por fazer a respeito dos antigos engenhos no âmbito do patrimônio cultural.

Além dos engenhos, outros bens significativos para o patrimônio industrial e que foram objeto de tombamento são o da fábrica de Ferro Patriótica, localizada em Ouro Preto (MG), em 1938; o Conjunto Arquitetônico e Paisagístico Ver-o-Peso que inclui o Mercado de Carne e o Mercado Bolonha de Peixe, em Belém (PA), em 1977; a Fábrica de Vinho Tinto, em João Pessoa (PB), em 1984. Em São Paulo (SP), os prédios do atual SESC Pompeia, tombado em 2014, e a Estação da Luz, em 1996.

A partir dos anos 2000, na política de ampliação e diversificação de bens culturais do país, se incluem alguns relacionados tanto a processos industriais quanto a obras de infraestrutura. É o caso do patrimônio ferroviário, de locais de comércio como mercados, além de caixas d'água, pontes, chafarizes, entre outros. Como ressaltado anteriormente, a justificativa para a proteção nem sempre se relaciona, ou enfatiza o universo industrial, o que leva a uma desvinculação da importância ou da compreensão desse tipo específico de patrimônio nas políticas de preservação, enfraquecendo ações mais assertivas. É de se ressaltar que não é o caso do patrimônio ferroviário, que tem alcançado maior atenção nas últimas décadas, com inúmeros bens tombados em várias partes do país.

⁷⁰ Conforme I Encontro Técnico do Iphan – Conhecimento e Gestão do Ciclo da Cana de Açúcar – séculos XVI a XIX, realizado nos dias 8 e 9 de junho de 2009, em Recife. E reunião técnica de dia 14 de agosto, Brasília, 2012.

Porém, a pouca evidência dada aos bens de caráter industrial também tem reflexos na atuação dos órgãos municipais e estaduais. Na cidade de Santos, por exemplo, apesar da sua histórica atividade portuária, de concentração populacional e expressiva atividade de comércio e serviços, a seleção do patrimônio material preservado pelo município segue a lógica da política de preservação que, por muito tempo, predominou no âmbito federal, com prevalência na proteção de edificações religiosas, públicas, e outras do período colonial. Apesar do município ter uma variedade de bens tombados, somente em 2019 o Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural de Santos (Condepasa) realizou o tombamento dos edifícios e elementos construtivos que fazem parte do conjunto arquitetônico da Companhia Docas do Estado de São Paulo (CODESP), uma das mais importantes empresas portuárias do país em fins do século XIX. Em São Bernardo do Campo, também são tímidos os avanços, considerando a importância desse município como locus pioneiro da indústria automobilística no Brasil⁷¹.

No Estado de São Paulo, o órgão de defesa do patrimônio cultural estadual foi criado em 1968, o Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo (CONDEPHAAT). Em relação ao patrimônio industrial, a atuação desse órgão tem início na década de 1970, se destacando aqueles relacionados com a expansão ferroviária. Um dos primeiros foi o tombamento da Estação Ferroviária de Bananal e do Horto e do Museu Edmundo Navarro de Andrade. Na década de 1980, são dez construções no interior paulista e duas na cidade de São Paulo, que incluem a Estação da Luz (1982) e o Complexo Ferroviário de Paranapiacaba (1987), ambos relativos à Estrada de Ferro Santos-Jundiaí. Na década seguinte, apenas a Antiga Estação Júlio Prestes (SP), em 1999. Nos anos 2000, o acervo da Estrada de Ferro Perus–Pirapora, em Cajamar, e a Estação de Bondes do Brás, em São Paulo, ocorridos em 2008. Entre 2011 e 2018, seguem medidas de proteção com destaque para o patrimônio ferroviário, com trinta e três tombamentos, incluindo o Antigo Sistema Funicular de Paranapiacaba e seus remanescentes na Serra do Mar, nos municípios de Cubatão e Santo André, e em 2017 o tombamento do Complexo da Estação Ferroviária de Santos, que é o marco zero do traçado da antiga São Paulo Railway, a primeira linha férrea paulista⁷².

⁷¹ Em 2014 foi aberto pelo Iphan o processo T nº 1705/2014, para tombamento do Estádio 1º de Maio (Vila Euclides), tendo em vista a importância desse local para as lutas dos metalúrgicos na década de 70, porém o tombamento não foi efetivado.

⁷² Ressalte-se que na lista de bens tombados em âmbito municipal, pelo Condepasa, e, em âmbito estadual, pelo Condephaat, outros bens relacionados ao universo do patrimônio industrial são tombados, porém em tempos mais recentes.

Das quarenta estações, conjuntos ou complexos ferroviários que constam na lista do CONDEPHAAT, a maioria tem o tombamento aprovado entre 2000 e 2016. É o caso do Sistema Funicular de Paranapiacaba, tombado em 2015, acima mencionado. Porém esses atos ainda estão longe de refletir os testemunhos de importância do Estado. O tombamento de fábricas, indústrias e outros ocorre na década de 1980, com cinco bens protegidos, e três nos anos 90. Mas, assim como os bens ferroviários, a maioria dos tombamentos se dá a partir dos anos 2000, com 27 novos bens incluídos na lista do Conselho de Defesa do Patrimônio, a maioria deles entre 2010 e 2018. Porém, com exceção dos tombamentos relacionados ao patrimônio ferroviário e obras de infraestrutura, nenhum deles contempla bens representativos do processo industrial mais recente, como os da Baixada Santista (Anexo II).

1.5 A paisagem na discussão do legado industrial

No contexto da preservação do patrimônio cultural ao longo do tempo, o aspecto urbano está em evidência especialmente a partir do século XIX, quando a reestruturação em várias cidades europeias prioriza o urbanismo no que se refere à importância da manutenção de exemplos arquitetônicos e do próprio desenho urbano das cidades antigas. Para Choay (2011), os urbanistas são os primeiros a colocar a cidade em perspectiva histórica, tanto em relação à noção de patrimônio, quanto por esta se tornar um problema a novos modelos de organização no período industrial, no século XIX. Especialmente porque, naquele momento, se busca na ciência a justificativa para apresentar um novo modelo de cidade, uma vez que as antigas são vistas como foco de doenças e problemas para a saúde pública⁷³.

Esse discurso higienista, inclusive implantado no Brasil entre a última década do século XIX e princípios do século XX, assim como nas reformas urbanas no Rio de Janeiro, que reconfigura o centro da cidade, gera debates sobre a preservação da arquitetura e centros urbanos antigos, e encontra defensores como o crítico de arte Ruskin (1819-1900) e o arquiteto Camillo Sitte (1843-1903), o que leva à futura preservação de centros históricos ou áreas urbanas. Para Sant'Anna (2014)⁷⁴,

⁷³ Para Choay (2011), a abordagem urbana como objeto patrimonial e, não somente os monumentos, teria se tornado corrente no início do século XX, a partir do seu marco inicial seria a lei francesa de 1930, que cria a noção de sítios naturais protegidos, ampliando a salvaguarda ao patrimônio natural, instituindo a proteção de um espaço e não somente de um monumento; e depois complementada pela “Lei Malraux”, de 1962, que estende a noção de patrimônio às áreas urbanas históricas e permite que sejam administradas por meio de um plano de salvaguarda e valorização.

⁷⁴ SANT'ANNA, Márcia. *Da cidade-monumento à cidade-documento*. Salvador: Oiti Editora, 2014.

O discurso da preservação aplicado às áreas urbanas teve, inicialmente, uma função estratégica de resistência ao discurso higienista e racionalista dominante, que “constituiu” o urbanismo como disciplina “científica”. Mas, num processo que se iniciou no século XIX e se consolidou no século XX, o urbanismo incorporaria crescentemente o discurso da preservação, a ponto de a cidade-patrimônio se tornar uma categoria urbanística e um elemento estratégico do planejamento urbano. (SANT’ANNA, 2014, p. 47).

Assim, quando as cidades se tornam objeto de discussão no campo do patrimônio, o resultado é a preservação de áreas importantes que, de outra forma, não resistiriam. Atualmente, são as paisagens que têm se colocando como um meio não só de estudo, mas também de compreensão das cidades e do território, especialmente no que se refere aos aspectos da identidade dos lugares e da preservação de exemplares arquitetônicos, vistos em contextos mais abrangentes e não somente como um objeto material isolado.

É na abrangência de estudos da paisagem que é incorporado o tema da paisagem industrial que muitas vezes se mostra paradoxal, porque em geral a indústria é responsável pela degradação ambiental e forma paisagens que contradizem o ideário estético, ou de natureza intocada, sedimentado culturalmente. Com os avanços do estudo da paisagem do campo da geografia no século XX, o tema tem se deslocado cada vez mais para outras disciplinas que oferecem enfoques diversos, assim como abordagens, metodologias, objetivos ou interesses, sendo o termo “paisagem” utilizado com definições variadas para cada finalidade de estudo, ao mesmo tempo em que as abordagens multidisciplinares se tornam necessárias⁷⁵.

Carl O. Sauer (1889-1975) foi pioneiro na visão de que a cultura humana, por meio dos seus artefatos materiais, é transformadora da paisagem, e com isso traz o debate para o da geografia cultural, cujos estudos focam por muito tempo na separação entre paisagem natural e cultural. Essa nova perspectiva de estudo da paisagem evolui para o entendimento de que a divisão inexistente, uma vez que toda paisagem de alguma forma tem interferência do homem, seja pela interpretação ou leitura como artefato material, não existindo nenhum lugar que possa ser considerado “intocado” (Ribeiro, 2009, Lampreia, 2012, Santos, 2006).

O historiador Simon Schama (1996, p. 17)⁷⁶ chega a dizer que o mundo “irreversivelmente modificado, das calotas polares às florestas equatoriais, é toda a natureza que temos”.

⁷⁵ Para o geógrafo Yi-Fu Tuan (1979), a paisagem é um conceito efêmero e complexo, ao que o historiador Ulpiano Meneses complementa dizendo que é “terreno movediço”, uma vez que a flexibilidade do termo traz vantagens, mas também pode levar à banalização, podendo perder a sua precisão, carecendo ainda de delimitações teóricas que lhe permita instituir-se como orientação definida do saber (MENESES, 2002, SERRÃO, 2012).

⁷⁶ SCHAMA, Simon. *Paisagem e Memória*. São Paulo: Companhia das Letras, 1996.

Um marco legal importante na trajetória do reconhecimento e proteção de paisagens culturais foi a Convenção do Patrimônio Mundial, de 1992, que incorpora a categoria da paisagem cultural para inscrição na Lista do Patrimônio Mundial da UNESCO⁷⁷. Para Fowler (2003)⁷⁸ essa decisão se dá porque muitos sítios naturais demonstravam uma interação entre influências culturais e naturais que iam além dos critérios existentes. Por isso, o conceito de paisagens culturais para o patrimônio mundial passou a incorporar a noção de pertencimento, significância, valor e singularidade do lugar,

O conceito de “paisagens culturais” como sítios do Patrimônio Mundial abrange, então, ideias de pertença, excelência, importância, localidade, significado, valor e singularidade do lugar. De forma complementar, está também provocando a reflexão sobre o próprio conceito de Patrimônio Mundial (Fowler, p. 19, 2003)⁷⁹.

Assim, a Convenção de 92 demonstra a amplitude do conceito de “paisagem cultural” e afirma que esta abarca uma diversidade de manifestações da interação entre a humanidade e o meio ambiente natural. Destaca que as paisagens culturais podem refletir técnicas específicas sustentáveis de uso da terra, considerando as características e limites do ambiente natural no qual se estabelecem, assim como relações espirituais específicas com a natureza. Para tanto, são criadas três categorias de paisagem, estabelecidas no Parágrafo 39 das Diretrizes Operacionais, de 1999, a saber: Paisagem claramente definida, projetada e criada intencionalmente pelo homem. 2. Paisagem organicamente desenvolvida, com duas subcategorias: a) paisagem relíquia (ou fóssil) e b. paisagem com continuidade; e 3. Paisagem cultural associativa⁸⁰.

No decorrer da década de 1990, as discussões sobre a paisagem cultural ganham força e os estudos se refletem em documentos, especialmente no âmbito de países europeus, com vistas ao desenvolvimento de políticas que considerem a preservação ou a regulação das paisagens culturais, levando em conta as transformações decorrentes da urbanização, do aumento da mobilidade, da mecanização, da agricultura extensiva e de outros. O resultado ocorre em 1995, quando o Comitê de Ministros do Conselho da Europa decide pela adoção

⁷⁷ Essa Convenção ocorreu durante a 16ª Sessão do Comitê do Patrimônio Mundial.

⁷⁸ FOWLER, Peter J. *World Heritage Cultural Landscapes 1992-2002*. Paris: UNESCO, 2003. (Word heritage papers, n. 6). Disponível em: < <http://whc.unesco.org/en/series/6/>>. Acesso em: 19 jun. 2020.

⁷⁹ Tradução livre da autora.

⁸⁰ As Diretrizes Operacionais para a implementação da Convenção do Patrimônio Mundial também apontam critérios gerais para a proteção e gestão das paisagens culturais e ressaltam a importância do grande espectro de valores representados nas paisagens, tanto culturais, quanto naturais. As Diretrizes também destacam a importância da colaboração e aprovação das comunidades locais para a submissão das candidaturas a patrimônio cultural da humanidade.

de políticas de preservação do patrimônio por meio da Recomendação R (95) acerca da conservação integrada de áreas de paisagens culturais como integrantes das políticas paisagísticas.

Em seguida, no ano 2000, é aprovada a Convenção Europeia da Paisagem, que estabelece um conjunto de regras para a proteção, gerenciamento e planejamento das paisagens, compreendendo sua relação com os aspectos naturais e culturais, com destaque para as questões de biodiversidade e ecossistemas. Essa Convenção, que entra em vigor em 2004, no contexto da Unificação Europeia, busca estabelecer, entre outros, políticas públicas comuns que tenham a paisagem como recurso ao estabelecimento e à manutenção de uma identidade europeia. Uma contribuição dessa Convenção é não fazer referência a paisagens “especiais” ou “espetaculares”, ou qualquer outra diferenciação, mas sim ressaltar que todas as paisagens devem ser consideradas igualmente (Antrop, 2013)⁸¹.

A Convenção tem influenciado os processos de planejamento regional e urbano em países europeus por colocar a paisagem como objeto de planejamento. Isso se deve ao fato de que seu conceito, muito embora polissêmico, também tem evoluído e se tornado mais pragmático, abrindo possibilidades de debates mais amplos que agregam o patrimônio cultural, não se limitando ao campo do patrimônio⁸².

No caso das paisagens culturais reconhecidas pela Unesco como patrimônio mundial, atualmente existem 128 listadas⁸³, em diferentes países. Dessas, cerca de 30 podem ser consideradas como de caráter industrial⁷⁶, sendo que Frey Bentos no Uruguai, inscrita em 2015 (Figura 8), depois de Blaenavon, no Reino Unido, inscrita em 2000, tem a designação específica de paisagem industrial (Anexo III). Muito embora as paisagens protegidas pela Unesco tenham uma concentração na Europa, cujos critérios podem ser questionados quando na aplicação para outros países com culturas e tradições distintas, essas paisagens oferecem indicações de gestão e do interesse turístico que colaboram na popularização de termos e do próprio legado industrial.

Ainda no contexto da Unesco, existem aproximadamente 58 locais ou bens reconhecidos como patrimônio industrial, em países como Áustria, Bélgica, Canadá, China, Colômbia, República Tcheca, França, Alemanha, Indonésia, Irã (República Islâmica do Irã), Itália, Japão, Polônia, Espanha, Suécia, Suíça, Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda do Norte, muitos deles também em meio a paisagens singulares como a cidade Industrial de Ivrea

⁸¹ ANTROP, Marc. *A brief history of landscape*. London: Routledge, 2013.

⁸² TICCIH 2015 National Reports. Disponível em <<https://ticcih.org/>>. Acesso em 23 maio de 2022.

⁸³ Esse número corresponde aos critérios estabelecidos para esta pesquisa.

(Figura 9). Uma cidade fundada em 1908 para a Olivetti Company na fabricação de máquinas de escrever, calculadoras mecânicas e computadores de mesa é reconhecida como um exemplo das teorias de desenvolvimento urbano e arquitetura do século XX em resposta às transformações industriais e sociais, incluindo a transição das indústrias mecânicas para as digitais (Unesco, 2022).

Figura 8 - Paisagem industrial de Fray Bentos (Uruguay)



Fonte: UNESCO, 2022

Figura 9 - Ivrea cidade industrial do século XX (Itália)



Fonte: UNESCO, 2022

No Reino Unido, Blaenavon, localizado na extremidade superior do vale de Avon Llwyd, no sul de Gales, é uma das primeiras paisagens industriais a ter reconhecimento pela Unesco como patrimônio mundial⁸⁴. O local é um testemunho da fabricação de ferro e mineração de carvão no final do século XVIII e início do século XIX. O conjunto preservado abrange Blaenavon Ironworks e Big Pit (a última mina de carvão a funcionar), formando uma paisagem com elementos fundamentais para a compreensão do processo histórico da indústria na região, não só das minas de carvão e minério, mas também das pedreiras, do sistema ferroviário, canal, fornos, casas de trabalhadores e infraestrutura social dos trabalhadores.

Ainda em relação ao seu legado industrial, o Reino Unido desenvolve um sistema de preservação também voltado para o turismo. Segundo o *The National Record of the Historic Environment*, mantido pela *Historic England*, há registros de 45.000 locais industriais e edifícios históricos diferentes, com um ativo voltado para esse segmento. Além da criação de museus, como o de Big Pit, que demonstra formas de manutenção da memória desse legado.

Também em outros países europeus têm ocorrido novas formas de organização voltadas para o turismo industrial, a exemplo da *European Route of Industrial Heritage*, com mais de dois mil pontos ou sítios significativos para a história industrial, explicados por meio de sinalização ou novas mídias. Essas rotas regionais ligam paisagens e sítios que deixam sua marca na história industrial europeia.

No contexto da América Latina, destaca-se a Carta da Paisagem das Américas, que nasceu durante o 47º Congresso Internacional de Arquitetura da Paisagem da Federação Internacional de Arquitetos Paisagistas (IFLA), ocorrido em Suzhou na China, em 2010, respaldado pela UNESCO. A Carta surge de uma necessidade de redirecionar o olhar dos gestores ou planejadores para a noção de paisagem, de forma a incorporar na sua atuação o caráter híbrido de natureza e cultura sobre elas, considerada como um bem de direito universal. O propósito da Carta é, entre outros, a recuperação e valorização da paisagem e, dentre os aspectos importantes do texto, está o de destacar a diferença do processo de industrialização entre a América Ibérica e a América Anglo-Saxônica do ponto de vista econômico, social e cultural.

⁸⁴ Blaenavon foi reconhecido pelos critérios: Critério (iii): A Paisagem de Blaenavon constitui uma ilustração excepcional em forma material da estrutura social e econômica da indústria do século XIX e Critério (iv): Os componentes da Paisagem Industrial de Blaenavon juntos constituem um exemplo notável e notavelmente completo de uma paisagem industrial do século XIX. paisagem industrial do século.

No âmbito do patrimônio cultural brasileiro, o Iphan instituiu a Chancela da Paisagem Cultural por meio da Portaria 127/2009⁸⁵ para o reconhecimento de paisagens culturais, que é definida como *uma porção peculiar do território nacional, representativa do processo de interação do homem com o meio natural, à qual a vida e a ciência humana imprimiram marcas ou atribuíram valores.*

Essa portaria foi resultado de um amplo debate e revisão da prática institucional pelo Iphan, sendo o primeiro do gênero. A esse respeito Pereira⁸⁶ (2017, p. 65) explica que até a promulgação da Portaria 127, a instituição tratava a paisagem a partir de três tipos “1) a vinculada ao paisagismo (obra de arte criada pelo gênio humano); 2) a vinculada à natureza espetacular, grandiosa e monumental; e 3) a vinculada à natureza que faz parte da memória coletiva e das histórias de vida.”

A Portaria cria um novo instrumento cujo objetivo é oferecer uma espécie de selo de distinção, um reconhecimento do valor cultural de uma determinada paisagem e que seria gerida por meio de um plano de gestão formulado a partir de um pacto entre poder público, a sociedade civil e a iniciativa privada, resultando em uma gestão compartilhada (DEPAM, 2009). No entanto, esse instrumento não busca o reconhecimento para qualquer paisagem, mas sim àquelas que possuem características e atributos específicos resultantes de como homem e natureza convivem de forma equilibrada e harmoniosa.

Weissheimer (2009)⁸⁷ cita como exemplo “regiões de imigração do Sul do Brasil, os núcleos de pescadores que formam, com seus barcos e suas habitações, as paisagens tradicionais do Patrimônio Naval; o rio São Francisco e o Vale do Ribeira – conjunto de cidades do litoral do Estado de São Paulo que margeiam o rio Ribeira de Iguape.”. Ribeiro (2017) ressalta que a chancela foi pensada em contextos compostos por grupos desprestigiados em seu patrimônio, com os quais se pretendia promover a valorização social por meio de ações de identificação e proteção.

A revisão desse instrumento, iniciada em 2017, aborda vários aspectos que podem ser importantes também na consideração das paisagens industriais, como as unidades de paisagem, que fazem parte de porções territoriais muito abrangentes ou complexas e onde é

⁸⁵ A Portaria 127/2009 não teve ainda aplicação efetiva, muito embora existam processos abertos com esta finalidade. Um dos fatores que pode ser apontado é a própria complexidade desse instrumento que, para ser efetivado, envolve mudança de atitude em relação à ação institucional, seja em âmbito administrativo, de recursos humanos, na relação com a comunidade interessada, dentre outras questões que fogem ao agir histórico do Iphan ao longo do tempo.

⁸⁶ PEREIRA, Danilo Celso. *Paisagem como patrimônio: entre potencialidades e desafios para a implementação da chancela da Paisagem Cultural Brasileira*. (Dissertação, 213 f.). Rio de Janeiro: Programa de Mestrado Profissional em Preservação do Patrimônio Cultural, 2018.

⁸⁷ WEISSHEIMER, Maria Regina (Org.). *Paisagem Cultural*. Brasília: Iphan, 2009.

possível conceber recortes que possibilitem a relação entre elas. Ou, ainda, a gestão compartilhada, que tem como premissa, entre outros, a identificação dos grupos sociais e instituições envolvidas na paisagem cultural, pactuantes ou não, bem como as articulações necessárias, possíveis responsáveis, entre outros elementos que materializam o conhecimento sobre a paisagem como meio de criar mecanismos para sua gestão⁸⁸. Outro aspecto positivo da portaria é a possibilidade de indicação de bens materiais e imateriais que podem ser acautelados individualmente por meio do tombamento ou registro.

Ao identificar o potencial apresentado na norma federal, verifica-se que as paisagens industriais em alguns casos têm possibilidade de se enquadrar nos critérios exigidos, mas em outros podem conflitar com os objetivos da portaria a exemplo daqueles que tem predominância da expressão material, do valor histórico e estético⁸⁹, sem que haja necessariamente uma relação simbiótica com a comunidade próxima, que tem com esta uma relação mais contemplativa e de lazer. Ou que tenham certa complexidade que dependa de outros tipos de gestão, a exemplo de locais que ainda estão em atividade e que possuem dinamismo industrial em âmbito territorial. Ou ainda quando são foco de projetos de interesse econômico ou de modernização, causadores de impactos negativos que se sobrepõem aos valores culturais, sejam históricos, paisagísticos entre outras situações.

Dessa forma, no Brasil as paisagens de caráter industrial necessitam de maior discussão que levem a possibilidades de seu reconhecimento e valorização. Uma delas é a criação de instrumentos ou normas que atendam aos desafios que se impõem às suas especificidades. complexidade e variedade de situações que lhe são característicos e ao mesmo tempo

⁸⁸ No relatório de revisão da Portaria nº 127/2009, ainda não publicado, a chancela é definida como “[...] um instrumento de reconhecimento que não enseja obrigações legais ao Iphan, como de proteção do bem, de fiscalização, de poder de polícia, medidas administrativas visando a assegurar os direitos culturais dos detentores de bens registrados etc. A chancela implica o compromisso efetivo de que os pactuantes agirão conjuntamente pela preservação e gestão daquela paisagem cultural, com base nas ações colocadas no Plano de Gestão, o qual terá como fundamento os valores indicados no dossiê. A rede de atores mobilizados pode envolver órgãos públicos, grupos sociais e/ou indivíduos que desenvolvem práticas de manejo e conservação associados à paisagem cultural, instituições privadas que possuem iniciativas de promoção e valorização da cultura e memória locais, dentre outros.” Cf. Relatório Técnico do Grupo de Trabalho da Paisagem Cultural Brasileira, do Grupo de Trabalho Interdisciplinar (Portaria Iphan nº 104/2017) para avaliar e propor aprimoramentos para o instrumento da chancela da Paisagem Cultural Brasileira (Portaria Iphan nº 127/2009).

⁸⁹ O grupo criado para a revisão da Portaria 127/2009 estabeleceu que a chancela não se aplica a: “objetos exclusivamente do âmbito do patrimônio natural, material ou imaterial. O conceito implica uma abordagem de conjunto de elementos e práticas culturais necessariamente atrelados ao território; paisagens compreendidas a partir somente de valores estéticos, de monumentalidade, de exemplaridade, excepcionalidade ou peculiaridade; ou ainda importância ambiental, histórica, arqueológica ou fóssil per se, não sendo suficientes para conferir a chancela, caso sem ancoragem social na produção de significados; territórios cujos valores se pautem em práticas culturais não vigentes, ou em elementos físicos desaparecidos; paisagens configuradas por ações danosas ou predatórias ao meio ambiente ou conflituosas com os direitos humanos. O foco do instrumento é a sustentabilidade das práticas e dos valores culturais, não havendo sentido no reconhecimento de paisagens onde a ação do homem desqualifica o meio ambiente ou ameaça a dignidade humana”.

diferentes daquelas que são foco do IPHAN. Criar ou repensar instrumentos voltados para essas paisagens pode facilitar não só o seu reconhecimento, mas também a divulgação de elementos arquitetônicos, das estruturas fabris ou obras de infraestrutura como um bem cultural, assim como possibilitar a conciliação de aspectos materiais e imateriais, que são importantes para esse tipo de legado. Somado a isso, a ação conjunta com políticas públicas se faz necessária para que as novas formas de valorização da paisagem possam influenciar no ordenamento do território.

É no bojo dessas reflexões sobre o reconhecimento das paisagens industriais e nos desafios diante das singularidades que estas possuem que se insere a paisagem de Cubatão. Nesse município, a característica que evidencia a paisagem é resultado da política federal de industrialização do país a partir de 1950, e da paulista em particular nas primeiras décadas do século XX. Apesar de possuir feições naturais importantes e monumentais que marcaram por muito tempo as narrativas sobre a região, após a instalação do polo industrial passou a ser objeto de discursos focados na ideia do progresso industrial, muito embora o município não tenha alcançado repercussão por esse desenvolvimento, mas pela degradação do meio ambiente aliado a sérios problemas sociais e urbanos, a ponto de ser conhecido como Vale da Morte, como veremos no capítulo que se segue.

CAPÍTULO II – DA NATUREZA À INDÚSTRIA, DESTRUIÇÃO E OMISSÃO

“A pessoa humana é o sujeito central do desenvolvimento e deveria ser participante ativo e beneficiário do direito ao desenvolvimento.”

(Declaração do Direito ao Desenvolvimento, 1996).

Na Baixada Santista, a paisagem entre o alto da Serra do Mar e a cidade de Santos foi motivo de inúmeros relatos de Viajantes e posteriormente das pessoas que visitavam a região. Em geral, estes se referiam à configuração natural de grande apelo paisagístico que congrega manguezais, uma rica fauna e flora e inúmeros rios em um território relativamente pequeno que termina ou tem início no Oceano Atlântico. Posteriormente, os recursos naturais abundantes em conjunto com a condição histórica de povoamento favoreceram o aparecimento de atividades fabris, que culminou com a construção de indústrias de base em local próximo ao sopé da Serra do Mar. Apesar desses empreendimentos espelharem a modernidade desejada ao país e representar o avanço industrial paulista, Cubatão, o município sede do polo industrial, sofreu com transformações radicais. As mudanças foram em grande parte decorrentes do impacto ambiental e social negativo promovido pela industrialização, após a década de 1950. Porém, atualmente essa situação coloca em xeque o sentido do desenvolvimento conquistado e da paisagem legada, uma vez que os moradores locais ficaram alijados do progresso que almejavam.

2.1 O protagonismo da natureza na Baixada Santista

A relação do homem com o mundo natural e a forma como percebe a natureza variam em consonância com o tempo e o lugar. Quando essa percepção se vincula à natureza como ideário de paisagem, há uma complexidade ainda maior. Para Anne Cauquelin (2007)⁹⁰ a paisagem é o equivalente construído da natureza, pois participa da sua eternidade, como um constante existir antes do homem e, sem dúvida, depois dele. As duas percepções se

⁹⁰ CAUQUELIN, Anne. *A invenção da Paisagem*. São Paulo: Martins Fontes, 2007.

confundem, as distinções se apagam, pois, essas injunções, diz ela, são dos saberes implícitos.

Na Baixada Santista a afirmação de Cauquelin parece encontrar um exemplo bastante contundente quando pensamos no conceito de natureza defendido por Humboldt e, ao mesmo tempo, na ideia de paisagem, firmemente enraizada como uma noção de natureza. Nessa região que se estende entre o Oceano Atlântico e a Serra do Mar, na faixa de terra entre o mar e a serra, se conectam inúmeros rios e manguezais, criando um cenário verdejante de rara beleza que permanece atualmente, mesmo com o aterramento desenfreado dos mangues e o apinhamento de construções portuárias, industriais e ocupações irregulares.

Nesse quadro, a Serra do Mar se destaca tanto do ponto de vista visual quanto como protagonista de uma história de confronto entre o homem e a natureza, devido à dificuldade de sua transposição, o que se dá especialmente no período de colonização. Do ponto de vista físico, a Serra do Mar é uma escarpa montanhosa da borda oriental do Planalto Atlântico que se estende por parte do litoral brasileiro, abrangendo as cadeias montanhosas de São Paulo, Paraná e de Santa Catarina. Suas alturas chegam a mil metros e largura entre 5 e 10 quilômetros, constituindo o maior corredor contínuo da Mata Atlântica⁹¹.

Desde a chegada da expedição exploratória de Martim Afonso de Souza, em 1532, a necessidade de trânsito entre o litoral santista e o interior, centrado posteriormente na vila de Piratininga, levou à construção de sucessivos caminhos que favoreceram o trânsito de viajantes e o escoamento de produtos nacionais e importados.

As vias de comunicação que substituem as trilhas indígenas são verdadeiros exemplos da evolução técnica e de material. A partir do século XVIII, passa a permitir um trânsito considerável de pessoas e mercadorias, porém, com grandes dificuldades de transposição no trecho da serra – que na Baixada Santista atinge 700 metros –, sendo mais facilmente acessada pelo Vale do Rio Mogi, no atual município de Cubatão.

A pequena planície entre o sopé da serra até a cidade de Santos era igualmente árdua devido ao clima quente e úmido e alagada por mangues, onde a presença dos inúmeros rios dificultava a direção. No discurso de inauguração dos monumentos do Caminho do Mar, em 1922, Júlio Prestes⁹² descreve essa região como algo inóspito e perigoso,

⁹¹ *Serra do Mar – A bacia do Rio Grande e seu entorno*, s/d. Livro digital disponível em <https://colmeia.org.br/livro-serra-do-mar/>.

⁹² PRESTES, JÚLIO. *No rancho de Paranapiacaba*. Discurso proferido pelo Dr. Julio Prestes, em 7 de setembro de 1922, na inauguração dos monumentos mandados construir, no Caminho do Mar, pelo governo do estado de S. Paulo, sob a presidência do Exmo. Sr. Dr. Washington Luis Pereira de Souza, comemorando a passagem do primeiro centenario da Independencia do Brasil.

“Do litoral à raiz da serra, que se acantilava como uma muralha misteriosa da terra que os tentava, não havia caminho [...] É o mangue decomposto ao calor tropical. Não é água nem é terra [...] onde, nas ardências do sol, a água pôdre ferve, borbulhando os miasmas da morte. Os cannaes se enovelam em labirintos que colleiam na planície, desafiando as direcções. É pelos rios, de canôas, que eles ancançam a raiz da serra, galgando-a numa escalada de aventura” (Prestes, 1922, p. 13 e 14).

Essa composição da região com a Serra do Mar, seguida na planície de mangues e brejos até o mar levou à necessidade de criação de pequenos portos, denominados de portos de pé-de-serra, de onde era possível seguir por meio de embarcações até Santos. Segundo Peralta (1973)⁹³, o primeiro foi o porto de Piaçaguera, no Rio Mogi, seguido pelo das Almadias, no rio Perequê e por último o Porto Geral de Cubatão, sendo esses locais que deram origem a Cubatão. Assim, essas características naturais e físicas moldam a ocupação e a dinâmica econômica da região (Figura 10).

Dessa forma, a partir do avanço do povoamento e com a intensificação do comércio paulista, a produção que inicialmente consistia em algodão, tabaco e principalmente o açúcar eram trazidas por tropas vindas de São Paulo. Quando chegavam em Cubatão, as dificuldades expostas no trajeto fluvial, embora curto, não raro levava a perda das mercadorias (Figura 11).

Figura 10 - Vista parcial da Serra do Mar na Baixada Santista



Fonte: Keating & Maranhão, 2008, p. 35⁹⁴.

⁹³ PERALTA, Inez Garbuio. *O Caminho do Mar - Subsídios para a História de Cubatão*. Cubatão: Prefeitura Municipal de Cubatão, 1973.

⁹⁴ KEATING, Valandro; MARANHÃO, Ricardo. *Caminhos da conquista – A formação do espaço brasileiro*. São Paulo: Editora Terceiro Nome, 2008.

Figura 11 - Rio Cubatão no século XIX



Rio Cubatão, perto de Santos. Aquarela de Adrien-Aimée Taunay, 1925. Fonte: EXPEDIÇÃO LANGSDORFF (1988), disponível na internet no site <http://www.brasilalemanhanews.com.br/life>

Essas dificuldades impostas pela natureza integram uma variedade de relatos de viajantes estrangeiros que, por motivos diversos, percorreram os vários cantos do Brasil e “tiveram importância crucial no estudo da história brasileira do período colonial”, como destaca Macedo (2017)⁹⁵. Muito embora essas narrativas de viagem tenham sido revistas pela historiografia, situando esses relatos no tempo e no espaço como o olhar estrangeiro sobre o país (Pesavento, 2002)⁹⁶, é certo que muitas dessas descrições nos fornecem informações por vezes detalhadas dos lugares, a exemplo daqueles deixados por viajantes que passaram pelo trajeto litoral-planalto, como o missionário Daniel Parish Kidder (1815-1891), os naturalistas SPIX e Martius⁹⁷, o engenheiro Luís D'Alincourt (1787-1839), o mineralogista britânico John Mawe (1764-1829), o médico Robert Christian Barthold Avé-Lallemant

⁹⁵ MARTINS, Fátima de Macedo. *Saint-Hilaire em Goiás: ciência, viagem e missão civilizatória*. Tese (Doutorado) —Universidade de Brasília, Brasília, 2017.

⁹⁶ PESAVENTO, Sandra Jatahy. *O imaginário da cidade: visões literárias do urbano – Paris, Rio de Janeiro, Porto Alegre*. Porto Alegre: Editora da Universidade/UFRGS, 2002.

⁹⁷ SPIX E MARTIUS. *Viagem pelo Brasil (1817-1820)*; tradução de Lúcia Furquim Lahmeyer. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2017, p. 181.

(1812-1884) e o desenhista Hercule Florence (1804-1879), integrante da expedição Langsdorf, em viagens ocorridas entre 1808 e 1858⁹⁸.

Percebe-se uma dualidade no discurso entre as dificuldades do percurso impostas pelas condições físicas e naturais e, ao mesmo tempo, a sensação de encantamento diante da beleza que essa mesma natureza proporcionava. A natureza é colocada como uma protagonista, um componente em harmonia com a configuração geográfica. Destaca-se o alto da serra, um mirante para se contemplar e apreciar a vista que se descortinava abaixo. Esse aspecto é explorado por Hercules Florence em seu desenho sobre a Calçada do Lorena, que aparece posteriormente em outra versão na pintura de Oscar Pereira da Silva (Figura 12), onde a Serra do Mar tem dupla figuração, a de marco natural monumental vencido pelo trabalho humano e de lugar emblemático de onde se contempla outro aspecto da natureza, o da Baixada, com seus rios, mangues e mar.

Figura 12 - Calçada do Lorena com vista para a Baixada Santista



Fonte: Tela de Oscar Pereira da Silva, a partir de desenho de Hercules Florence⁹⁹.

John Malve¹⁰⁰, a respeito do trecho da Calçada do Lorena, acima, destaca o aspecto técnico de sua construção que, para ele, se igualava ou era superior a obras da Europa. Porém

⁹⁸ Período das viagens: MAWE, John, 1807-1808; SPIX, Johann Baptist von; MARTIUS, C. F. P. Von, 1817-1818; D'ALINCOURT, Luiz, 1818; FLORENCE, Hércules, 1825, D'ORBIGNY, Alcide Dessalines, 1826; KIDDER, Daniel Parish, 1839; AVÉ-LALLEMANT, 1858.

⁹⁹ Imagem do livro Serra do Mar e Mosaicos da Mata Atlântica – uma experiência de recuperação socioambiental. São Paulo: Governo do Estado de São Paulo, 2014, p. 38.

¹⁰⁰ MAWE, John. Travels in the interior of Brazil. Frankfurt, Germany: Outlook Verlag, 2020. Disponível em [google.com.br/books](https://www.google.com.br/books), acesso em 30 abr.2021.

é de Luís D'Alincourt¹⁰¹ a descrição mais admirável da paisagem a partir do alto da Serra do Mar, pois do seu ponto de vista o que se via era um arranjo tão perfeito da natureza que deveria ter sido obra do divino, como mostram os trechos que seguem,

Chegando-se ao ponto mais alto do caminho, chamado o Pico, e voltando os olhos ao Oriente, se lhes apresenta um dos mais encantadores, e variados quadros, em que parece se esmerou a Mão Onipotente, dali se descobrem muitas léguas de mar, até representar confundir-se com a Celeste abóbada: a Costa Atlântica, as diferentes Ilhas, que a ornaram, os montes, e colinas próximas à barra de Santos, e as praias são os mais remotos pontos, que enriquecem tão interessante quadro: nota-se depois a Vila de Santos, os rios, e ribeiros, que, serpenteando, cortam o terreno por diversas, e agradáveis maneiras; um lindo verde de copadas árvores, já frutíferas, já silvestres, matiza a superfície de tão delicioso painel; mais próximos se avistam os multiplicados canais do grande laga-mar, que parecem espaçosas ruas, dividindo formosos canteiros de um elegante jardim, desta forma se finaliza o país, na concavidade que faz a serra para o Nascente. (D'Alincourt, 2006, p. 32).

Hercules Florence¹⁰² também ressalta o aspecto admirável da paisagem entre Santos e Cubatão, denominando a visão da Baixada Santista vista do alto da Serra como uma obra de arte,

Fiquei maravilhado da beleza dos sítios que fui atravessando. Não me fartava de admirar as margens do rio, a superfície calma das águas, os maciços de mangues, que por toda a parte surgem no meio da corrente e se alinham nas bordas, o cantar dos pássaros do país, tão novo para mim; tudo concorria para mergulhar-me a alma em doce melancolia. Depois de posto o sol, o espetáculo mudou: ergueu-se a lua, e o suave clarão veio dar mais formosura àquela noite serena e bela, a primeira que eu assim passava nesta parte da província. Navegávamos por entre ilhas de mangues, cujos grupos dividem o rio em vários canais, alguns tão estreitos, que as árvores entrelaçam os ramos e formam dosséis de verdura ao viajante. [...] Vi então a extensa várzea, Santos, São Vicente, Cubatão, o estreito e tortuoso rio desse nome, a Bertioiga que é uma das suas bocas, as bonitas enseadas de água doce que forma, os canais em linha reta – obra de arte –, a serra que se estende de nordeste a sudoeste fechando como que em arco a formosa baixada de Santos e, afinal, o oceano, em cujo seio aparecem umas ilhotas (Florence, 2007, p. 2-3).

Kidder¹⁰³ é outro que, em sua viagem em 1839, não deixa de mencionar em seus escritos o caminho da serra. É dele o desenho que mostra a ponte coberta sobre o Rio Cubatão (Figura 13), provavelmente a obra de maior importância do povoado naquele momento, onde também se localizavam os serviços de porto e alfândega, de onde partiam embarcações até o povoado de Santos. No desenho abaixo (Figura 13), a pequena ponte perde em escala para

¹⁰¹ D'ALINCOURT, Luis. Memória sobre a viagem do porto de Santos à cidade de Cuiabá. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2006.

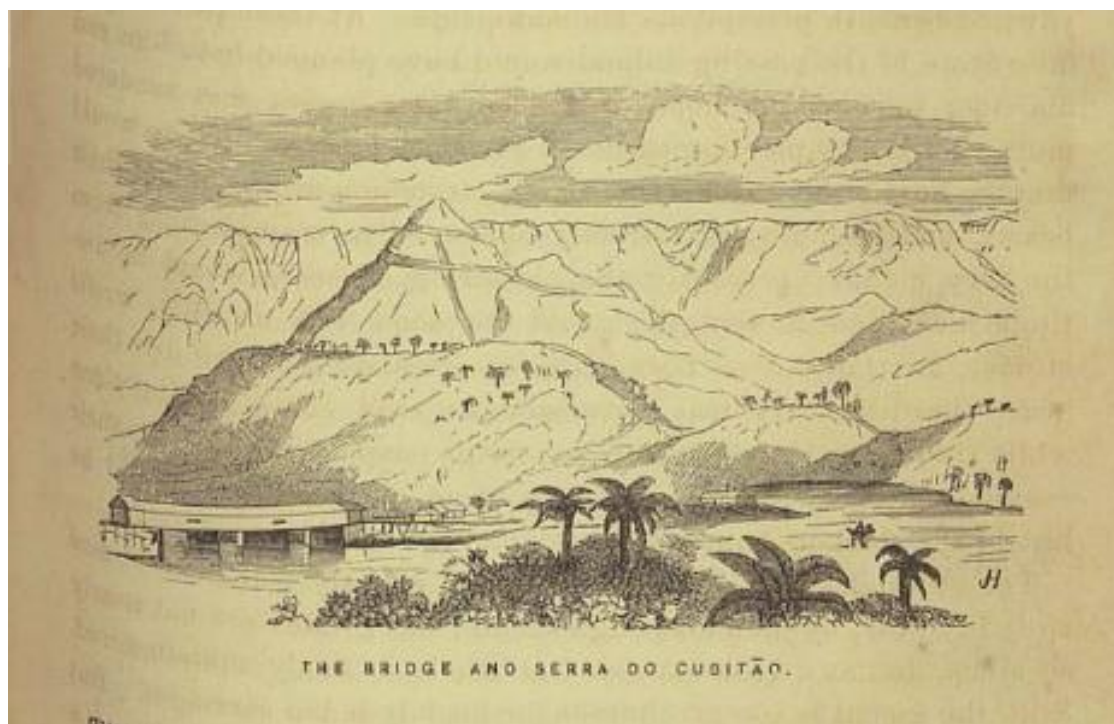
¹⁰² Viagem fluvial do Tietê ao Amazonas de 1825 a 1829 / Hércules Florence: tradução do Visconde de Taunay. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2007.

¹⁰³ D. P. KIDDER, FLETCHER, J. C. O Brasil e os brasileiros (esboço histórico e descritivo). Trad. Elias Dolianiti. 2º volume. São Paulo: Cia. Editora Nacional, 1941.

a serra ao fundo, que se destaca e remete também ao seu papel de mirante para a Baixada Santista.

É verdade que o sacrifício da subida é compensado de quando em vez, pois quando me assentei a uma rocha do caminho e olhei para baixo tive a impressão de que estava na lua e que todo o globo terrestre jazia a meus pés. Panorama de rara beleza, pela variedade que apresenta: mar, terra, planícies, florestas, montanhas e estradas, e, além, o infinito maravilhoso (KIDDER, FLETCHER, 1941, p. 193).

Figura 13 - Ponte coberta sobre o Rio Cubatão



Fonte: KIDDER, FLETCHER, J. C, 1941, p. 191.

Juntamente com os relatos sobre a beleza natural da região, descrições sobre o povoado de Cubatão começam a aparecer à medida que uma estrutura de Barreira Fiscal e portuária se estabelece na margem do Rio Cubatão, como bem demonstram os desenhos do inglês William John Burchell, que passou pelo local entre 1825-1829, e de Hercules Florence, que integrava a mesma expedição que Burchell e retrata o pequeno povoado, onde é possível observar outra perspectiva das construções mais importantes (Figura 14), além de relatar o cotidiano da vida na localidade,

No dia seguinte, presenciando a atividade que reinava em Cubatão, conheci quanto é ponto freqüentado, bem que não seja mais que um núcleo de 20 ou 30 casas mal construídas. É o entreposto entre São Paulo e Santos. Durante os oito dias que lá fiquei, vi diariamente chegar três a quatro tropas de animais e outras tantas partirem.

Cada tropa compõe-se no geral de 40 a 80 bestas de carga, guiadas por um tropeiro e divididas em lotes de oito animais que caminham sob a direção de um camarada. [...].

As tropas, ao descerem de São Paulo, vêm carregadas de açúcar bruto, toicinho e aguardente de cana e voltam levando sal, vinhos portugueses, fardos de mercadorias, vidros, ferragens, etc. (Florence, 1825, p. 4).

Figura 14 - Aldeia do Cubatão em 1825



Fonte: Desenho do caderno de Hercule Florence de 1825, disponibilizado pelo Instituto Hercules Florence (<http://13.82.108.85:8080/jspui/handle/1357/120>).

Cubatão, mesmo sendo dotado de atividades portuárias exclusivas, no século XIX era um povoado tímido, embora tenha merecido atenção desde o início da colonização. Parte das terras do atual município localizadas na planície à margem esquerda do Rio Cubatão, estendendo-se até a encosta da Serra do Mar e se alongando pelo Vale do Rio Mogi, integram a primeira doação de terras no Brasil em nome da Coroa Portuguesa. São as três primeiras sesmarias doadas por Martim Afonso de Souza, em 10 de fevereiro de 1532 a Rui Pinto, como lembrado por Couto (2002)¹⁰⁴,

¹⁰⁴ COUTO, Joaquim Miguel. *Entre estatais e transnacionais: o polo industrial de Cubatão*. 2003. Tese (Doutorado) – Faculdade de Economia da Universidade de Campinas, Campinas.

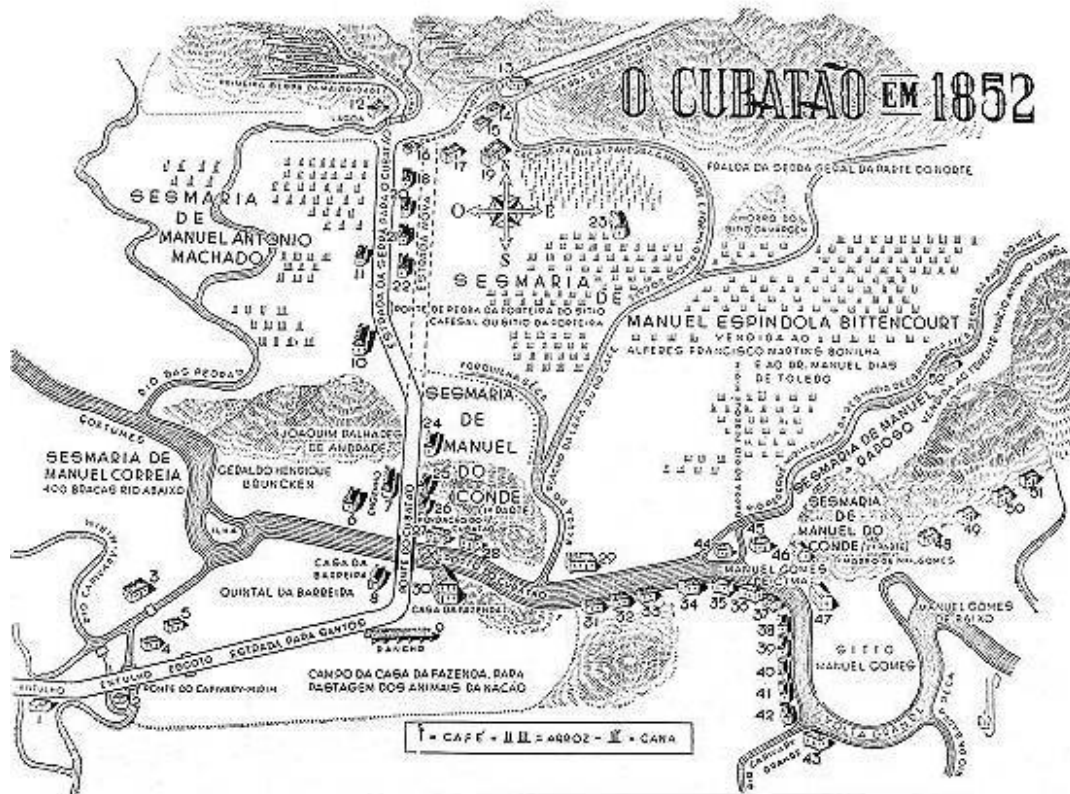
Na verdade, as três primeiras sesmarias dadas no Brasil, em nome do rei de Portugal, se encontravam, em parte, nas terras do atual município de Cubatão. A sesmaria de Pero de Góes ficava na margem esquerda do Rio Mogi, atual Cosipa. A sesmaria de Rui Pinto ficava entre a margem direita do Rio Mogi e a margem esquerda do Rio Perequê, atual Alba, Union Carbide, Rhodia, Cabocloro, Copebrás, etc. A terceira sesmaria, de Francisco Pinto, ficava entre a margem esquerda do Rio Perequê e a margem direita do Rio Pilões, área atual das indústrias Petrocoque, Refinaria Presidente Bernardes, Usina Henry Borden, Cia. Santista de Papel e Ultrafértil-Cubatão. Uma quarta sesmaria seria dada a Antônio Rodrigues de Almeida, localizada na margem esquerda do Rio Pilões, até a cachoeira do Rio Cubatão; região ainda hoje cercada de árvores e plantações de banana, em contraste com as outras áreas, utilizadas como zonas industriais. Pode-se observar a antiga sesmaria de Antônio Rodrigues, ainda de grande beleza vegetal, quando atravessamos o primeiro viaduto da Rodovia dos Imigrantes, na subida da Serra do Mar: tanto à esquerda como à direita do viaduto o que vemos são as antigas terras de Rodrigues, e o rio que a ponte da Imigrantes corta é o Cubatão. (Couto, 2003, p. 07)

A doação dessas sesmarias se insere na tentativa da Coroa em criar as bases para a fixação de portugueses na região, assim como desenvolver o cultivo da cana de açúcar, portanto, nesse período também é criada a Vila de São Vicente. No entanto, apesar de serem instalados engenhos em vários pontos da atual Baixada Santista, que iam de Cubatão a Bertioxa, a fase dedicada à produção canavieira foi breve por encontrar condições mais favoráveis no Nordeste (Fausto, 1995). No entanto, essa região pode ser considerada como representativa dos primórdios dessa indústria no Brasil, sendo o Engenho São Jorge dos Erasmos, localizado no município de Santos, um dos três primeiros do país.

Na região de Cubatão, fracassada a plantação de cana, uma tentativa de desenvolvimento foi a doação de terras entre 1814 e 1818 a cinco famílias vindas da Ilha dos Açores, inicialmente destinados ao núcleo de Casa Branca (Figura 15). Essas famílias passam a ocupar a margem esquerda do Rio Cubatão, em direção ao sopé da serra, onde tentam implantar a agricultura que só se firmaria em fins do século XIX, quando da construção da Estrada de Ferro SPR que se torna a via de transporte principal, substituindo o uso de mulas.

No entanto, as atividades de agricultura na região não parecem ter prosperado até fins do século XIX, quando se desenvolve a bananicultura. Nesse lapso de tempo, a principal atividade local era a de pouso de tropeiros e alfândega.

Figura 15 - Divisão de terras em Cubatão - 1852



Fonte: SILVA SOBRINHO, 1957, p. 127¹⁰⁵.

A bananicultura alcança significativa expressão econômica, cuja produção é voltada para a exportação desde finais do século XIX, atingindo o auge na década de 1930. Na primeira década do século XX as plantações de banana ocupavam boa parte do território cubatense, chegando até a subir as escarpas da Serra do Mar (Couto, 2003). A paisagem dos bananais se torna característica de Cubatão, sendo retratada em um dos 55 vitrais do Mercado Municipal de São Paulo, realizados entre 1928 e 1933¹⁰⁶ (Figura 16), inspirados em temas referentes à agricultura e ao agricultor brasileiro. O que também demonstra a importância desse cultivo para a região.

¹⁰⁵ SILVA SOBRINHO, José da Costa e. *O Cubatão e seus povoadores*. In: Romagem pela terra dos Andradas. Rio de Janeiro: Livraria Freitas Bastos, 1957, p. 127.

¹⁰⁶ Conforme matéria do periódico Ilustração Brasileira (FRA): “A colheita de bananas no Cubatão. Vitral executado pela casa Conrado, para o Mercado Municipal de São Paulo”, 1929. Edição 00109. Disponível em <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>. Acessado em 03 jun. 2020.

Figura 16 - Vitral do Mercado Municipal de São Paulo



Fonte: Site descubrassampa.com.br

2.2 O polo industrial de Cubatão e as narrativas de progresso

A partir do funcionamento da SPR, e à medida que novas e melhores estradas vão sendo instaladas entre o planalto e o litoral, a região passa a ser mais visitada como marco natural e mirante. Jornais na década de 1910 observam que já eram comuns excursões de turistas estrangeiros que desembarcavam no Porto de Santos dirigindo-se ao alto da Serra, em trajeto de carro e trem. Quando inaugurado o Caminho do Mar em 1922¹⁰⁷, eram comuns competições de ciclismo, encontro de clubes associativos, entre outras atividades, sendo o Alto da Serra o local de parada escolhido para almoço, descanso e contemplação da paisagem.

Na década de 20, quando do início das obras da usina de energia, foi construída uma casa de visitas próximo ao Caminho do Mar, tanto para hospedar técnicos da empresa quanto para pessoas ilustres em vista da beleza natural da região.

¹⁰⁷ A primeira fase do Projeto Serra ocorre entre 1901-1925. Em outro momento, que vai de 1926-1929, tem início a construção da barragem do Rio das Pedras e da Usina de Cubatão. Os estudos, projetos e construção da Usina, exigiram a criação de um Departamento de Novas Construções, filiado à Companhia holding da Light, sob a direção do engenheiro americano Asa White Kennedy Billings (1876-1949) e de um grande grupo de engenheiros, a maioria estrangeiros. Para a construção foram envolvidos cerca de quatro mil trabalhadores supervisionados por centenas de profissionais experientes e exigiam o emprego de maquinaria pesada; a criação de um hospital na encosta da serra para tratar os casos de malária, comum naquele local. Também foi desenvolvido um sistema para transportar os materiais que chegavam ao porto de Santos. Em 12 de outubro de 1926 é inaugurada a primeira fase da UHB com o funcionamento do primeiro gerador, na presença do presidente do Estado de São Paulo, Carlos Campos, e mais 300 convidados. A obra foi concretizada na década de 60 (Pinto, 2015).

O enaltecimento da natureza vai dando lugar aos feitos técnicos de superação dos obstáculos naturais para melhoria do trânsito. Rudyard Kipling¹⁰⁸, que desce a Serra do Mar por trem em 1928, descreve a obra ferroviária ressaltando que nada se deixou na natureza no estado natural, ou desguarnecido (Figura 17),

Deve haver regiões piores para estradas de ferro no mundo, mas não as conheço. Cada metro das encostas dessas montanhas traiçoeiras conspirou contra o homem das encostas quase verticais e invisíveis no alto às ravinas quase verticais abaixo. Não se pode deixar de lado a perícia quase diabólica da água em atacar os pontos mais fracos dos suportes dos viadutos, das bocas dos túneis e das curvas. Todos os declives e cortes foram canalizados, empedrados, cimentados e, sempre que possível, desviados. Todo o terreno que oferecia espaço para qualquer coisa, salvo para um abrigo da neve, foi trazido para a linha de frente. Nada se deixou na natureza no estado natural ou desguarnecido. As valas são profundas como cisternas e os pontilhões vão pelo mesmo caminho. Havia viadutos estendidos sobre abismos onde se poderia cair durante trinta metros em florestas de quinze metros de altura antes que se começasse realmente a cair. (Kipling, 1928, p. 23.).

Figura 17 - Trecho da São Paulo Railway (SPR) no trecho da Serra do Mar



Fonte: Foto de M. Ferrez para o livro *Cenas Brasileiras*, p. 35.

¹⁰⁸ KIPLING, Rudyard. *Cenas Brasileiras – um documento inédito – a presença de Kipling no Brasil*. (Trad. Pinheiro de Lemos). Rio de Janeiro: Livraria Brasiliense, 1928.

Depois da ferrovia, a exaltação do domínio tecnológico se dá com a construção da Usina Henri Borden (1925), a maior obra da empresa canadense The Brazilian Tramway, Light and Power Company Limited, estabelecida no Brasil em 1899. Conhecida como Light, a obra foi considerada na época a maior hidrelétrica da América do Sul. Isso fez com que, na década de 20, Cubatão passasse a ser associada com progresso e infraestrutura de ponta no país, destacando-se no mundo entre os grandes investimentos em hidrelétricas (Pinto, 2015)¹⁰⁹. Para MacDowall (2008)¹¹⁰ e Sofia Beal (2013)¹¹¹, a importância dessa usina não se dá somente pelas inovações tecnológicas desenvolvidas para superar a geografia da região na produção de energia, mas por sua extensão e pela importância simbólica para a nação que tenta se legitimar no mercado internacional.

Mesmo assim, as belezas naturais se mantêm como um cartão de visitas da Light, o que acabou se tornando parte do roteiro turístico da Baixada Santista. Outras empresas, como a Companhia Fabril, também passam a explorar a beleza da paisagem, tendo sido realizado um filme promocional de suas atividades produtivas em 1922, por ocasião da Exposição Internacional do Centenário da Independência¹¹², no Pavilhão ao Estado de São Paulo. Parte desse filme ressalta os rios e as cachoeiras na Serra do Mar, no entorno da fábrica.

Nas décadas de 50 e 60, o discurso de progresso industrial já está estabelecido. A UHB se torna um fator decisivo para a industrialização da Baixada Santista¹¹³ nas décadas seguintes com a criação do Polo Industrial no contexto das políticas desenvolvimentistas da Era Vargas e JK, como mencionado no capítulo anterior. Essa circunstância muda definitivamente o foco da narrativa da natureza para o processo de modernização industrial do país.

É no contexto de anseio governamental de emancipação do Brasil, no que se refere à refinação do petróleo e de concentração industrial em São Paulo, que ocorre a construção da Refinaria Presidente Bernardes de Cubatão (RPBC) (Figura 18)¹¹⁴. Um projeto do governo de Vargas para duplicar a capacidade da Refinaria de Mataripe (1950), no Estado da Bahia, e montar a refinaria de Capuava e de Cubatão com capital nacional do petróleo.

¹⁰⁹ PINTO, Celma do Carmo de Souza. Paisagem industrial em Cubatão-SP: o caso da Companhia Fabril do Cubatão e da Usina Henry Borden. 2015. 197 f., il. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília, Brasília, 2015).

¹¹⁰ MCDOWALL, D.. Light: a história da empresa que modernizou o Brasil. Rio de Janeiro: Ediouro, 2008.

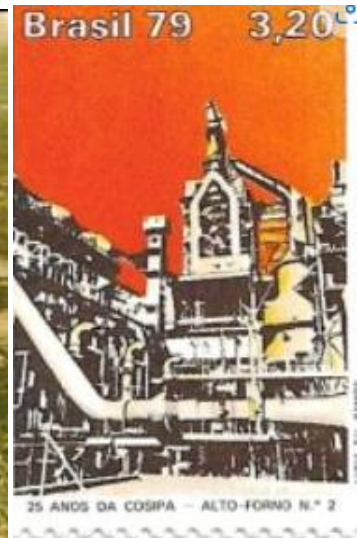
¹¹¹ BEAL, S.. Brazil Under Construction. Fiction and Public Works. New York: Palgrave Macmillan, 2013.

¹¹² Realizada no Rio de Janeiro entre 7 de Setembro de 1922 e 23 de Março de 1923, participaram todos os estados brasileiros e diversos países.

¹¹³ Muito embora a região de Cubatão já apresentasse uma vocação industrial com a existência de fábricas e cortumes desde fins do século XIX. A Esse respeito ver os trabalhos de GOLDENSTEIN (1972), COUTO (2003) e PINTO (2015).

¹¹⁴ Primeira imagem, Cartaz de 1953 e Revista Manchete. Retrato de São Paulo, 1974, Edição Especial.

Figura 18 - Propaganda sobre o progresso industrial em Cubatão



Da esquerda para a direita, indústria como fonte de riqueza, Cubatão como motor de São Paulo, Cartão Postal com imagem da RPBC e selo comemorativo aos 25 anos da Cosipa. Fonte: Revista O Cruzeiro, 1958, p. 129. E Acervo da Biblioteca Nacional.

As propagandas tinham foco na RPBC, como a primeira e maior refinaria da Petrobras, cuja imagem era distribuída até mesmo em cartões postais que circulavam no país. Posteriormente isso ocorre também com a Cosipa, que chega a ter um selo comemorativo dos seus 25 anos, pelos Correios, com a imagem do alto forno (Figura 19). Ainda na década de 80, era comum em jornais e revistas propaganda também de empresas e fertilizantes e cloro, como a Ultrafertil, Iap e Carbocloro.

Dessa forma, tudo começa com a RPBC, vista como uma garantia de progresso¹¹⁵ brasileiro e também de Cubatão, no que diz respeito à possibilidade de desenvolvimento e riqueza para o recém-criado município – até então uma mera área rural do município de Santos – emancipado pela lei nº 233, de 24 de dezembro de 1948.

Um município que surge com todas as garantias de vitória

As possibilidades econômicas do Cubatão e as realizações do atual Prefeito Sr. Armando Cunha

Até 1948 o Cubatão era um distrito do Município de Santos, citado apenas pela extensão dos vastos bananais e pelo valor de algumas indústrias, ali instaladas pela vontade férrea de poucos, mas dedicados homens, uns nascidos ali e outros vindos das longínquas plagas luzitanas. Ao seu desenvolvimento estão ligados nomes que jamais se apagarão da grata lembrança do povo, como sejam: Francisco Cunha, proprietário e criador de diversas iniciativas, José Maria Ruivo, Alberto Stievani, além de outros.

Com a sua elevação a Município, um novo surto de progresso e de entusiasmo nasceu em todas as atividades, incentivando o povo aos mais diversos empreendimentos, promovendo o bem-estar da coletividade.

Cubatão possui uma área de 143 quilômetros quadrados, com uma população calculada em 20.000 habitantes. Suas principais fontes de produção encontram-se na agricultura e nas seguintes atividades: Industrial, Comércio



Sr. Armando Cunha, Prefeito número um, do Município de Cubatão

Fonte: Revista Ilustrada, 1949. Hemeroteca da Biblioteca Nacional

Em 1950, têm início as obras que ficaram a cargo da empresa *Hydro Carbon Research Inc.* e dirigida pelo General Stenio de Albuquerque Lima. O objetivo era a produção de mil barris de gasolina por dia. Para Cubatão, a expectativa de um futuro promissor era tamanha que, em 1957, um jornal local noticiou a ligação ferroviária entre Cubatão e Brasília, que estava sendo construída no centro oeste brasileiro¹¹⁶.

A luta pela emancipação do município já ganha contornos desde tempos anteriores, de acordo com o Jornal “A Voz de Cubatão” que, em 1930, publica artigo no intuito de se iniciar uma luta pela autonomia”. Esse debate ganha consistência com a possibilidade de aumento

¹¹⁵ *Garantias de progresso municipal com a participação da “Petrobrás”*. Jornal Folha de Cubatão, p. 01, 1958 e, *Um município que surge com todas as garantias de vitória*. Ilustração Brasileira (FR), 1950, 188, p. 137.

¹¹⁶ *Ligação ferroviária de Cubatão a Brasília*. Jornal A Folha de Cubatão, 03 nov. 1957, nº 139, ano III.

da arrecadação¹¹⁷. Assim, a construção da RPBC, como da Companhia Siderúrgica Paulista (COSIPA), em 1966, são fundamentais para o início da formação do polo industrial, pois, à medida que vão sendo criadas condições de infraestrutura industrial, outras empresas de derivados químicos e de petróleo são construídas, criando um polo com mais de 20 indústrias no findar os anos de 1970 que se somam a fábricas instaladas na localidade nas primeiras décadas (Pinto, 2015)¹¹⁸. Para tanto, exige-se o aterramento de extensas áreas de manguezais, que se utiliza de terra acarreada dos morros próximos, do esgotamento das pedreiras e de recortes causados à própria Serra do Mar. Isso possibilita a afirmação de que a indústria na região é criadora de sua própria geografia.

O polo industrial transforma Cubatão na “capital do petróleo”, na cidade do trabalho e do progresso, com grandes projetos de implantação como no caso da Cosipa, cujos estudos iniciais indicam até a construção de uma cidade industrial ao lado da usina siderúrgica dentro do espírito de euforia desse momento (Figura 19). Pelo Relatório preliminar para a construção de uma Siderúrgica em Cubatão, essa cidade a ser construída tinha como objetivo abrigar de vinte e cinco a trinta mil trabalhadores, incluindo engenheiros, pessoal administrativo e médicos e aponta como aspectos favoráveis para essa construção o terreno plano, proximidade de vias e principalmente ficar situada ao lado da fábrica.

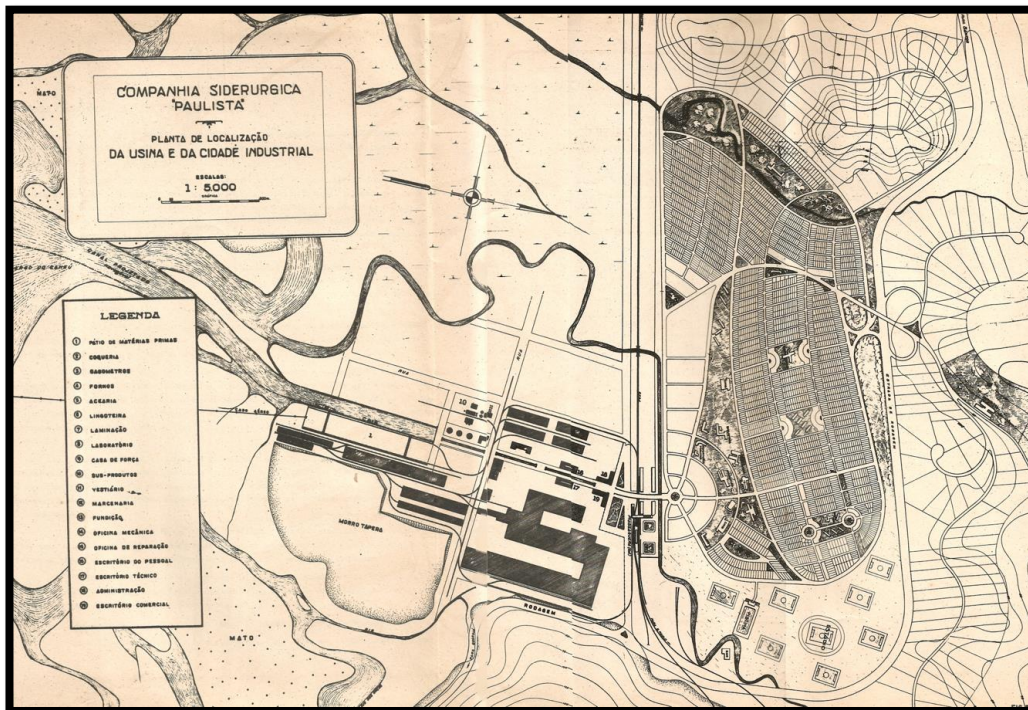
Esse estudo preliminar da futura Cosipa é provavelmente o primeiro a demonstrar preocupação com a construção de moradia para os trabalhadores, porém não foi levado a efeito e nem aponta os possíveis impactos. O futuro demonstrou a inviabilidade de moradias ao lado da área de produção como coqueria, fundição, alto forno etc. que em conjunto com a expansão industrial levaria a efeitos negativos para a saúde humana, como foi demonstrado pelos problemas decorrentes da instalação da Vila Parisi, bairro de trabalhadores situado na

¹¹⁷ Conforme matéria do historiador Antônio Simões de Almeida, no Diário de Cubatão de 31 de dezembro de 1961, a 28 de fevereiro de 1930, o jornal “A voz de Cubatão” publicava a manchete “Cubatenses! Somos pela independência municipal de Cubatão, porque não pode haver grandeza sem autonomia.” Nessa mesma matéria aponta o plebiscito a respeito da emancipação ocorrido em 17 de outubro de 1948, no qual, dentre os votantes, 1.107 votos foram a favor e 82 contra. Conforme parecer favorável à elevação do Distrito de Cubatão a Município, elaborado pela Comissão Estatística da Assembleia, uma das justificativas era a renda de Cubatão que em 1947 foi de Cr\$ 169,604,00 que ultrapassaria o limite de Cr\$ 100,000,00 exigido por lei (Peralta, 1980, p. 289).

¹¹⁸ A RPBC, inaugurada em 16 de abril de 1955, foi a primeira grande refinaria do país e responsável por 50% da produção nacional de petróleo e derivados. Por essa razão mobilizou grande número de autoridades nacionais e internacionais durante e após sua inauguração. No entanto, o pagamento de impostos pela RBBC ao município foi interrompido entre 1958 e 1961, só foi regularizado com a judicialização do caso pelo então prefeito municipal, Armando Cunha, e significava praticamente 50% da arrecadação do município. Couto (2003, p. 199) explica que após três anos a Petrobrás decidiu não pagar mais os impostos devidos, sendo que a Refinaria se comprometeu apenas com a prestação de alguns serviços como asfaltamento de ruas, fato que gerou mobilização popular e a judicialização do caso.

área industrial que ocuparia as manchetes dos jornais nas décadas seguintes devido aos problemas de saúde e ambientais causado pela proximidade com as indústrias.

Figura 19 - Estudo para implantação da Usina Siderúrgica e da cidade industrial (Cosipa)



Fonte: Companhia Siderúrgica Paulista (1954)¹¹⁹.

Na verdade, as plantas industriais foram construídas à revelia de um planejamento que levasse em conta as consequências de empreendimentos tão grandes, como a quantidade de trabalhadores, os impactos urbanos no município, entre outros. Ao contrário, a vinda dessas empresas se mostrou totalmente alheia à presença de uma cidade, o que na época não era incomum em vista da novidade e da consequente ausência de legislação com essa finalidade. E dessa maneira vai surgindo um polo industrial. Após a construção da Refinaria (Figura 20), esta induz à instalação de outras petroquímicas como a Alba, União Carbide, Gespa, Copebrás, Petrocoque e Columbia Chemical, ocupando grandes áreas.

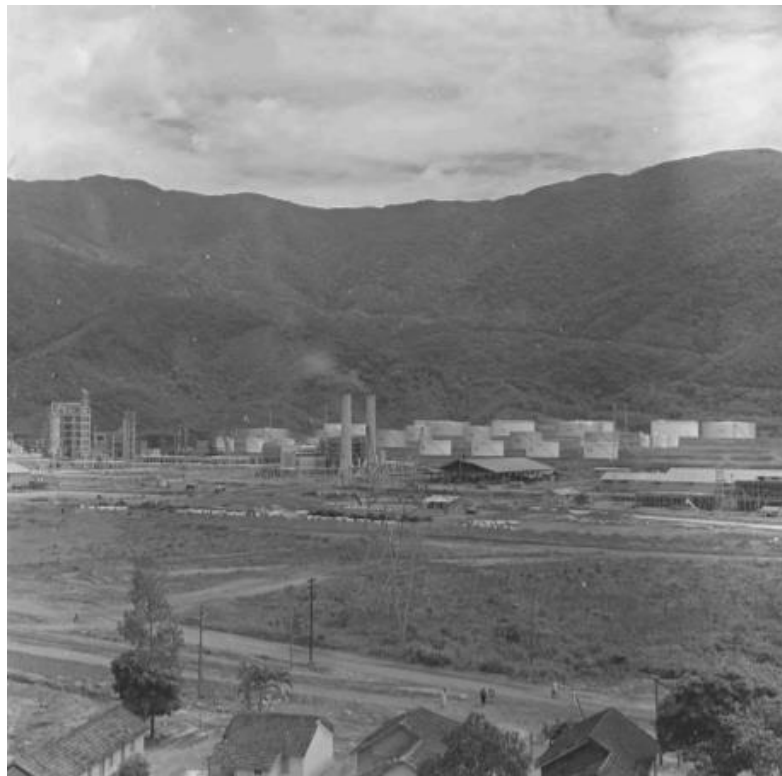
Ao dar início às obras, a COSIPA, a atual Usiminas, reserva uma área de mais de doze milhões de metros quadrados ¹²⁰. A Cosipa atrairia empresas do ramo de cimento e metal

¹¹⁹ Companhia Siderúrgica Paulista – Memorial sobre a instalação de uma usina siderúrgica, em Piassaguera, município de Cubatão – Estado de São Paulo. São Paulo: Comissão Organizadora dos Estudos Preliminares, 1954, p. 88.

¹²⁰ Dados encontrados respectivamente na página oficial da Petrobras, disponível na internet e em (Couto, 2003).

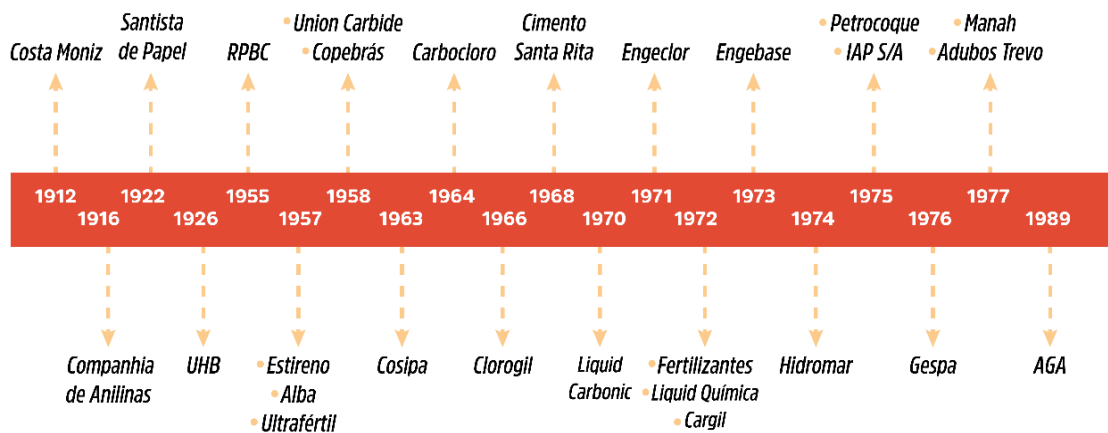
mecânica. A Ultrafertil, no ramo de fertilizantes, empresas como a Adubos Trevo, Fertilizantes União, Solorrnico, Manah, Iap, Indag, tendo no seu entorno indústrias químicas como a Clorogil (Rhodia), Engecolor e Hidromar, entre outras (Couto, 2003), que se somam a fábricas e à usina de energia já existentes (Figura 21).

Figura 20 - Refinaria de Cubatão na década de 1950



Fonte: Arquivo Nacional

Figura 21 - Linha do tempo das empresas e instalações industriais 1912 – 1989



Fonte: Produzida pela autora.

Em visita à Refinaria, em 1955, o então vice-presidente da República Café Filho se surpreende com o fato de que Cubatão seja um município: “Sinceramente, imaginei que Cubatão fosse somente a refinaria, mas pelo que acabo de ver, trata-se de uma cidade propensa a um futuro bastante próspero”¹²¹. O que demonstra o descaso com o local ao mesmo tempo fortalece a ideia de que o município sofreria.

O novo status e a expectativa de progresso fazem com que o Dia da Indústria, comemorado no dia 25 de maio, passe a ser celebrado quase no mesmo nível de importância que o da emancipação do município (Figuras 22). Os símbolos da cidade, como o brasão, são criados em 1966, e o hino, de 1969, incorporam elementos que fazem alusão ao progresso industrial do município baseado na produção de energia, petróleo e siderurgia¹²².

Figura 22 - Propaganda relativa ao aniversário da RPBC



Fonte: Folha de Cubatão, 06 out. 1957, ano III, nº 13.

Em 1974, no auge do polo industrial, com suas vinte e quatro indústrias em funcionamento, a prefeitura local encomenda ao pintor francês Jean Luciano o que seria a imagem mais divulgada e simbólica para o município, o “Menino Felipe” (Figura 23), uma

¹²¹ Matéria do Jornal O Reformador, citado por Couto, 2003, p. 75.

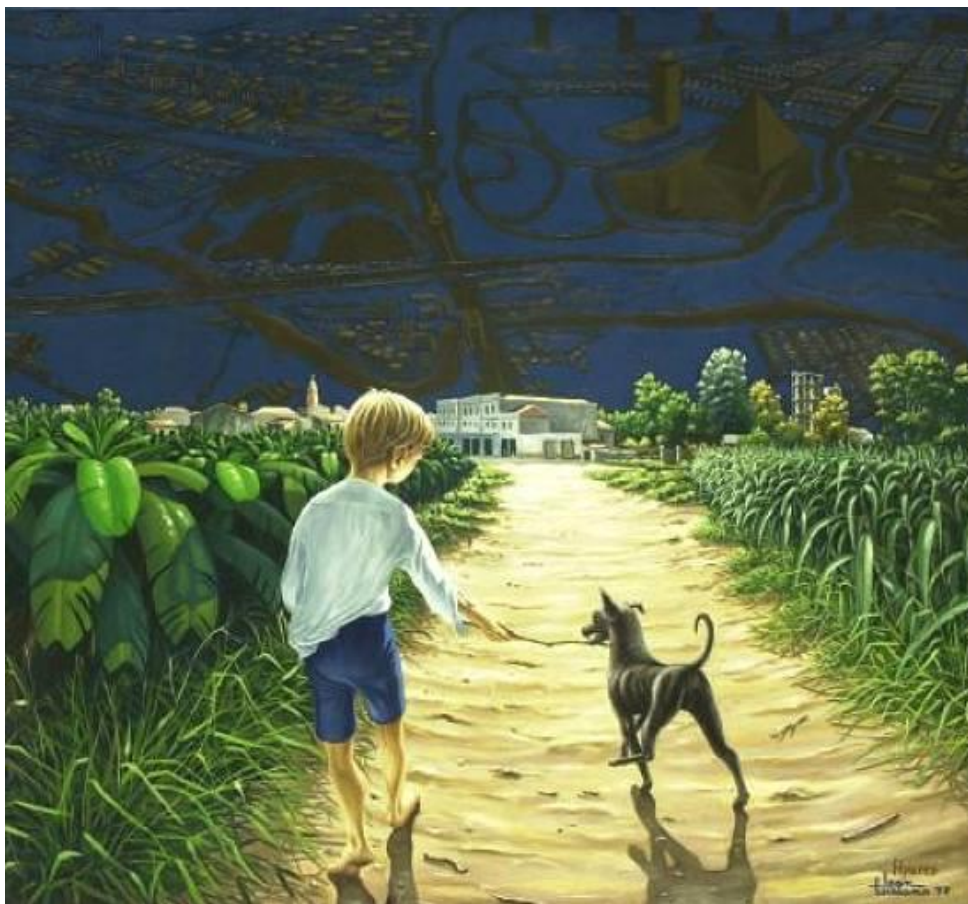
¹²² O brasão lembra o progresso, a energia elétrica e a siderurgia. O hino por sua vez se inicia fazendo referência à natureza, “Longos séculos emoldurada de palmas tão brasileiras, ao som das cachoeiras” e, ao final muda de tom “Ó magia de condão de fadas, a bela região domina, o ouro negro refina, és fonte de força e luz”.

referência à obra homônima de Afonso Schmidt (1890-1964), no qual o escritor discorre sobre sua infância em Cubatão,

O Menino Felipe é um cubatense do alvorecer do século, quando a nossa terra não passava de uma estrada. Ele atravessou a nado o Rio Cubatão (lá em cima) e brincou com todos os moleques do seu tempo, dos quais guarda as melhores saudades. Ele estudou nas escolinhas do bairro e mais tarde cultivou a sua arte apesar de todas as dificuldades e, principalmente, sonhou. [...]. O Menino Felipe, talvez seja corujice de minha parte – é o primeiro romance escrito no Município, do Casqueiro ao Alto da Serra. Apresenta sua paisagem, os seus costumes, algumas de suas figuras [...]. (Schmidt, 1957).

A pintura coloca em primeiro plano o personagem de Schmidt em meio aos bananais, em direção ao futuro, que se refere a outra obra de Schmidt, a ficcional Zanzalá, uma cidade idealizada localizada no sopé da Serra do Mar, por volta de 2029. O lugar teria uma sociedade baseada na cultura e seria voltado para as artes e a música, com harmonia e simplicidade entre as pessoas, sem deixar de lado o avanço tecnológico.

Figura 23 - O menino Felipe em pintura de Jean Luciano



Fonte: Site Novo Milênio.

A utopia de Schmidt se aproxima da realidade quando a violência encerra sua história, tornando possível uma analogia às narrativas do progresso em detrimento da natureza, que previa desenvolvimento por meio da industrialização. Para Darcy Ribeiro (1995) no Brasil, “O processo de industrialização, enfatizado depois de 30, não nos levou ao Primeiro Mundo, como se pensava. As perspectivas de independência econômica e de autonomia nacional foram varridas do mapa”¹²³. Da mesma forma, Cubatão não alcançou o progresso que almejava a partir da instalação da Refinaria Presidente Bernardes e, posteriormente, do polo industrial. Ao contrário, três décadas depois da instalação da Refinaria o que pode ser visto foi uma desigualdade econômica abismal entre a riqueza produzida pela indústria e a realidade da população trabalhadora de Cubatão, além disso, o município viu as consequências negativas da industrialização no meio ambiente, com níveis de poluição alarmantes, cuja paisagem se tornou conhecida como Vale da Morte.

2.3 A construção do “Vale da Morte”

O processo de industrialização em várias partes do mundo provoca uma completa transformação do meio rural e urbano. No entanto, é no meio ambiente que as transformações são mais evidentes. Para Donald Worster¹²⁴ a degradação ambiental aparece como resultado do desconhecimento e da indiferença quanto às possibilidades e limites físicos do planeta. Somente no final do século XX vem a se entender meio ambiente como forma de apreensão do mundo, “um produto cultural e um campo de ação econômica, política e social” (Worster, 1994).

A Conferência de Estocolmo, que ocorre em 1972, é o primeiro evento a tratar da questão ambiental em escala global, chamando a atenção para a interdependência das sociedades industriais e apontando a necessidade de compromissos conjuntos de preservação do meio ambiente para as gerações futuras. Uma maior consciência para o tema cresceu a partir de então, influenciada pelos movimentos ambientalistas, inicialmente desenvolvidos na Europa e nos Estados Unidos.

No Brasil, o polo industrial de Cubatão antecedeu esses debates. Sua idealização se ancora no processo desenvolvimentista dos anos 50, quando a industrialização de base seria um dos caminhos para sua modernização e independência econômica. No entanto, esse

¹²³ Darcy usa ufanismo como motor da crítica. Folha de São Paulo, 05 maio, 1995 (Ilustrada).

¹²⁴ WORSTER, Donald. *Nature's Economy – A history of ecological ideas*. UK: Cambridge University Press, 1994.

projeto de progresso mostra em Cubatão sua face mais contraditória, devido aos efeitos ambientais negativos que surgem, não só no município, mas em boa parte da Baixada Santista.

Os impactos adversos da industrialização após os anos 50 levam Cubatão a se tornar conhecida como Vale da Morte. Em geral, essa denominação é dada a locais com meio ambiente altamente degradado ou de difícil permanência, que podem oferecer riscos à sobrevivência por serem hostis à vida¹²⁵. O apelido dado a Cubatão não se deve às dificuldades impostas pelo meio ambiente, mas resultam do impacto ambiental causado pela emissão de poluentes vindos das indústrias do Polo.

Esse termo é atribuído ao jornalista Randau de Azevedo Marques¹²⁶, que teria se referido ao município como “Vale da Morte” em suas matérias para o Jornal da Tarde¹²⁷ na década de 1970. Ligado à Sociedade Brasileira para o Progresso da Ciência- SBPC, suas reportagens denunciam os efeitos negativos da poluição do ar e da água no meio ambiente além de tratar dos aspectos sociais. Com isso, ele inaugura uma nova categoria, a de jornalista ambiental, e a cidade se torna o foco de atenção nacional e internacional, como ele mesmo relata em entrevista ao Museu da Pessoa, em 2005,

Cubatão era uma estância hidroclimática inscrita no FUNESP, o Fundo Estadual de Estâncias no Estado de São Paulo, e eu apresentei em uma série de reportagens como sendo o Vale da Morte, com as provas documentais do que estava acontecendo em Cubatão. Essa matéria o New York Times e vários outros jornais republicaram na íntegra; ela causou um impacto internacional. (Museu da Pessoa, 2005)¹²⁸.

Mas o que estava acontecendo em Cubatão? Visível destruição da natureza: morte da vegetação da Serra do Mar próxima ao polo industrial; poluição do Rio Cubatão; poluição do ar que afetava a saúde das pessoas e o polêmico caso do nascimento de crianças com anencefalia. Esses problemas não surgiram somente quando a cidade passou a ser notícia

¹²⁵ Na atualidade, uma região conhecida por essa denominação fica no Parque Nacional Vale da Morte, a leste da Califórnia, nos Estados Unidos. Considerado um dos lugares mais quentes do mundo, recebeu a denominação de “Death Valley” de garimpeiros que tentavam atravessar a região no século XIX.

¹²⁶ Jornalista do Jornal da Tarde e do Estadão, Randau Marques divulgou a expressão “Vale da Morte” para Cubatão durante suas matérias jornalísticas para o Jornal da Tarde. Há referências de que Randau Marques teria feito essa menção em 1979, porém em princípios de 1978 matéria do jornal A Tribuna de Santos já reproduzia essa alcunha. Em 1980 assim será o Casqueiro. A Tribuna, 19 fev. 1978, p. 30.

¹²⁷ Jornal diário da cidade de São Paulo que circulou entre 1966 e 2012. Nos anos 80 era o terceiro maior jornal em circulação da cidade de São Paulo.

¹²⁸ História de Randau de Azevedo Marques. São Paulo: Museu da Pessoa. Entrevista em 16 maio, 2005. Disponível em

<<https://exposicaoditadura.museudapessoa.org/historia/randau-marques>>. Acesso em 23 setembro 2021.

com a alcunha de Vale da Morte em fins dos anos 70, mas é somente naquele momento, que a repercussão dos efeitos da poluição descontrolada passa a ser amplificada pela mídia.

Os altos índices de poluição, resultantes da rápida implantação do polo industrial, têm como marco a instalação da RPBC. Em um curto período, duas dezenas de indústrias de base ficam dispostas na faixa de terra próxima à encosta do Serra do Mar e de seus esporões, do lado esquerdo do Rio Cubatão, em terrenos da planície aluvial. A formação de um polo industrial sem grandes preocupações ambientais, somado ao perfil topográfico da região e às características meteorológicas resultam em rápidos danos ambientais, com grande concentração de poluição do ar, das águas e do solo (CETESB, 2018a)¹²⁹.

Um relatório da Cetesb¹³⁰, datado de 1978, possibilita uma visão da dimensão do problema ambiental que o município enfrentava. Ao relatar sobre a quantidade da produção, o grau de toxidade e a distribuição final dos resíduos sólidos industriais, é apontada a complexidade e magnitude dos prejuízos ambientais e riscos à saúde pública. Naquele momento, o complexo industrial produzia anualmente cerca de 1,5 milhão de toneladas de resíduos sólidos. Desses, um milhão era considerado descartável e, portanto, dispensado de forma inadequada na bacia do Rio Cubatão. A isso soma-se a contaminação pelo lixo doméstico, acentuando o desequilíbrio do ecossistema estuarino já comprometido naquele momento, em especial as águas do Rio Cubatão, fonte de abastecimento do município e, também, de outros municípios da Baixada Santista (CETESB, 1978b).

A disposição final de 93,2% dos resíduos sólidos industriais perigosos descartáveis era feita inadequadamente, a céu aberto no terreno da indústria ou em terrenos de terceiros e, em grande parte, nos mangues. Os resíduos sólidos contêm variados componentes químicos como nafta, mercúrio, estireno, cromo, pentaclorofenol, níquel, enxofre negro de fumo, naftaleno, hexaclorobenzeno, solventes orgânicos. A depender do grau de contato podem causar doenças respiratórias, alergias, câncer e outras.

As indústrias que se destacavam pela maior produção de resíduos sólidos eram a Cosipa, Refinaria Presidente Bernardes, Copebrás e Ultrafertil. Também as empresas de pequena representatividade em termos de produção podiam conter resíduos altamente agressivos ao meio ambiente, a exemplo da Alba e da Carbocloro (CETESB, 1978b). Isso contribuía para o aumento de notícias sobre a redução da expectativa de vida de pessoas jovens que cresciam

¹²⁹ CETESB, 50 anos de história e estórias. São Paulo: Secretaria do Meio Ambiente do Governo do Estado de São Paulo, 2018.

¹³⁰ Resíduos Sólidos Industriais na Bacia do Rio Cubatão. Departamento de Águas e Energia de Saneamento Ambiental – Cetesb, Volume II, 1978.

nas condições ambientais de Cubatão; além de aumentar o medo das mulheres em gerar filhos com problemas de saúde ou malformação física.

Nesse sentido, na década de 70, a Cetesb ressalta que a situação demanda a necessidade de se criar aterros químicos como alternativa ao controle das várias fontes produtoras, recomendando locais apropriados para depósito de resíduos químicos perigosos e divulgando a necessidade de regulamentação tanto desses locais como das condições de transporte e manuseio desses resíduos nocivos. Também foi apontada a necessidade de sensibilização, não só das fontes produtoras de resíduos perigosos, que são as indústrias, como também do envolvimento e participação da própria municipalidade quanto aos riscos à saúde e degradação do meio ambiente.

Embora a Cosipa, à época, fosse a maior responsável pela produção de poluentes, o caso mais noticiado e de maior repercussão é o da empresa Rhodia S.A. que, em 1977, passa a ser tutelada pelo governo francês como uma subsidiária no Brasil do Grupo Rhône- Poulenc. A Rodhia, tendo incorporado a Clororgil, instalada em 1965, passa a produzir pesticidas à base de pentaclorofenol e pentaclorofenato de sódio, ambos conhecidos popularmente como “pó da China”. A partir de uma unidade denominada Tetraper, começa a fazer produtos organoclorados como solventes clorados e substância contendo derivados tóxicos como o tetracloreto de carbono (CCl₄)¹³¹. Segundo dossiê elaborado pela Associação de Combate a Poluentes (ACPO), além da disposição de material altamente tóxico em local inadequado, na década de 70 havia notícias de operários mortos, vitimados por envenenamento por tais substâncias ou portadores de problemas de saúde crônicos.

Em 1978, ocorrem as primeiras notícias veiculando a contaminação de trabalhadores e, apesar de aparecer em relatórios da Cetesb, nenhuma medida punitiva ocorre até princípios dos anos 90, quando se verifica que a Rhodia havia despejado cerca de 20 mil toneladas de resíduos tóxicos diretamente sob o solo ou em aterros, resultando em uma estimativa de mais de 300 mil toneladas de solo contaminado¹³². Essa contaminação, as consequências da incineração do lixo tóxico e a descoberta da contaminação dos operários da fábrica de solventes clorados em Cubatão, em 1992, que atingiu também moradores próximos dos lixões químicos, dos bairros de Pilões, em Cubatão e Samaritá, em São Vicente, levam a ações públicas, entre outras medidas de pressão para que a empresa assuma o ônus de suas

¹³¹ O tetracloreto de carbono (CCl₄) era uma substância de uso industrial, que posteriormente foi proibida por gerar derivados tóxicos na sua utilização. O tetracloroetileno (C₂Cl₄), comercialmente conhecido como percloroetileno, era utilizado na indústria automobilística e em lavagem de roupa a seco.

¹³² Conforme se verifica no Dossiê Rhodia disponível no site: <https://acpo.org.br/caso-rhodia/breve-historia/>, acessado em 21 jan. 2021.

ações, levando ao fechamento da fábrica e à sua saída definitiva da Baixada Santista em 2002¹³³.

Muito embora os relatórios da Cetesb revelem dados sobre a situação da poluição em fins da década de 1970, o problema ocorria desde a década de 50, e notícias desse tipo já eram divulgadas muito antes de a cidade ser conhecida nacional e internacionalmente como exemplo de agressão ambiental. No entanto, esses problemas são divulgados no contexto de outros vários problemas de infraestrutura do município, como saneamento e habitação, e não como uma situação que deveria ser tratada como prioridade¹³⁴.

Em 1957, é noticiada a reclamação dos moradores a respeito da Fábrica de Estireno, localizada próxima à área central da cidade, uma vez que sua fuligem expelida pelas chaminés adentravam o interior das residências¹³⁵. Em 1968, moradores do bairro Jardim São Francisco registram ocorrência sobre a internação de crianças devido à inalação de gases tóxicos¹³⁶. No entanto, nesse período as notícias aparecem como em pequenas reportagens quase despercebidas nos jornais da cidade. As reclamações mais recorrentes são a respeito da fuligem ou poeira preta, que cobria os telhados ou adentrava as casas. Em segundo lugar, o mau cheiro descrito como “rato morto”, “repolho podre”, “roupa lavada e mofada”, “ovo choco” que, não raro, tomava conta da área central de Cubatão, levando muitas pessoas a sentir enjoos¹³⁷. Em geral, a explicação oficial é a de que essas ocorrências era efeito da inversão térmica que ocorria em virtude da configuração geográfica do município, onde a proximidade da área urbana e industrial com a Serra do Mar se torna um fator desfavorável, uma vez que a serra impede a circulação dos ventos.

Quando o arquiteto Benedito Lima de Toledo visita Cubatão, em 1972, como membro do Condephaat, para verificar os bens passíveis de tombamento na Serra do Mar, alerta também em seu relatório a respeito do alto índice de poluição das indústrias de Cubatão sobre a vegetação. Sugere uma investigação do governo “para averiguar se não há possibilidade de diminuir a intensa poluição da atmosfera que aquelas indústrias produzem, nocivas também à vegetação” (CONDEPHAAT, 1972).

¹³³ Conforme site da Associação do Combate aos Poluentes (ACPO) que mantém informações sobre o “Caso Rhodia” em sua página <https://acpo.org.br/caso-rhodia/breve-historia/>.

¹³⁴ Em 4 meses Silvío espera medir poluição em Cubatão. A Tribuna, 20 dez. 1979, p. 14.

¹³⁵ Fuligem de indústria causa aborrecimentos. Folha de Cubatão, 06 out. 1957, ano III, nº 135.

¹³⁶ Atmosfera intoxicante. Folha de Cubatão, 16 jun. 1968. Acervo Arquivo Histórico de Cubatão.

¹³⁷ Entre outras, conforme noticia o jornal A Tribuna em 15 ago. 1979.

De fato, Hogan (1984)¹³⁸ ressalta que a configuração física da região, próxima à Serra do Mar, é um agravante que prejudica a dispersão dos poluentes, o que confirma a inadequação do local para a instalação de indústrias,

Como os ventos são fracos, os poluentes na atmosfera não se dispersam rapidamente. E a direção dos ventos, do mar para a serra, significa que a poluição, quando é dispersa, cai na serra florestada. [...]. Por outro lado, a baixa velocidade dos rios, a maré e a interrupção dos fluxos naturais por drenagem e aterros significam que os resíduos despejados na água não são facilmente levados ao mar aberto. O resultado é o envenenamento do estuário, com todo tipo de substância tóxica, incluindo mercúrio e outros metais pesados [...]. (HOGAN, 1984, p. 103).

2.3.1 As ações nas décadas de 1970 e 1980

No início dos anos de 1970, as questões ambientais se tornam tema de seminários e congressos. Um dos primeiros eventos ocorreu em março de 1970, o *I Seminário sobre Poluição do Ar e das Águas da Baixada Santista*¹³⁹, com a abertura realizada pelo então prefeito Aurélio Araújo (1969 -1971)¹⁴⁰, um médico sanitarista que, ao se referir ao plano diretor municipal, encerra o encontro ressaltando que os maiores problemas no município não são a poluição, e sim questões de caráter de nutrição: “As consequências, embora afetando menos a saúde dos habitantes do município que outros problemas de caráter endêmico ou de simples nutrição, serão sanadas paulatinamente”¹⁴¹

No ano seguinte, em julho de 1971, ocorre o *II Seminário sobre Poluição do Ar e das Águas da Baixada Santista*, no qual o prefeito recém-empossado, Engenheiro Zadir Castelo Branco¹⁴² (1971 – 1975) assume a importância que o tema exige. A presença dos palestrantes apresenta uma maior diversidade. Se antes predomina a presença de representantes das

¹³⁸ HOGAN, D. J. Condições de vida e morte em Cubatão. In: VI Encontro Nacional de Estudos Populacionais. Anais. Introdução à Formação Econômica da Baixada Santista. Santos: Assecob, 1984.

¹³⁹ Esse seminário foi organizado pela Comissão Municipal de Cultura de Cubatão, nos dias 18 a 21 de março de 1970, no anfiteatro da Usina Henry Borden, sendo palestrantes: Engº Durval Canella, “A poluição atmosférica na Baixada Santista – situação atual”; Engº Benedito Eduardo Barbosa, “A poluição das águas na Baixada”; Diogo Puppo Nogueira, “Aspectos médicos da poluição do ar na Baixada”; Membro da Cippa, “Aspectos Econômicos e Sociais da Poluição – efeitos sobre a fauna e a flora”; Engº Aurélio Araújo, “O plano diretor de Cubatão e a poluição do ar e das águas”; Reconhecimento, Avaliação e controle da Poluição do Ar e das Águas, Fernando Guimarães que era da Comissão Intermunicipal do Controle da Poluição das Águas e do Ar; Fernando Guimarães (CICPAA), “Reconhecimento, avaliação e controle da poluição do ar e das águas” conforme notícia o jornal A Tribuna em matéria “Sobre a poluição seminário na Usina”, em 28 de fevereiro de 1970, p. 2 e do dia 12 de março. Esteve à frente dos preparativos do Seminário o Secretário do Meio Ambiente, médico Pedro Tosta de Sá, que iniciou sua carreira na região como médico da “Light”, antes de se tornar Secretário em Cubatão. Posteriormente manteve atividades relacionadas ao meio ambiente na região, participando de associações, como a Associação Brasileira de Prevenção da Poluição do Ar (ABPPOLAR) e integrante da Comissão Municipal de Meio Ambiente.

¹⁴⁰ Prefeito nomeado de Cubatão de 9/04/1969 a 23/05/1971.

¹⁴¹ Seminário termina hoje na Cosipa. A Tribuna, 21 de março, de 1970, p. 10.

¹⁴² Também prefeito nomeado.

indústrias como a Cosipa, agora se conta também com a presença da Superintendência de Saneamento Ambiental – Susam, da Faculdade de Medicina de Santos, além de representantes do município, de militares e do poder judiciário da Baixada Santista.

É então que fica clara a preocupação dos graves efeitos da poluição nas crianças e o fator cancerígeno dos poluentes, assim como as consequências futuras no organismo dos que crescem em um ambiente poluído¹⁴³ (Figura 24). Constata-se que, embora de uma forma burocrática, o tema da poluição é objeto de debate, e que Cubatão passa a ser apontado como o município de maior índice de poluição do país, diferente do vizinho São Bernardo do Campo, onde determinados tipos de indústria têm essa proliferação proibida por lei¹⁴⁴.

Figura 24 - Notícia sobre o medo dos efeitos da poluição

Gestantes manifestam o temor pela poluição

CUBATÃO – O prefeito Carlos Frederico Soares Campos disse ontem estar bastante preocupado com a possibilidade de se espalhar entre as mulheres do município o temor de gerar filhos defeituosos. O problema foi veiculado no programa "Fantástico", da Rede Globo, que repercutiu intensamente em toda a cidade, tanto entre os políticos como entre a própria população.

Ontem mesmo, durante a inauguração de uma escola na Vila São José (Socó), o prefeito foi abordado por três gestantes que demonstraram seu temor ante a possibilidade de seus filhos nascerem com algum defeito físico ou mental. "Existem formas mais sensatas de se informar a opinião pública", disse o prefeito, afirmando ainda não ser justo que a população tenha sido alarmada dessa maneira.

O prefeito criticou especialmente o vereador Florivaldo de Oliveira Cajé, devido "à maneira violenta como colocou o problema. Ele deveria ter pensado mais no estado emocional que estaria provocando na população, quando disse que a cidade estava prestes a explodir".

prova que a subnutrição afeta consideravelmente o desenvolvimento das crianças, mesmo quando ainda estão no útero materno, podendo até mesmo gerar deformações no corpo ou na mente dos bebês".

LADO BOM

O prefeito lamentou ainda que na reportagem não tivesse sido mostrado o lado positivo da cidade. "É verdade que temos poluição, e isso ninguém pode negar. Mas estamos fazendo todo o possível para contornar o problema. As próprias indústrias já garantiram, através de matéria paga publicada em jornais, que dentro de quatro anos pretendem eliminar a poluição. A promessa está feita e cabe a nós autoridades, e à própria comunidade, cobrar o seu cumprimento".

Prosseguindo, disse que Cubatão é um município com características especiais. "Temos a Serra do Mar, que facilita a concentração dos poluentes na atmosfera. Além disso, o problema já começou quando do início da implantação das indústrias. Em Camaçari, por exemplo, quando o parque industrial começou a se instalar, foi construído

Fonte: A Tribuna, 1976, p. 12.

Esses seminários perdem a força nos anos seguintes. A 1ª. Conferência Nacional do Meio Ambiente, de 1975, conta basicamente com a participação de profissionais de âmbito regional. Outros simpósios se seguem, como o de "Cubatão, Nossa Realidade Ambiental",

¹⁴³ Da poluição na Baixada Santista. A Tribuna, 31 jul. 1971, p. 3. 1º Caderno.

¹⁴⁴ Conforme notícia a matéria Médico da COSIPA fala do perigo da poluição para a saúde. A Tribuna, 30 jul. 1971, p. 3, 1º Caderno.

de junho de 1981, organizado pela Associação Brasileira de Prevenção da Poluição do Ar e Proteção do Meio Ambiente (ABPPOLAR)¹⁴⁵.

Na década de 1970, a ocorrência desses seminários, a veiculação pontual de notícias e a pressão de alguns vereadores da Câmara Municipal de Cubatão fazem com que o Estado de São Paulo inclua Cubatão no *II Plano Nacional de Desenvolvimento*, para o período de 1975/1979, como uma área crítica de poluição para a qual deve adotar uma política ambiental com o objetivo de evitar os efeitos deletérios da poluição industrial, principalmente para o ar e água. Em outra norma legal, o Decreto-lei nº. 1.413/75, o governo estadual indica a obrigatoriedade de serem tomadas medidas de prevenção aos prejuízos da poluição e da contaminação do meio ambiente pelas indústrias. No entanto, essas ações só deixaram clara a urgência da regulação do controle da poluição ambiental, que concorre para a criação da Companhia Estadual de Tecnologia de Saneamento Básico e de Defesa do Meio Ambiente (CETESB), em 1975.

Essa Companhia resulta da política ambiental do Estado de São Paulo, inicialmente tratada no âmbito da Comissão Intermunicipal de Controle da Poluição das Águas e do Ar (CICPAA), criada em 1960, e incorporada pela Superintendência de Saneamento Ambiental (SUSAM), órgão da Secretaria de Saúde do Estado de São Paulo. A Cetesb, com a denominação de Centro Tecnológico de Saneamento Ambiental, é criada em 1968¹⁴⁶, no contexto dos problemas de saneamento e poluição do rio Tietê, decorrentes do crescimento do parque industrial paulista e o conseqüente aumento populacional, com índices exponenciais em bairros sem infraestrutura e saneamento básico (CETESB, 2018). Em 1975, a SUSAM é incorporada pela Cetesb, que passa ao controle geral dos problemas ambientais, mudando a denominação, como acima mencionado, porém mantendo a sigla¹⁴⁷. Para Galvão Filho (1983), essa companhia nasceu com descrédito como instituição em vista da apresentação tardia de resultados¹⁴⁸.

Em 24 de junho de 1968, pela Lei nº 25.449, Cubatão é incluído entre as áreas de interesse da Segurança Nacional. A decisão representa o fim das eleições, com a escolha do prefeito municipal a ser decidida em Brasília, que detém o controle da gestão da cidade. A

¹⁴⁵ Meio ambiente é tema de debate em Cubatão - A Tribuna, 28 jun. 1981.

¹⁴⁶ Decreto nº 50. 079, de 24 de julho de 1968.

¹⁴⁷ A Cetesb manteve a sigla original, porém com várias mudanças de denominação com “a finalidade de adequar a empresa às sucessivas realidades em que operava, atendendo às demandas da sociedade como a implantação dos serviços de monitoramento da qualidade das águas marinhas, das águas dos rios e do ar, no final da década de 1960 e início da de 1970 (Cetesb, 2018, p. 17).

¹⁴⁸ A Tribuna, 30 jul. 1971, p. 08.

seleção de nomes para prefeito de Cubatão passa a ser feita a partir da indicação de uma lista tríplice indicada pelos principais partidos do município¹⁴⁹.

Os prefeitos nomeados nesse período são os já citados Aurélio Araújo (1969-1971) e Zadir Castelo Branco (1971-1975); seguidos de Carlos Frederico Soares Campos (1975-1982), José Osvaldo Passarelli (1982-1985) e Nei Eduardo Serra (1985). Esses dois últimos posteriormente se tornam prefeitos eleitos pelo voto e se alternam no cargo por quase dezoito anos. José Osvaldo Passarelli de 1986 a 1988 e, depois, de 1993 a 1996. Nei Serra, de 1989 a 1992, depois, de 1997 a 2000. Dessa forma, o tratamento dos problemas ambientais não teve um posicionamento mais enérgico por parte dos gestores municipais desse período, ao contrário, havia uma preocupação em negar os vários problemas em prol de uma propaganda positiva que atendesse em grande parte aos interesses econômicos.

No que se refere à Câmara Municipal, sob a vigência da Lei nº 25.449, os vereadores podem ser eleitos. Os 13 vereadores que compõem a Câmara se dividem entre quatro partidos políticos¹⁵⁰. Alguns se posicionam contra a falta de medidas eficientes de controle da poluição. Mas, como área de segurança nacional, as indústrias de Cubatão contavam com o apoio federal sobre as ações incidentes no polo, ou seja, de certa forma, poderiam “poluir à vontade”.

Para Jutta Gutberlet (1996)¹⁵¹ essa situação de intervenção militar prejudicou a divulgação dos dados reais relativos à quantidade de poluentes jogados no ar, na água e no solo pelas indústrias. Mesmo assim, persiste um interesse muito grande de pesquisadores sobre Cubatão, incentivados pela própria Cetesb, que chega a realizar convênios com a Universidade de São Paulo (USP) para o desenvolvimento de estudos. Técnicos de países europeus também visitam o município, seja para efetuar pesquisas ou por convite da Sociedade Brasileira para o Progresso da Ciência (SBPC), que realiza dois seminários para discutir a poluição.

Vila Parisi se torna o epicentro dos problemas ambientais e conseqüentemente das pesquisas (Figura 25). Esse bairro, formado a partir de 1950, fica em local próximo às indústrias, onde a grande maioria dos moradores é constituída de trabalhadores pobres, que

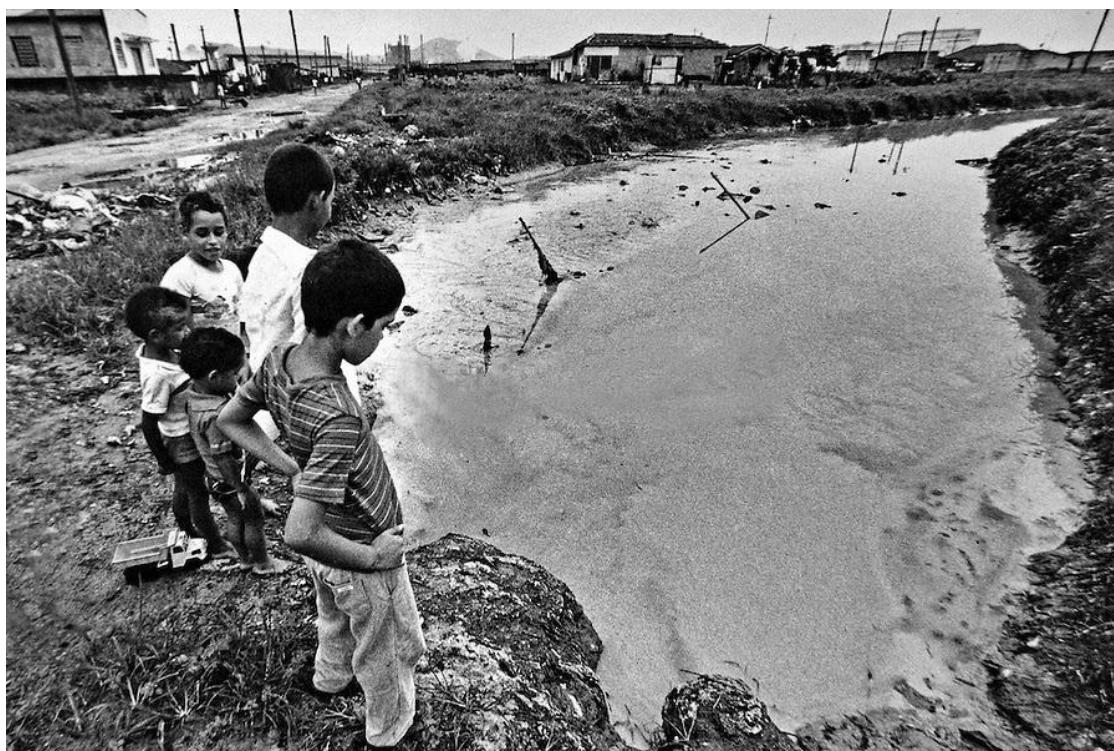
¹⁴⁹ Processo Gab. nº 100.081 – Fundo: Divisão de Segurança e Informações do Ministério da Justiça – BR RJANRIO, 1983). Na lista de 1983, por exemplo, dos três nomes indicados - Armando Campinas, Mychajlo Halaiko e José Edgard da Silva - nenhum foi aceito, sendo indicado um quarto nome, o de Nei Eduardo Serra, alinhado ao interesse das indústrias.

¹⁵⁰ Partido Democrático Social (PDS); Partido do Movimento Democrático Brasileiro (PMDB), esses, os dominantes e com maioria; Partido Popular (PP); e Partido Comunista Brasileiro (PCB).

¹⁵¹ GUTBERLET, J. Cubatão, Desenvolvimento, exclusão social, degradação ambiental. São Paulo: Edusp, 1996.

veem no local a possibilidade de locomoção sem depender de transporte público. Vila Parisi chega a ter uma população de mais de 15 mil pessoas, sendo considerada como o verdadeiro “Vale da Morte”, por ser ali onde as emissões de gases tóxicos das indústrias químicas e petroquímicas se concentravam com mais intensidade¹⁵². Dessa forma, o número de casos de contaminações ou ocorrências era maior, o que levanta o interesse de pesquisadores, como nos casos de crianças com anencefalia que, como fica provado por esses estudos, são decorrentes da poluição¹⁵³.

Figura 25 - Crianças observam água contaminada em Vila Parisi - Década de 80



Fonte: olharimagem.com, foto de Juca Martins, 1980¹⁵⁴.

Os problemas vão emergindo não só em relação à saúde das pessoas. Em 1985, são contabilizados mais de 500 episódios de deslizamentos de encostas na Serra do Mar, número bem acima do que pode ser considerado normal (CETESB, 2018). Muito embora

¹⁵² Em 1981, o Prof. Roque Monteleone Neto, da Escola Paulista de Medicina, criou o Projeto Cubatão, sobre as anomalias congênitas, fazendo o levantamento de ocorrências nos hospitais, e o pesquisador Paulo Cesar Naoun, por outro lado, fazia pesquisas sobre os efeitos da poluição pela Faculdade de Saúde Pública da Universidade de São Paulo (USP).

¹⁵³ Sobre resultado das pesquisas mencionadas, ver: MONTELEONE NETO, Roque. As anomalias congênitas e as perdas gestacionais intermediárias e tardias no município de Cubatão. Tese de Livre Docência, Faculdade de Medicina de Ribeirão Preto/USP, 1986 e MEDEIROS, Marisa HG; BECHARA, Etelvino; JH, NAOUM, Paulo Cesar & MOURÃO, Celso. *Oxygen Toxicity and Hemoglobinemia in Subjects from a Highly Polluted Town*. In: Archives of Environmental Health: An International Journal, 38,1, p. 11-16.

¹⁵⁴ Disponível na internet: <<https://www.olharimagem.com/>>. Acesso em 03 fev. 2020.

escorregamentos de material sólido façam parte da dinâmica natural das escarpas, esses episódios estavam relacionados com a grande degradação da cobertura vegetal, provocando a conseqüente morte de árvores, especialmente as de maior porte, um fenômeno intermitente que provoca alterações no ciclo hidrológico, nos processos de escoamento e infiltração da água no solo e na resistência das raízes. Com isso, a Serra que no passado havia se tornado um símbolo da grandiosidade da natureza, passa a ostentar grandes fissuras de solo exposto, visível mesmo à distância, impossibilitando que o problema ambiental ficasse oculto dos olhares¹⁵⁵.

Com a exposição dos problemas decorrentes da poluição na mídia mundial, em 1980, a Assembleia Legislativa de São Paulo cria uma Comissão Especial de Inquérito (CEI)¹⁵⁶, com o objetivo de verificar a condição sanitária dos municípios do Estado. Em Cubatão a CEI busca examinar de forma específica a poluição Ambiental¹⁵⁷. Nos seus dois anos de atuação são ouvidos vereadores e outros políticos locais, cientistas, representantes das empresas, grupos ambientalistas, técnicos da Cetesb, dentre outros.

Na conclusão de seus trabalhos em abril de 1981, a CEI classifica como “dramática” a situação do meio ambiente em Cubatão, concordando com análises técnicas anteriores de que políticos e industriais consideram tão somente aspectos econômicos para a implantação do Polo Industrial, sem levar em conta interesses gerais coletivos e, mais especialmente, os da população. Os resultados da CEI em 1985 estão resumidos na Resolução Alesp nº 654/1985, na qual ficam destacadas: críticas à Cetesb quanto a sua eficiência e ao visível conflito de interesses por ter em seus quadros técnicos representantes das indústrias; e a necessidade de mudança de postura da Secretaria das Relações do Trabalho, para considerar os depoimentos dos operários e seus líderes sobre as condições de trabalho nas empresas de Cubatão, principalmente na Cosipa, onde novas modalidades de recrutamento de operários, realizado via empreiteiras de mão de obra, desobriga as grandes indústrias das responsabilidades relativas à saúde e aos riscos de vida dos empregados terceirizados (Lemos, 1995).

¹⁵⁵ Essa situação levou a CETESB a implantar em 1984 o Plano de Prevenção de Episódios Agudos de Poluição do Ar, e a constituição, pelo então governador Franco Montoro, de uma Comissão Especial para a Restauração da Serra do Mar, na região de Cubatão. Essa comissão visava ao controle da poluição e, a longo prazo, à recuperação dos ecossistemas da Serra do Mar.

¹⁵⁶ Essa comissão foi formada por quatro deputados: Fausto Rocha (PDS), Rubens Lara (PMDB), Ivan Espínola de Ávila e Osmar Ribeiro Fonseca, presidida por Emílio Justo (PMDB), e foi instituída pelo Decreto n. 15.673, de 10 de setembro de 1980.

¹⁵⁷ CEI vê a situação na serra. A Tribuna, 21 nov. 1980, p. 7; e, CEI na Assembleia. A Tribuna, 9 out 1980, 9.

Em fevereiro de 1984, o incêndio da “Vila Socó” coloca Cubatão ainda mais em evidência, como palco de tragédias ambientais e, ao mesmo tempo, de pautas ambientalistas no Brasil. Essa vila, construída em cima do mangue e constituída basicamente de barracos sobre palafitas, sofre, em fevereiro de 1984, o vazamento de um duto que transportava gasolina, localizado em frente. Isso causou uma explosão que atingiu dezenas de barracos, matando centenas de pessoas, um dos mais trágicos eventos da cidade.

Em 1986, a ONG Oikos – União dos Defensores da Terra entra com uma ação contra 24 indústrias do polo de Cubatão pelos danos ambientais causados ao meio ambiente em decorrência da atividade exercida sem os devidos cuidados. No entanto, o resultado favorável só ocorre em 2017. Assim, não foi surpresa quando, em abril de 1987, um grupo de constituintes visita Cubatão com o objetivo de coletar subsídios para a produção do texto sobre meio ambiente para a nova Constituição Federal, ainda em fase de elaboração¹⁵⁸.

O encontro foi realizado no Salão Paroquial da Igreja Matriz Nossa Senhora da Lapa, sede oficial da Associação das Vítimas da Poluição e Más Condições de Vida – AVPMCV. Na ocasião foram tratados temas como os lixões da Rhodia e o aterro de tubulações da Petrobras. Mesmo depois de mais de três décadas, essas e outras questões permanecem em aberto, sem que haja um plano contínuo de informação para a comunidade. Um plano que aborde a quantidade e local de tubulações de produtos perigosos, o assoreamento dos rios, a qualidade dos pescados do Rio Cubatão e de outros rios próximos, assim como os possíveis riscos do consumo de produtos com provável contaminação, por serem provenientes de hortas ou outras plantações próximas a locais de antigos depósitos de lixo químico, como o de Pilões.

2.3.2 O estigma da poluição: conflitos dos moradores

Em uma analogia a um poema de Nicolas Behr¹⁵⁹, os cubatenses, na década de 80, poderiam exclamar: Senhoras e senhores, nesta cidade moram inclusive pessoas normais! A mídia foi fundamental para a priorização do poder público nas medidas de controle da poluição em Cubatão. No entanto, a exposição frequente em manchetes de jornais nacionais

¹⁵⁸ Carlos Mosconi (MG), Cunha Bueno (SP), Eduardo Jorge (SP), Fábio Feldmann (SP), Geraldo Alckmin (SP), e Raimundo Bezerra (CE). Conforme: Dossiê/Processo FNAEC - Frente Nacional de Ação Ecológica na Constituinte. Relatório Viagem à Região Metropolitana de São Paulo, Cubatão (SP), Litoral Norte e Sul de São Paulo e Usinas Nucleares de Angra dos Reis I, II e III (RJ). Disponível em <https://arquivohistorico.camara.leg.br> Acesso em 04 abril 2021.

¹⁵⁹ Prefeito de Cubatão no período de 18/2/1982 a 5/2/85; 1º/1/1986 a 31/12/88; 1º/1/1993 a 31/12/96.

e internacionais também reverte em preconceitos de pessoas de outros lugares para com o município e com os moradores, daí a referência do título acima¹⁶⁰. Em 1983, o então prefeito José Osvaldo Passarelli e grupos conservadores criticam o olhar de curiosidade que os cubatenses passam a sofrer fora de sua cidade. Somente naquele ano, o município é objeto de notícia em veículos de comunicação internacional, como a Revista *Time*, e o jornal *Clarín*, além diversos meios de comunicação brasileiros. Cubatão é objeto de uma reportagem do Globo Repórter, programa transmitido pela TV Globo, sob protesto dos moradores, que alegavam ser a reportagem tendenciosa, pois para eles não mostrava a realidade.

Muitos achavam que os jornalistas só divulgavam os aspectos negativos e depreciativos da cidade, pois afinal Cubatão não era apenas poluição, nem Vila Parisi. A cidade tinha conquistado certo desenvolvimento, sendo dotada de todos os equipamentos públicos, dos quais alguns sobrepunham os de outras cidades de porte médio paulista e proporcionava uma vivência urbana agradável para muitos moradores. As escolas, as bibliotecas, os centros esportivos, o Conservatório Municipal, os grupos de dança, a Banda Sinfônica¹⁶¹, os grupos teatrais, entre outros movimentos artísticos, eram motivos de orgulho. No entanto, isso não era veiculado, provocando consequências que atingiam até o comércio, afetando até mesmo o valor dos imóveis¹⁶².

Sendo a Vila Parisi o ponto mais veiculado pela mídia, moradores de outros bairros passam a não se sentir parte de uma cidade divulgada como a mais poluída do mundo. E se para os cubatenses os problemas se concentravam somente em Vila Parisi, para os municípios vizinhos a poluição se concentrava exclusivamente nos limites de Cubatão, o que não correspondia à verdade. Mesmo assim, a transferência dos moradores desse bairro para outro local, foi comemorado como o fim dos problemas ambientais (Figura 26).

Mesmo os moradores de Vila Parisi muitas vezes não eram favoráveis à midiaticização de suas vidas. Na década de 1980, o então vereador Romeu Magalhaes relata que foi necessária uma escolta policial para sair daquele bairro, tamanha a revolta dos moradores diante de sua atuação favorável às denúncias sobre as condições ambientais e da saúde da população¹⁶³.

¹⁶⁰ Analogia do poema do poeta brasileiro Nicolas Behr, fazendo referência a Brasília e publicado no livro-matriz, *Iogurte com farinha*, de 1977: Senhores turistas/eu gostaria/de frisar/que nestes blocos/de apartamentos/moram inclusive/pessoas normais.

¹⁶¹ Surgiu na década de 70 como Banda Musical e tornou-se referência regional. A conquista consecutiva de títulos em competições estaduais e nacionais tornou a Banda *hors concours*. Por meio de lei municipal, em 2005 foi elevada ao status de Banda Sinfônica.

¹⁶² Cetesb começa a seguir nova política ambiental. A Tribuna, 11 nov. 1983, p. 6.

¹⁶³ Conforme entrevista à autora em março de 2019.

Figura 26 - Propaganda sobre o fim de Vila Parisi



Fonte: Jornal A Tribuna, 1992.

Os moradores, ao comprar seus veículos, passam a emplacá-los no município vizinho, Santos, uma vez que, quando viajavam para fora da cidade, o simples reconhecimento da origem do carro era motivo de chacotas e preconceitos¹⁶⁴. Uma cautela não de todo equivocada, pois, em 1982, uma leitora do jornal *Mulherio* se assusta com o seguinte comentário sobre o nascimento de crianças anencefálicas: “o que você acha sobre Cubatão? Acredita que tenha sido aquilo por acaso? Toda essa população degenerada precisa desaparecer porque é uma sub-raça” (Jornal *Mulherio*, Ano 1984, Edição 17, p. 02).

Uma profusão de músicas, dentre outras criações artísticas, faz referência à imagem negativa da cidade por meio de melodias como *Lua de Mel em Cubatão*, do Grupo *Premeditando o Breque* (1985), ou *Biotech is Godzilla*, de 1993, do grupo *Sepultura*, e a balada ao estilo *disco music*, *Cubatão*, de 1982, da banda alemã *A La Carte*, entre outras várias que passam a povoar o imaginário popular.

O conflito entre a divulgação dos aspectos negativos provocados pela poluição no município e o ressentimento com a má reputação que a cidade possuía, no Brasil e no

¹⁶⁴ Cajé quer mudar a cúpula da Cetesb. *A Tribuna*, 4 nov. 1983, p. 6.

exterior, atinge até mesmo membros da AVPM, a Associação das Vítimas da Poluição e Más Condições de Vida de Cubatão, como demonstra a pesquisa de Lemos¹⁶⁵, de 1995,

[...] ao mesmo tempo em que a maioria da população pobre reconhecia a gravidade das condições ambientais, eles também se ressentiam da caracterização da cidade como um "Vale da Morte". Eles rejeitaram especialmente a imagem de anormalidade transmitida por reportagens da mídia sobre a alta incidência de defeitos de nascença na região. Assim, por um lado, em seu esforço de ampliar o escopo do tema, o AVPM chamou a atenção o máximo possível para os aspectos negativos de Cubatão. Por outro lado, os residentes (incluindo alguns membros do AVPM entrevistados para este estudo) ficaram profundamente ressentidos com a imagem negativa que a cidade tinha em outras partes do país, bem como no exterior (Lemos, 1995, p. 87).

Tais circunstâncias levam muitos cubatenses a omitir sua origem, para não se verem vinculados à falta de saúde e à miséria, uma vez que eram assim genericamente retratados. Para Mendes & Guimarães (2015, p. 103) persiste o receio de expor Cubatão como local de residência. Uma pesquisa datada de 2014, com estudantes na faixa etária de 12 a 16 anos, demonstrou que muitos ainda tinham restrições em afirmar que moravam na cidade, como decorrência da reputação depreciativa¹⁶⁶.

O incômodo com a péssima imagem da cidade atinge também os empresários da indústria, pois a denominação Vale da Morte é um título que ameaça a boa imagem que as empresas gostariam de vender junto com seus produtos. Nesse sentido, em 1985 foi criado um grupo denominado "Vale da Vida", em oposição à alcunha "Vale da Morte". Esse grupo foi criado pelo então prefeito José Osvaldo Passarelli e tinha entre seus integrantes o representante das indústrias, Nei Eduardo Serra, diretor da Cosipa e do Centro das Indústrias do Estado de São Paulo (CIESP). Os outros membros também eram representantes das indústrias (Cosipa, Carbocloro), e da Secretaria de Indústria e Comércio, sem, contudo, a participação de grupos representantes da população da cidade.

Porém, não é a propaganda que muda Cubatão para uma cidade com a poluição controlada. Para Lemos (1995) a criação da Cetesb, do Programa de Controle da Poluição, inexistente antes de 1983; o fim da ditadura militar, cessando o controle da mídia e de dados, possibilitando o surgimento de movimentos sociais de pressão a ações do governo; a criação da Associação das Vítimas da Poluição e Más Condições de Vida (AVPM) e, a entrada do

¹⁶⁵ LEMOS, Maria Carmem. *The Politics of Pollution Control in Cubatão: State Actors and Social Movements in the environmental Policy Making Process*. 330p. Tese (Doutorado). Massachusetts Institute of Technology, Massachusetts, US, 1995.

¹⁶⁶ MENDES, Sander Newton S., GUIMARÃES, Alexandre H. Torres. Vale da Morte: a fotografia na consolidação da imagem negativa de Cubatão, p. 94-112. In: BONI, Paulo César (Org.). *A fotografia na academia: de formadora de imaginários coletivos a fontes de pesquisa*. Londrina: Editora Midiograf, 2015.

município na agenda política do governo estadual são etapas fundamentais. Além desses, a vulnerabilidade das empresas do polo industrial com uma imagem associada de forma inseparável da fama de poluição e problemas sociais é também um fator que favorece o atendimento de medidas de controle.

O advogado Nei Eduardo Serra, inicialmente representante das indústrias, é empossado como prefeito, em 1985, com uma intensa campanha com o slogan *Cubatão, Cidade Símbolo da Ecologia*. Seu programa propõe o plantio de 130.000 árvores, a criação de parques ecológicos municipais e a exigência de inclusão da educação ambiental no currículo das escolas, dentre outras ações. Entretanto, sua proposta atende mais à tentativa de mudança da imagem da cidade do que necessariamente a uma tentativa de melhoria das condições de vida dos moradores locais.

Em 1992, Cubatão marca presença na Eco-92 como exemplo de recuperação ambiental, titulado pelas Nações Unidas. Sobre esse reconhecimento, o jornalista Carlos Pimentel Mendes ressalta a possibilidade de se tratar de uma estratégia para promover a cidade mundialmente, já que não foi encontrado nada que comprove o recebimento desse título (Mendes, Novo Milênio, s/d)¹⁶⁷. Durante a Conferência das Nações Unidas sobre Desenvolvimento Sustentável, a Rio+20, o discurso de cidade símbolo da ecologia foi repetido¹⁶⁸.

Apesar dos avanços conquistados na recuperação e controle ambiental pela atuação da Cetesb e pela pressão da sociedade, os problemas relacionados à poluição industrial do ar, do solo e da água ainda fazem parte da realidade do município de Cubatão e de boa parte da Baixada Santista. Mesmo porque pouco se divulga nas políticas sobre a atual carga poluidora das empresas do polo, fatores que impedem a garantia de um desenvolvimento sustentável (Ferreira, 2007). Nesse sentido, o resultado da pesquisa realizada por Cassita & Oliveira (2022) revela altas concentrações de contaminantes que afetam diretamente o ecossistema e a saúde do organismo¹⁶⁹. Somados a esses fatores, os problemas sociais ainda demonstram que, do ponto de vista econômico, a riqueza gerada pelo polo não se reflete nas condições de vida dos moradores do município.

¹⁶⁷ MENDES, Carlos Pimentel. O vale da morte e da vida. Disponível em <https://www.novomilenio.inf.br/cubatao/ch014q.htm>. Acesso em 15 set. 2022.

¹⁶⁸ Cubatão mostra na Rio+20 o seu exemplo de recuperação ambiental. Agência Brasil, 2012. Disponível em <https://memoria.ebc.com.br/>. Acesso em 14 set 2022.

¹⁶⁹ CASSITA, Maristela L. C.; OLIVEIRA DAVID, José Augusto de. *Historical Analysis of Environmental Pollution in Santos Estuary: Histological Study of Mytella falcata (Orbigny, 1846) Gills as Bioindicator*. Water, Air, & Soil Pollution, vol. 233, no. 3, Mar. 2022.

2.3.3 A desilusão de uma cidade “rica”, os problemas sociais e urbanos

O progresso almejado para Cubatão a partir da industrialização não resultou no desenvolvimento para todos. Muito embora as indústrias do polo tenham alcançado seus objetivos de produção e sucesso econômico, o município enfrentou uma profunda crise ambiental, socioeconômica e urbana.

Esse resultado foi consequência do modelo de industrialização em favor do desenvolvimento a qualquer custo. Esse aspecto fica mais evidente durante a participação do Brasil na Conferência de Estocolmo, em 1972. Apesar dos aspectos positivos que iriam nortear a agenda ambiental nas décadas seguintes, a ideia de um desenvolvimento rápido por meio da industrialização também veio à tona durante os debates. A esse respeito, Lago (2006)¹⁷⁰ ressalta que os principais objetivos do Brasil nessa conferência estão contemplados no Princípio 9, que preconiza o desenvolvimento acelerado como meio de corrigir o subdesenvolvimento.

Até 1950, Cubatão era uma localidade rural, com a economia baseada na produção de bananas, algumas poucas fábricas, com as respectivas vilas para seus empregados, e a Usina Henry Borden. Damiani (1985) ressalta que o trabalhador local naquela época era “um caiçara que abandonava a roça de mandioca à beira-mar com a esperança de melhorar de sorte nos bananais”¹⁷¹.

De 1960 a 1970, a expansão industrial caracterizada pelo término das obras da Cosipa e pela implantação de outras grandes empresas na área de Cubatão faz com que tanto a população urbana quanto a rural dupliquem com a vinda de migrantes. A população de 6.570 habitantes na década de 40 sobe para 25.166, em 1960.

O crescimento populacional não ocorre somente em Cubatão, mas em outros municípios da Baixada Santista, devido à chegada de técnicos contratados para trabalhar nas grandes empresas, e que se estabelecem nos municípios vizinhos (Tabela 2). Nesse período verifica-se que somente 18% dos empregados fixos residem em Cubatão, diminuindo investimentos na cidade, fator que aliado à falta de planejamento urbano resulta em problemas sociais.

¹⁷⁰ LAGO, André Aranha C. Estocolmo, Rio, Joanesburgo – O Brasil e as três conferências ambientais das Nações Unidas. Brasília: Fundação Alexandre de Gusmão, 2006.

¹⁷¹ DAMIANI, Amélia Luiza. Na busca das favelas o encontro do "peão" que permanece: as favelas de Cubatão num quadro de desenvolvimento do centro petroquímico-siderúrgico. (Dissertação Mestrado, 225p.). São Paulo: Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, 1985.

Tabela 2 – População da Baixada Santista – 1950/1980

Município	1950	1960	1970	1980
Cubatão	11803	25.076	50906	78.631
Santos	203562	262.997	345630	416.677
São Vicente	31684	75.997	116485	193.008
Guarujá	13203	40.071	94021	151.120
Praia Grande	-	7.597	19704	66.004

Fonte: IBGE (Censos demográficos)

A respeito dos tipos de imigrantes que se deslocam para Cubatão, Lemos (1995) destaca dois grupos. O primeiro, de pessoas pobres em busca de oportunidade, originários principalmente de regiões do Nordeste, que basicamente só podem ocupar empregos temporários devido à baixa escolaridade e à falta de qualificação profissional. O segundo grupo, de trabalhadores que se deslocam para Cubatão apenas para trabalhar, residindo em outros lugares com melhores condições de infraestrutura¹⁷².

Em Cubatão, o crescimento se deve, em geral, aos trabalhadores admitidos na construção civil. Ao terminar as obras, estes ali permaneciam aumentando o número de ocupações irregulares, chegando a uma taxa de 40 novos barracos por semana, no início dos anos de 1980¹⁷³. A construção da Cosipa, por exemplo, faz surgir a Vila Parisi, um dos focos dos problemas sociais devido à localização vizinha a grandes indústrias e à concentração de grande número de pessoas em moradias insalubres, responsáveis pelo início de problemas sociais e de infraestrutura urbana.

Para Guilherme (1982)¹⁷⁴, o tecido urbano nos anos 40 começa a se estender na direção transversal, Via Anchieta-Piaçaguera, na faixa entre a Rodovia SP-55 Piaçaguera-Guarujá e a Estrada de Ferro Santos-Jundiaí, sem considerar as aglomerações formadas a partir de eventos específicos como as Cotas 100, 200 e 400, que surgem com a construção da Via Anchieta, em 1947. As pessoas com melhor poder aquisitivo que permaneceram no

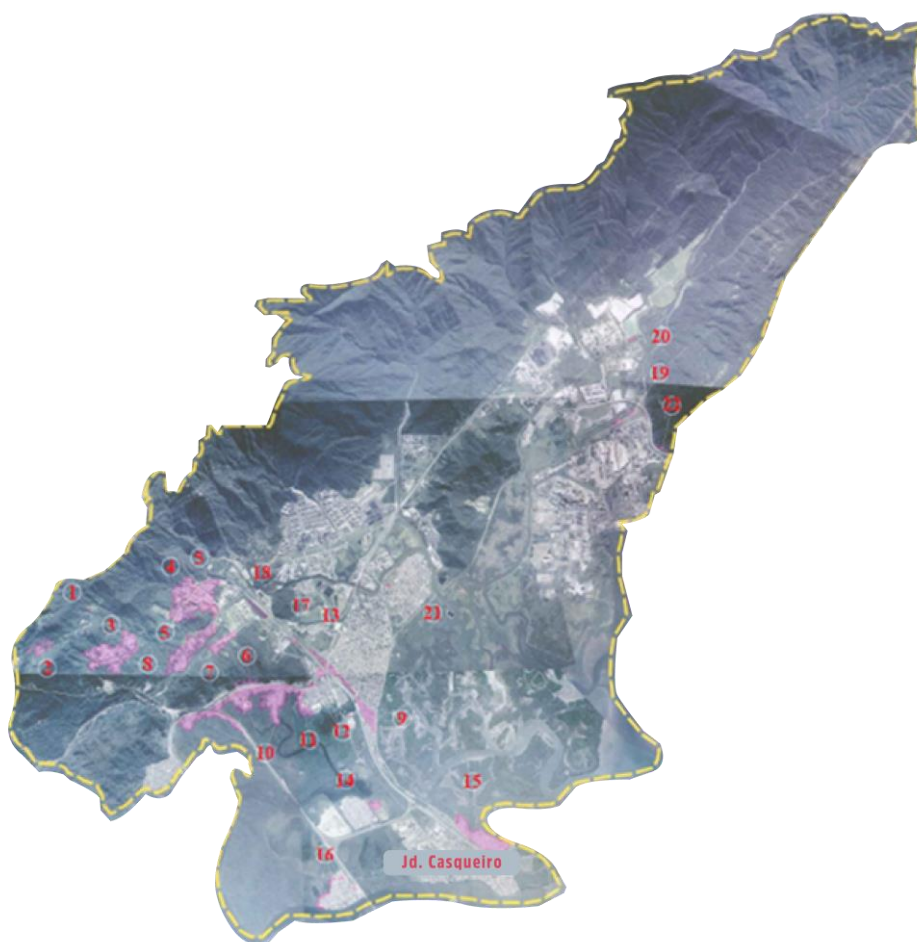
¹⁷² Lemos (1995) aponta que esse grupo de trabalhadores era constituído de brancos, predominantemente do sexo masculino; com maior formação escolar e especialização profissional; naturais do Estado de São Paulo, vinculados a empregos estáveis. Mesmo aqueles vinculados a sindicatos que moravam em outros locais não se mobilizavam para o controle da poluição ou outros aspectos. “Primeiro, eles são compensados financeiramente por trabalharem em condições insalubres; em segundo lugar, temem que a implementação do controle da poluição resulte em maior desemprego; e, finalmente, como suas famílias não são diretamente afetadas pela poluição, eles não se percebem no mesmo nível de risco que o resto da população.”

¹⁷³ Serviço Social da Prefeitura Municipal de Cubatão, 1984, p. 2.

¹⁷⁴ GUILHERME, Marcia Lucia. *Problemas urbanos de Cubatão e seu caráter social*. Fórum de Debates do XXXIV Encontro da SBPC. Campinas: UNICAMP, 1982. Disponível na Revista Projeto no site: <<https://revistaprojeto.com.br>>, acessado em 04 de abril e 2021.

município escolhem morar no Jardim Casqueiro, bairro desconectado do Centro e próximo da divisa com o município de Santos (Figura 27).

Figura 27 - Localização de ocupações irregulares



- | | |
|--|--|
| 1. Cota 500 | 12. Invasão no loteamento Costa Muniz |
| 2. Cota 400 | 13. Curtume-Pista Asc. (Via Anchieta – Basan) |
| 3. Cota 200 | 14. Bolsão VII |
| 4. Cota 95/100 | 15. Vila dos Pescadores |
| 5. Pinhal do Miranda | 16. Ilha Caraguatá |
| 6. Sítio dos Queirozes | 17. Vila Noé (pista Desc próx. Trevo Pedro Taques) |
| 7. Fábrica da Sardinha (Caminho dos Pilões) | 18. INVASÃO PISTA Desc. (Via Anchieta próx. à TEDEP) |
| 8. Água Fria (Ponte Preta – Rua dos Trilhos) | 19. Mantiqueira |
| 9. Vila São José (parte antiga não urbanizada) | 20. Favela do Papelão |
| 10. Vila Esperança (Sítio Novo, Ilha Bela Mosero do índio, Imigrantes) | 21. Invasão atrás do Hospital Ana Costa |
| 11. Vila Caic | 22. Vila Varandas |

Fonte: Prefeitura Municipal de Cubatão, adaptado pela autora.

A partir dos anos 50, a procura de terra por empresas leva a dois problemas, valorização fundiária e ocupação, por indústrias, de áreas que, em outra circunstância, deveriam ser destinadas à expansão urbana. Dessa forma, aliada aos problemas econômicos da população, há a deficiência de moradia, aumentando o número de ocupações irregulares em locais precários, construídas nos manguezais ou ao longo da ferrovia e das rodovias, como Vila Parisi, Jardim São Marcos, Vila Socó e Vila Siri, que abrigam a massa de trabalhadores com menor qualificação profissional, que são acrescidas de várias outras ocupações similares ao longo do tempo, como também pode ser visto no levantamento das ocupações, datado de 2003, na Figura 27 acima, quadro que até 2022 contou apenas com a desocupação das Cotas.

Esse crescimento desordenado é contraditório, uma vez que, entre os anos 70 e 80, o município responde por mais de 20% de todo o emprego da Baixada Santista. No entanto, a maioria das vagas não é preenchida por moradores de Cubatão, salvo quando relacionada à construção e à prestação de serviços, atividades que não exigem mão de obra especializada e que, frequentemente, são exercidas em regime de subemprego. Embora Cubatão seja, já naquele momento, uma das cidades mais ricas do Brasil, um terço de sua população vivia em favelas, em condições agravadas pela degradação ambiental, uma realidade que não difere de tempos mais recentes.

Comparando o PIB dos municípios da Baixada Santista, verifica-se que aqueles com maior PIB per capita, em dados de 2020, são Cubatão e Santos, que têm vantagem muito superior aos vizinhos (Tabela 3). No entanto, enquanto Cubatão tem os melhores números em relação à sua população, apresentando um salário médio mensal acima de todos os outros, dados de 2010 demonstram que 37% da população têm rendimento mensal de até $\frac{1}{2}$ salário mínimo e, em 2022, consta a ocupação somente de 21,8% da população de 112.471 habitantes (IBGE, 2021).

No entanto, esses dados revelam uma realidade que espelha o desempenho econômico em consequência do polo, mas contradiz a realidade social. Na verdade, apesar dos números expressivos, o desempenho de Cubatão é muito similar aos outros que não possuem indústrias, com exceção de Santos.

Tabela 3 - Dados salariais e do PIB da Baixada Santista

Município	População	Salário médio mensal dos trabalhadores formais [2021] em salários mínimos	PIB per capita [2020]	Percentual da população com rendimento nominal mensal per capita de até 1/2 salário mínimo [2010]
Santos	418.608	3,1	50.901,03	27,7 %
Cubatão	112.471	4,2	120.940,49	37 %
Bertioga	64.188	2,8	29.433,13	31,4 %
Guarujá	287.634	3	28.707,73	36 %
Praia Grande	349.935	2,3	24.522,77	33,8 %
Peruibe	68.344	2,2	23.748,49	36 %
Itanhaém	112.476	2,2	21.298,04	35,4 %
Mongaguá	61.951	2,2	21.139,41	38,60%
São Vicente	329.844	2,5	15.551,50	33,6 %

Fonte: IBGE, 2022.

Muito se discute sobre as razões para o contraste entre a alta arrecadação do município e a baixa renda da maioria da população. O economista Joaquim Miguel Couto (2003) menciona que, dentre outros vários fatores, a “alta arrecadação tributária de Cubatão é hoje insuficiente para arcar com os problemas decorrentes da industrialização, tendo em vista a dívida existente e, principalmente, os gastos gerados pela grande imigração ocorrida entre 1950 e 1980” (Couto, 2003, p. 205-206). Esse autor ainda acrescenta que “[...] a cidade foi vítima de uma miséria “transportada” de outras regiões”.

No entanto, os dados mencionados revelam a falta de investimentos públicos e privados, de políticas públicas eficientes na área habitacional e social, assim como de outras políticas públicas que resultem em uma distribuição mais igualitária da riqueza produzida pelo polo industrial, em benefício da população.

Além desses aspectos materiais, os aspectos humanos relacionados à história e à identidade local também não foram valorizados. As políticas habitacionais privilegiaram a mudança das famílias de bairros emblemáticos, como Vila Parisi e Jardim São Marcos, ou de encostas, como as Cotas, para outros loteamentos com melhor infraestrutura. Porém dirigentes públicos mostraram-se apáticos em relação à identidade das famílias e à ausência de estrutura cultural ou de lazer, além do confinamento geográfico em relação a outras partes da cidade.

Ao tratar dos resultados humanos da Revolução Industrial na Inglaterra, entre 1750 e 1850, Hobsbawm (1990)¹⁷⁵ menciona que apesar das conquistas materiais em bens de

¹⁷⁵ HOBBSAWM, Eric. *Industry and Empire. The birth of the industrial Revolution*. London: Penguin Group, 1990.

consumo, o antigo modo de vida das pessoas é destruído. Onde antes dominavam relações sem grande distanciamento social por meio da vida simples e das tradições religiosas e de lazer passa a ter lugar o abismo entre ricos e pobres, que se torna intransponível, assim como os hábitos da nova forma de vida agora impostos pelo consumo,

A classe média vitoriosa e aqueles que aspiravam imitá-la ficaram satisfeitos. O mesmo não acontecia aos trabalhadores pobres – que pela natureza das coisas, eram a maioria – cujo mundo e modo de vida tradicionais tinham sido destruídos pela Revolução Industrial, sem que fossem substituídos automaticamente por qualquer outra coisa. É esta ruptura que está no cerne da questão dos efeitos sociais da industrialização (Hobsbawn, 1999, p. 63)¹⁷⁶.

Guardadas as devidas diferenças temporais, contextuais e de finalidade da industrialização da Inglaterra do século XIX, não é difícil traçar um paralelo com aquela realidade em tempos mais recentes. Lemos (1995) aponta que as pessoas que viviam efetivamente em Cubatão antes da implantação do polo são o grupo mais afetado pela industrialização, uma vez que seu modo de vida tem sido praticamente eliminado.

À medida que as indústrias se instalaram, elas deslocaram a maior parte das plantações de banana e plantas nativas (taninos, palmeiras) que forneciam a maior parte das atividades econômicas da região. Mesmo assim, a cidade manteve parte dessa mentalidade rural mesmo com o início da urbanização acelerada. A maioria dos primeiros cubatenses (como são chamados os cubatões) vivia nas áreas residenciais mais antigas, como Vila Nova (centro) ou Jd. Casqueiro (área residencial localizada mais afastada do parque industrial). As famílias mais abastadas, especialmente as que originalmente possuíam a terra, lucraram muito com a industrialização, tanto vendendo suas terras para as indústrias quanto desenvolvendo-as em áreas residenciais. (Lemos, 1995, p. 83)

Lemos (1995) assinala ainda que o segmento da população composto por migrantes que chegam quando o parque industrial ainda se acha em expansão tem a chance de realizar seus sonhos de prosperidade, conseguido se estabelecer em bairros com melhor infraestrutura e capazes de oferecer um certo status. Como, por exemplo, a Vila Nova e o Jardim Casqueiro, com trabalhadores da indústria, funcionários públicos, prestadores de serviços e comerciários. Diferentemente dos migrantes posteriores, vindos em busca de melhores condições de vida, mas que acabam por enfrentar os problemas decorrentes do subemprego e da falta de moradia.

A fixação dos gestores públicos, governo após governo, na submissão aos interesses econômicos baseados somente na ampliação da indústria enfraquece a cidade nos seus

¹⁷⁶ Texto traduzido do original pela autora.

aspectos culturais e identitários, o que agrava a busca de solução para esses problemas, levando os moradores a uma vida urbana cada vez mais desumanizada. Nas últimas décadas, famílias com mais poder aquisitivo, como as mencionadas por Lemos, têm migrado para outros municípios. Em 2010, a população de 118.729 pessoas diminuiu para 112.471. Em 2022 há uma queda de -5,26%, enquanto a cidade de Praia Grande, que tem sido o destino de muitos cubatenses, tem um aumento populacional de 33,54% em comparação com o censo de 2010, segundo o IBGE. Uma hipótese para se compreender esse fenômeno pode ser a falta de atrativos e oportunidades oferecidos por Cubatão a seus habitantes.

A revisão desse modelo de cidade passa atualmente pela compreensão do legado cultural da cidade, dentre os quais se inserem os testemunhos industriais e a paisagem. Muito embora a paisagem de Cubatão esteja relacionada a experiências dolorosas com narrativas vinculadas aos traumas ambientais e sociais, também possui uma relação estreita entre o desenvolvimento da cidade e as empresas industriais.

A esse respeito Silva (2010)¹⁷⁷ ao se referir a empresas pioneiras do processo industrial ressalta a importância desses empreendimentos para o desenvolvimento econômico e social local. Mesmo que não seja o caso de Cubatão com as indústrias de base é inegável sua influência nas modificações urbanas e no crescimento da cidade que também resultou na criação de uma infraestrutura que, ao menos em determinados períodos, foi benéfica para os moradores. Por outro lado, a indústria também promoveu uma paisagem que faz parte da vida das pessoas. Além disso, o processo industrial na região tem desdobramentos que extrapolam o âmbito local, pois reflete um momento de importância histórica do país.

Dessa forma, o aspecto paradoxal que essa paisagem possa ter na sua relação entre sua valorização e as memórias de eventos negativos, não pode ser um impedimento para que esses e outros aspectos sejam repensados à luz de novos questionamentos e proposições, como os fatores culturais intrínsecos. Montañó (2008)¹⁷⁸, a respeito do papel dos lugares de memória de Pierre Nora no contexto das lutas memoriais na América Latina, questiona de que maneira estamos construindo grandes narrativas relacionadas aos traumas sociais ainda recentes e se esse processo de transmissão coletiva tem ocorrido de maneira eficaz, uma vez

¹⁷⁷ SILVA, Ronaldo André Rodrigues da. Paisagem Cultural Industrial: Memórias de um Patrimônio da Contemporaneidade. Conferência Internacional Sobre Patrimônio e Desenvolvimento Regional, 2010. Disponível em <<https://www.academia.edu/>>. Acesso em 22 mar. 2022.

¹⁷⁸ MONTAÑO, Eugenia Allier. *Lugar de memoria: un concepto para el análisis de las luchas memoriales*. Cuadernos del CLAEH, v. 31, n. 96-97, p. 87-109, 2008. Disponível em <https://ojs.claeh.edu.uy/publicaciones/index.php/cclaeh/article/view/19/27>. Acesso em 22 mar. 2022.

que o rememorar pode ter um caráter de denúncia quando o passado deixou feridas que se consideram resolvidas. Além disso, esse rememorar pode valorizar as lutas sociais que tenham significado para as pessoas.

Para Silva (2010), a relação local com as empresas industriais também pode possibilitar que se construam referências que permitam desenvolver o conceito de patrimônio e de estabelecer marcos espaciais e temporais que garantem uma continuidade histórica. Nesse sentido, ao mencionar a reflexão de Otávio Dulci, esse autor ressalta que

deve-se observar que os desdobramentos advindos dos processos de industrialização não se limitam às questões econômico mercadológicas, mas também influenciam e sofrem influências de determinações políticas, sociais e culturais. A memória industrial torna-se, assim, fator determinante para o entendimento da memória cultural na qual se tem os fatores materiais (as empresas em si) e imateriais (as memórias dos trabalhadores), tangível (maquinários e tecnologia) e intangível (know-how e savoir faire) (Dulci, 1999 apud Silva, 2010).

Dessa forma, os testemunhos industriais em Cubatão, em especial os materiais e a própria paisagem, embora também estejam associados a memórias de dor e exclusão de um determinado período, em muitos aspectos podem ser revistos pelo seu apelo cultural, histórico e identitário. Isso porque também são resultantes de várias temporalidades e processos econômicos marcantes na região como a infraestrutura de transportes, água e energia assim como a industrial, porém ainda pouco conhecidos ou invisibilizados por diversos fatores que serão devolvidos no próximo capítulo.

CAPÍTULO III – TESTEMUNHOS INVISÍVEIS: PAISAGENS IMAGINATIVAS, PAISAGENS DA MEMÓRIA

“Não se pode amar ou odiar aquilo que não se conhece.”
Álvaro Domingues.

A invisibilidade de testemunhos industriais ocorre em várias partes do mundo, dentre outros, por problemas relacionadas ao desprestígio das áreas de produção em declínio, em especial no meio urbano. Quando se trata das paisagens de caráter industrial, essa invisibilidade pode ser potencializada por questões de ordem perceptiva à medida que a imagem que se tem desta pode ser direcionada para outros aspectos que se alinhem a interesses sociais, políticos ou econômicos. Isso porque a percepção tem uma dimensão seletiva que ocorre em acordo com o grau de informação e da realidade de quem vê (Santos, 2008). Por outro lado, a paisagem também é passível de ser vista a partir de uma imagem mental abstrata, sobre a qual o componente imaginativo pode atuar na forma como ela é apreendida. Assim, o entendimento das questões que resultam na invisibilidade da paisagem e dos elementos que ela possui abre possibilidades para a avaliação dos processos históricos e da sobreposição de temporalidades entre outros pontos que viabilize o estabelecimento da relação cultural da comunidade com a memória industrial, pois ao fenômeno perceptivo podem ser incluídas também as vivências partilhadas que suscitam valores afetivos quando conectadas a objetos materiais pelo simbolismo que possuem e que também permitem rememorar o passado.

3.1 A Invisibilidade dos Testemunhos Industriais em Cubatão

A implantação do polo industrial se dá por decisões externas ao recém-criado município de Cubatão e à região, que passam a ser penalizados pelos impactos negativos decorrentes. O modelo de implantação industrial da época provocou e provoca, até hoje, impactos ambientais, sociais e urbanos adversos, que colocam em xeque um futuro satisfatório para região, a cidade e seus moradores.

Apesar da complexidade das discussões sobre os ganhos e perdas do processo industrial ao longo do tempo (Hobsbawn, 1990), a instalação do polo em Cubatão é responsável pela criação de uma paisagem marcadamente industrial, muito embora o município tenha

particularidades na relação indústria-cidade, quando comparado historicamente com o surgimento e desenvolvimento de outras cidades industriais de diferentes regiões, cuja evolução apresenta uma relação de identidade mais intensa, com a formação de sindicatos e agremiações de classe e melhoria das condições materiais dos trabalhadores, entre outros pontos referentes à vida operária.

Além disso, o processo de desindustrialização que notadamente afeta a indústria de transformação não acarreta impactos relevantes nas indústrias do Polo - ou Complexo - de Cubatão. Ao contrário de outros municípios paulistas, a partir de 1980 as indústrias passam a apresentar recordes de produção, pois sua fabricação é baseada em produtos petroquímicos, químicos, fertilizantes e de siderurgia (Couto, 2003).

Ainda que o processo de desindustrialização não atinja a produção das indústrias de base, verifica-se que impactam diretamente as antigas instalações fabris e de produção de energia, construídas na primeira metade do século XX. Essas, em conjunto com os antigos caminhos de ligação litoral-planalto, revelam testemunhos de temporalidades distintas, como uma herança de muitos diferentes momentos no dizer de Milton Santos (1988)¹⁷⁹.

Esses testemunhos materiais em decadência acabam sendo esquecidos ou se tornam invisíveis, quando localizados em meio urbano ou na área industrial. Poucos deles têm sido objeto de reuso ou destinados a atividades turísticas, à exceção dos remanescentes da Calçada do Lorena e do Caminho do Mar por se encontrarem em uma área de proteção ambiental do Parque Estadual da Serra do Mar.

Para Soto y Ganges (2011)¹⁸⁰, uma das características do patrimônio industrial é precisamente sua invisibilidade, especialmente quando ocupa espaços degradados e pouco agradáveis. Por serem geralmente evitados pelas pessoas, passam a ser relegados ao esquecimento, o que faz com que não sejam conhecidos. No entanto, esses locais são uma parte essencial da identidade do território.

Em Cubatão há testemunhos das mais diversas naturezas. Os mais facilmente identificáveis são os que se concentram em grande parte da área central do município ou próximos a esta, ou que são resultados de processos técnicos e fabris entre o século XVIII e as primeiras décadas do século XX. Exemplos são o legado das antigas vias e ferrovias e as casas remanescentes de vilas operárias de empresas bem como de obras de infraestrutura.

¹⁷⁹ SANTOS, Milton. *Metamorfoses do espaço habitado: fundamentos teóricos e metodológicos da geografia*. São Paulo: Hucitec, 1988.

¹⁸⁰ SOTO, Luis Lalana; GANGES, Luis Santos y. *Las fronteras del patrimonio industrial*. Revista Mirada Ferroviaria, enero-abril, 2011, n. 13, p. 35-47.

Além da invisibilidade característica desse tipo de patrimônio, como afirmam Soto y Ganges (2011), a corrente atividade industrial e portuária na região mantém o polo de Cubatão em constante modificação devido à necessidade de modernização econômica ou de produção. Apesar disso, testemunhos arquitetônicos e de infraestrutura, íntegros ou em ruínas, que sofrem processos de desindustrialização e obsolescência, entre outros fatores, convivem com as indústrias em atividade. Daí resulta uma paisagem singular, na qual se podem perceber esses testemunhos e o complexo e as indústrias, bem como sua ligação com a natureza, em grande parte preservada pelo Parque Estadual da Serra do Mar e por Unidades de Conservação. Estabelece-se assim uma relação paradoxal, onde a grandiosidade do parque industrial contrasta com a também monumentalidade da Serra do Mar, na qual se aninha.

Do mesmo modo como os testemunhos materiais são invisibilizados, a paisagem que eles compõem tem sido também ignorada ou omitida dos sentidos de quem transita ou vive na região. Dentre as questões que chamam a atenção para essa omissão é o passado de degradação ambiental de Cubatão. Sua herança ambiental negativa, que o levou a ser designado como Vale da Morte, gerou um considerável esforço do Poder Público no sentido de mudar a imagem da cidade. Para tanto, o principal foco passa a ser o retorno da beleza da natureza preservada ou recuperada, que passa a constituir o componente territorial predominante em termos de propaganda, em detrimento da indústria, agora restringida a um plano inferior.

A predominância da imagem do quadro natural e a exclusão da relação com a indústria trazem implícita a ideia de paisagem relacionada à natureza, tal como foi historicamente moldada, e cuja percepção se faz presente em nossas mentes e em nossa sensibilidade. A esse respeito, Simon Schama diz que,

Pois, conquanto estejamos habituados a situar a natureza e a percepção humana em dois campos distintos, na verdade eles são inseparáveis. Antes de poder ser um repouso para os sentidos, a paisagem é obra da mente. Compõe-se tanto de camada de lembranças quanto de estratos de rochas. (Schama, 1996, p. 17).

Também Anne Cauquelin (2007)¹⁸¹, sugere que a paisagem seria um equivalente construído da natureza, uma vez que nas várias camadas, ou dobras da memória, a noção de paisagem é pensada e construída nesse sentido. Isso se dá porque a percepção sobre ela decorre da apresentação feita pela pintura do Ocidente no século XV, ou seja, a paisagem só

¹⁸¹ CAUQUELIN, Anne. *A invenção da Paisagem*. São Paulo: Martins Fontes, 2007.

parece natural exatamente por ter projetado uma imagem nesse sentido. De forma que, mesmo passando pelo dinamismo inerente ao tempo, é transformada em um dado natural onde permanece a dificuldade em eliminar a sua naturalidade, apesar das transformações pelas quais elas passam. Dessa forma, para Cauquelin, a percepção de paisagem como natureza provém de um longo aprendizado, não sendo ela somente um conceito visual, tendo seus limites determinados pelo espectador a partir do seu conhecimento e interesse.

Essa predileção pela temática da natureza em detrimento dos vestígios fabris deve-se em grande parte ao processo de recuperação ambiental. A partir dos anos 80, o município busca promover o local, em todo o país e no exterior, como “Cubatão, Cidade Símbolo da Ecologia”. Essa meta foi concebida no ano de 1989, pelo então prefeito Nei Eduardo Serra¹⁸², que se vale da justificativa de que a imensa área do município é de preservação ambiental, incluindo a Serra do Mar¹⁸³.

Nesse período tem-se a atenção aos parques ecológicos como o Cotia-Pará, criado em 1987 e o Parque Municipal do Vale do Rio Perequê, de 1990, ambos criados por lei municipal, que somados a outras áreas de proteção permanente no município, favorecia a divulgação da cidade como de caráter ecológico. Cabe ressaltar que o parque Cotia-Pará, por sua localização próximo a área urbana e de fácil acesso favoreceu o seu sucesso como área de lazer. No caso do Parque Perequê, a beleza do rio que desce a Serra do Mar e a vegetação de Mata Atlântica tornou esse local de grande procura, até a descoberta da contaminação da área por produtos químicos da empresa Rhodia, em 1997, o que leva ao seu fechamento e ao questionamento da propaganda sobre a cidade.

No entanto, essa ideia de transformação de Cubatão em símbolo da ecologia é oficializada pelo Decreto nº 5.881. O Guará- Vermelho¹⁸⁴ – uma ave pelecaniforme da família *Threskiornithidae*, típica do Litoral Atlântico da América do Sul, que se reproduz em regiões de mangue – se torna símbolo dessa campanha nos anos 1990, com maior afirmação a partir de 2000. A imagem é amplamente divulgada pela prefeitura em conjunto com o plantio de árvores e criação de parques ecológicos, como mencionado acima, e é adotada como a estratégia de afirmação do novo slogan (Figura, 28).

¹⁸² Serra apresenta plano de metas para este ano. A Tribuna, 30 jun. 1989, p. 8.

¹⁸³ Serra promete tornar Cubatão um centro ecológico. A Tribuna, 17 set. 1989, p. 25.

¹⁸⁴ Essa espécie aumentou de número no manguezal de Cubatão a partir de 1984, por essa razão foi escolhida como símbolo da recuperação ambiental do Município.

Figura 28 - Propaganda sobre as belezas naturais de Cubatão



A Tribuna, 8 fev. 1990, p. 9 e Site Novo Milênio.

A memória implícita da natureza agregada à tentativa de mudar a imagem da cidade e de diminuir conflitos e tensionamentos da memória ambiental tem direcionado o modo de olhar, induzindo o observador àquilo que se deve ver. Algo facilmente observável nos concursos fotográficos promovidos pela prefeitura, que geralmente privilegia a natureza. O regulamento da premiação de 1983, Natureza e Cultura, o Cubatão do Presente, ou o de 1987, Natureza em Foco, explicita o objetivo de revelar novos aspectos da cidade, que não sejam as indústrias¹⁸⁵. Em 2011, é instituído um concurso fotográfico sobre a natureza denominado “Cubatão, Rainha das Serras”, criado para selecionar fotografias sobre a natureza, arquitetura e manifestações culturais e artísticas¹⁸⁶.

É nesse sentido que Milton Santos, (1988) aponta que a dimensão da paisagem é a da percepção, ou seja, daquilo que chega aos nossos sentidos de maneira seletiva, mas em acordo com a educação, a realidade de quem vê. Portanto, a paisagem é mais do que se pode ver. Inclui um encadeamento de significados que a visão não consegue apreender por si só. A percepção visual, unicamente, não exprime o que é a paisagem, porque para compreendê-la é necessário algo mais, que é o conhecimento; o imaginário, assim, permite pensar o lugar em que o saber é falho (Jean Jackes, 2007, p. 59).

¹⁸⁵ “A Prefeitura quer mostrar que Cubatão não é apenas uma cidade industrial. É rica também em aspectos históricos e belezas naturais. Possui pontos de atração, como a região de Itutinga e do Rio Pilões, sob a Rodovia dos Imigrantes e a do Rio Perequê. Da mesma forma, a Serra do Mar oferece ângulos propícios ao desempenho e à imaginação do fotógrafo.” In A Tribuna. *Cubatão realiza concurso fotográfico*. In A Tribuna, 2 set. 1987, p. 7.

¹⁸⁶ Ver respectivamente em: A Cidade de Santos, 1 abril, 1983, p. 2; A Tribuna, 2 set. 1987, p. 7.; e, A Tribuna, 4 fev. 2011, p. 4.

A percepção não é ainda o conhecimento, que depende de sua interpretação e esta será tanto mais válida quanto mais limitarmos o risco de tomar por verdadeiro o que é só aparência, aquilo que a vista abarca. Não é formada apenas de volumes, mas também de cores, movimentos, odores, sons etc. (Santos, 1988, p. 35).

Para esse autor, a paisagem é sempre heterogênea, composta de elementos de idades diferentes, pedaços de tempos históricos representativos das diversas maneiras de produzir as coisas, de construir o espaço. “É uma espécie de marca da história do trabalho, das técnicas”, e por isso formada por elementos naturais e artificiais que têm como característica a mudança, porque sempre nela se adicionam ou dela se subtraem elementos. Com isso, a paisagem industrial se torna emblemática. Se toda paisagem é resultado da ação humana sobre o próprio espaço, em um conjunto heterogêneo de formas naturais e artificiais, onde somente a visão não apreende o significado, é necessário, como sugerido por Milton Santos, “ultrapassar a paisagem como aspecto, para chegar ao seu significado” (Santos, 1988, p. 34).

Dessa forma, perceber a paisagem de Cubatão direcionando-se ao apelo da beleza de seus recursos naturais, da fauna e flora, é também revelar novos aspectos. Essa dialética é mais próxima dos recursos da imaginação, que pode suscitar diferentes percepções e sentimentos, cambiáveis à medida que vão sendo agregadas novas informações ao que se conhece sobre o lugar.

É nesse sentido que dividimos a paisagem de Cubatão em dois tipos de percepção, as paisagens imaginativas e as paisagens da memória. A paisagem imaginativa é uma relação dialética entre o que se quer ver e o que é a realidade: a relação paisagística e estética entre as indústrias e a natureza. As paisagens da memória, que têm a ver com testemunhos industriais em decadência, suscitam uma relação afetiva com a comunidade.

Apesar dessas duas percepções estarem imbricadas, consideramos as duas separadamente para proporcionar uma maior compreensão do levantamento dos testemunhos materiais que entendemos mais relevantes no processo de industrialização na Baixada Santista (Figura 29). Sobre esses apresentamos um breve histórico, no sentido de destacar sua importância no contexto do desenvolvimento técnico, especialmente no que se refere às obras de infraestrutura, assim como no desenvolvimento de produção fabril e industrial propriamente dito e suas formas de implantação e estruturação da paisagem.

Esses testemunhos materiais demonstram, em grande parte, a cronologia de eventos que transformaram boa parte do território entre o litoral e a cidade de São Paulo e Cubatão em especial, em uma paisagem industrial. Em âmbito local muitos deles se revelam como um patrimônio cultural, muito embora são poucos os que possuem proteção por meio de normas culturais.

3.1.1 Paisagens Imaginativas

O significado do termo “imaginar” tem sido mais comumente compreendido no sentido de formar uma imagem mental, abstrata, de idear, engendrar ou inventar. O filósofo francês Jean-Jacques Wunenburger (2007)¹⁸⁷ amplia e enriquece essa acepção, conferindo-lhe um vasto leque de expressões que incluem: a fantasia; o devaneio; o sonho; uma espécie de crença que não pode ser verificada objetivamente; o mito; o romance; a ficção. Expressões que compreendem tanto o imaginário individual quanto o de uma cultura. O imaginário de um povo contém conceitos pré-científicos; a ficção científica; as crenças religiosas; as produções artísticas que criam outras realidades; as ficções políticas; os estereótipos e os pré-conceitos sociais, entre outros. Só se pode afirmar que há imaginário quando um conjunto de imagens forma uma totalidade mais ou menos coerente, que produz um sentido a mais do que o local e momentâneo, ou seja, o imaginário é

o conjunto de produções mentais ou materializadas nas obras, com bases em imagens visuais e de linguagem que formam conjuntos coerentes e dinâmicos, que provêm de uma função simbólica entendida como uma superposição de sentidos próprios e figurados. (Wunenburger, 2007, p.11).

Como toda imagem isolada ou em composição, o imaginário contém uma dimensão representativa e um componente emocional subjetivo, por estar mais perto das percepções que nos afetam do que das concepções abstratas. Assim, partindo da perspectiva de que a percepção das paisagens e as emoções que elas despertam dependem em parte de imagens materiais e objetivas, mentais e abstratas, cruciais na construção de significados e na interpretação da realidade, consideramos que as paisagens em Cubatão são vistas, em grande parte, a partir de uma percepção imaginativa, que é a capacidade de imaginar, que se deixa levar pela imaginação (Dicionário Houaiss).

Nesse sentido, as vias de ligação Litoral-Planalto têm um duplo papel. Primeiro o de infraestrutura viária que dota a região de elementos de importância histórica, técnica e paisagística. E, além do mérito que têm individualmente, a partir desses testemunhos, há percursos de onde se pode ver uma paisagem que reforça o imaginário da não paisagem, que é aquela comparada à natureza, ou seja, tida como “natural”, porém mais imaginada do que real, inclusive porque a todo instante remete ao urbano e à industrialização (Vasques,

¹⁸⁷ WUNENBURGER, Jean-Jacques. *O Imaginário*. São Paulo: Edições Loyola, 2007.

2011)¹⁸⁸, provocando um sentimento de estorvo pelos equipamentos fabris instalados próximo às escarpas da Serra e pelas consequências provocadas ao território no passado, que se dá a partir dos antigos caminhos e rodovias atuais.

Vista a partir das vias de transporte, essa paisagem é marcada também por elementos visuais que dão origem a várias imagens que possibilitam a leitura pelos que a olham de Cubatão. Tais considerações nos permitiu traçar um paralelo dessas imagens com a ideia de *imaginabilidade* preconizada por Kevin Lynch (1918-1984)¹⁸⁹. Para ele, as pessoas constroem uma imagem da cidade a partir de cinco elementos principais: os caminhos, vias ou trajetos; os limites físicos, naturais ou artificiais; os bairros, aqueles lugares que guardam certas características, como um centro comercial, uma área residencial, um bairro histórico; os cruzamentos, que frequentemente possuem um significado especial e podem ser locais de intensa atividade, como praças, cruzamentos importantes ou interseções de transporte; e os marcos, os elementos físicos notáveis e distintivos que servem como pontos de referência na cidade. Kevin Lynch (1999) argumenta que esses cinco elementos desempenham um papel crucial na formação da percepção e da imagem mental que as pessoas têm de uma cidade. Eles influenciam a maneira como as pessoas se movem, interagem e se orientam dentro do espaço urbano.

Muito embora sua análise diga respeito exclusivamente ao ambiente urbano, pode ser perfeitamente relacionada a outros ambientes. É o caso da sua definição de “*imaginabilidade*”, relacionada à forma como os observadores percebem o que é legível em um elemento, ou compreendida como uma qualidade visual passível de ser entendida por meio de imagens resultantes das memórias das pessoas.

Aquela qualidade de um objeto físico que lhe dá uma grande probabilidade de evocar uma imagem forte num dado observador. É essa forma, cor, disposição, que facilita a produção de imagens mentais vivamente identificadas, poderosamente estruturadas e altamente úteis ao meio ambiente. Também pode ser chamada de legibilidade ou talvez visibilidade em sentido figurado, onde os objetos se podem não apenas ver, mas também são apresentados de uma forma definida aos poucos aos nossos sentidos (Lynch, 1999, p. 20).

Portanto, apresentamos um breve relato das vias, que têm um duplo sentido: primeiro como elementos que compõem a paisagem, possuidores de valores históricos e paisagísticos,

¹⁸⁸ VÁSQUEZ, Carlos García. Antipolis – *El desvanecimiento de lo urbano en el Cinturón del Sol*. Barcelona. Editorial Gustavo Gilli, 2011.

¹⁸⁹ LYNCH, Kevin. *A imagem da cidade*. São Paulo: Martins Fontes [1960], 1999.

pois são representações da evolução técnica e tecnológica decorrentes da ação humana sobre a natureza e relacionados diretamente ao desenvolvimento industrial. Segundo, por serem também condutores por onde ocorrem percepções. Vetores que reforçam um olhar condicionado sobre a paisagem, que invisibilizam outros elementos, como os testemunhos industriais e a própria indústria ainda em plena atividade, que confere à paisagem o caráter industrial.

Tanto essas vias como outras obras de infraestrutura industrial configuram atualmente na Baixada Santista uma paisagem sem uma delimitação perceptível. Pode ser entendida como o domínio do visível, do perceptível, ou seja, daquilo que chega aos sentidos por meio de um processo de seleção do que se quer ver (Santos, 1988).

Ao mesmo tempo, o percurso pelas antigas vias e pelas atuais pode induzir uma relação dialética imaginativa da natureza – o que se quer ver – e o que é apresentado pela realidade – as indústrias e suas torres, galpões, montes de minérios, tubulações e a fumaça, que ali também se faz presente, compondo a paisagem percorrida especialmente pelos caminhos antigos que, por si só, são valioso patrimônio.

3.1.1.2 A Calçada do Lorena e os Caminhos do Mar

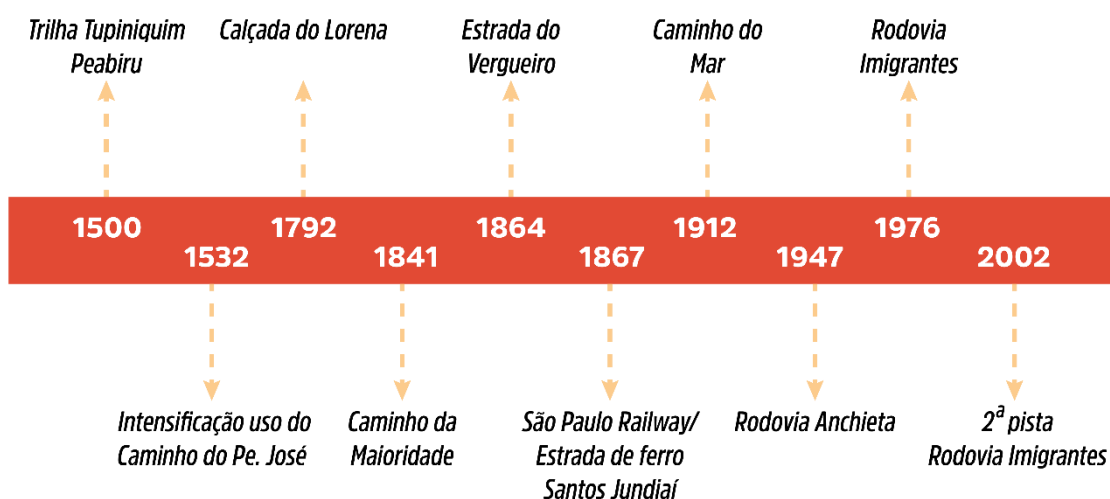
Os caminhos de ligação Litoral-Planalto desempenham um papel destacado na história regional e paulista pela sua íntima associação com fatores e elementos responsáveis pela organização e desenvolvimento do espaço da Baixada Santista, desde a ocupação portuguesa, no século XVII. À medida que crescem as demandas decorrentes das diferentes fases econômicas, ao longo do tempo, surgem investimentos para a modernização das vias que vão ficando mais sofisticadas à proporção que novas tecnologias são utilizadas (Figura 30).

A partir das primeiras décadas do século XX, as obras rodoviárias possibilitam uma ampla transformação nas formas de utilização das terras agrícolas do Estado. O mais amplo aproveitamento das terras era, até então, circunscrito às áreas com acesso direto às ferrovias, esses grandes canais de exportação. A construção das rodovias estaduais possibilitou o tráfego de veículos em qualquer época do ano. Não só na região entre a capital e a costa, mas principalmente no interior do Estado, terrenos até então subutilizados ou inacessíveis passam a ter o uso e o valor multiplicados pela facilidade de acesso às linhas férreas e aos mercados urbanos.

Assim, as rodovias entre o litoral e o planalto acham-se estreitamente ligadas ao legado industrial, graças às inúmeras obras de infraestrutura que retratam o desenvolvimento tecnológico necessário, tanto para vencer as escarpadas encostas da Serra do Mar quanto para atravessar o inóspito e pantanoso terreno permeado por rios e manguezais no litoral.

A primeira tentativa de se criar uma melhor comunicação do litoral com o planalto em substituição às trilhas tupiniquins é o caminho utilizado pelo Padre José de Anchieta, no trecho da Serra de Paranapiacaba, compreendido entre o rio das Pedras e o rio Perequê, que descem a serra buscando o Rio Cubatão. Sucedendo a essa trilha, vão sendo construídos caminhos nesse setor da encosta, o trecho cuja configuração geográfica possibilita com maior sucesso a transposição em alguns locais bastante íngremes da Serra do Mar, (Figura 29), a exemplo da Calçada do Lorena, percorrida por Dom Pedro I em sua viagem de 7 de setembro de 1822; Estrada da Maioridade; o Caminho do Mar e a Rodovia Anchieta.

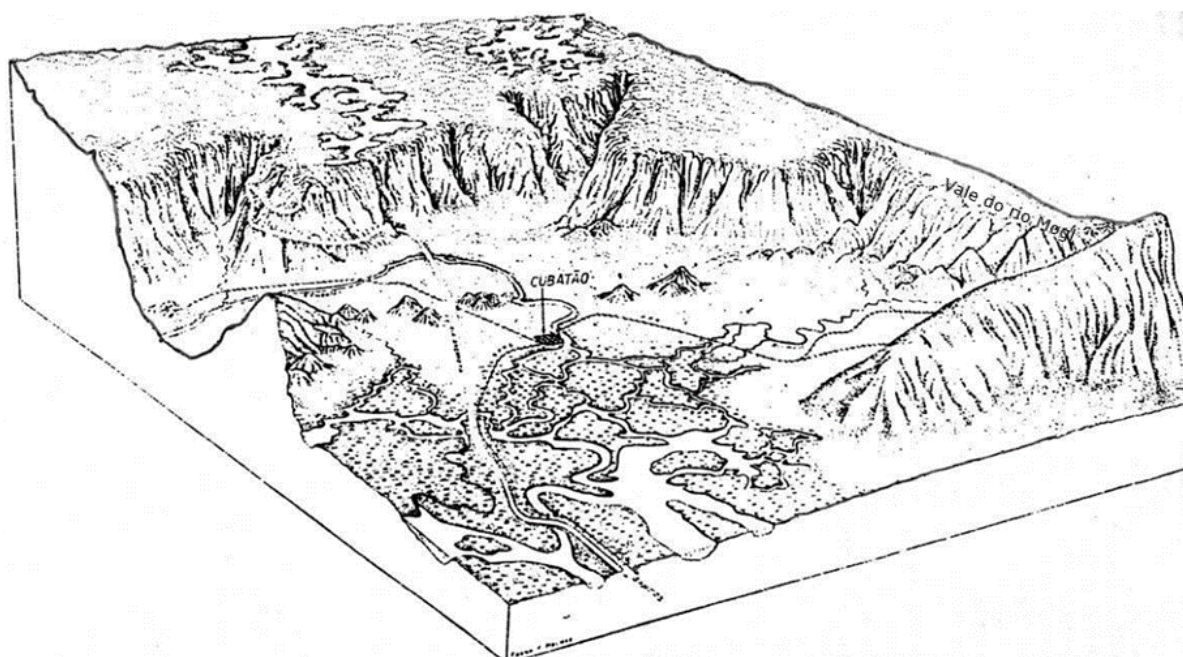
Figura 29 - Linha do tempo das vias Litoral-Planalto



Fonte: Organizada pela autora.

Dois importantes elementos de infraestrutura da região, a Calçada do Lorena e o Caminho do Mar – as primeiras estradas de ligação pavimentadas – têm destacada importância e causaram grande impacto econômico e social no período em que foram construídas. Essas primeiras vias e os caminhos posteriores tiveram lugar na região da Serra de Paranapiacaba, ou Serra do Cubatão, local que congregava mais condições de acesso e inclinação do terreno favorável à essas construções (Figura 30).

Figura 30 - Serra de Paranapiacaba - Vale do Rio Mogi



Localização do trecho da chamada Serra de Paranapiacaba, ou Serra do Cubatão, no vale do rio Mogi, onde são construídos os sucessivos caminhos de ligação entre o Litoral e o Planalto Paulista. A Baixada Santista e a Serra do Mar. Fonte: TITARELLI, 1986¹⁹⁰.

A Calçada, originalmente denominada Estrada do Cubatão ou Caminho do Mar, é construída a mando do Governador da Capitania, Bernardo José Maria de Lorena¹⁹¹, o Conde de Sarzedas (1756 – 1818). Ao ser inaugurado em 1792, o empreendimento se torna um marco do governo de Lorena na Capitania de São Paulo.

De acordo com o arquiteto Benedito Lima de Toledo (1972)¹⁹², a obra é executada pelos oficiais do Real Corpo de Engenheiros, a partir de projeto do engenheiro militar português

¹⁹⁰ TITARELLI, Augusto H. V. *O que é a Serra do Mar*. São Paulo: Revista Orientação, Instituto de Geografia da Universidade de São Paulo (Departamento de Geografia), nº 07, 1986, pp. 86-93.

¹⁹¹ Sobre a Calçada do Lorena, ver o trabalho de pesquisa de TOLEDO, (1972). Este autor, inclusive, conclui que a Calçada foi mandada fazer por Lorena em razão de documento da Câmara Municipal de 22 de setembro de 1790, ofício que comunica ao governador Bernardo José de Lorena a decisão de mandar fazer um monumento como gratidão por suas obras, especialmente a calçada na Serra; por constar na sua biografia, escrita por M.L. Franco da Rocha, uma relação das obras executada por Lorena que inclui o caminho feito com auxílio dos comerciantes de Santos e, por último, por ter o governador Washington redescoberto a calçada e duas pedras do padrão mandado erigir pela Câmara Municipal em princípios dos anos 20 do século passado, e na qual há a inscrição do nome do antigo governador.

¹⁹² TOLEDO, Benedito Lima de. *O Real Corpo de Engenheiros na Capitania de São Paulo, destacando-se a obra do Brigadeiro João da Costa Ferreira (Tese Doutorado)*. São Paulo: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, 1972.

João da Costa Ferreira¹⁹³. Os oficiais vêm ao Brasil para dar cumprimento às diretrizes do Tratado dos Limites (1750), ato gerador do Tratado de Santo Ildefonso¹⁹⁴. A mão de obra era de escravos indígenas e africanos (Gutberlet, 1996). Shozo Motoyama (2004) ressalta a falta de pessoal especializado no Brasil nesse período e a carência de mestres e operários, o que obriga o próprio engenheiro a exercer essas funções. Em 1790, os construtores da Calçada de Lorena, o Engenheiro José Maria de Lorena e o Engenheiro-Brigadeiro João da Costa Ferreira se queixam dessa deficiência ao Governador de São Paulo (Motoyama, 2004)¹⁹⁵.

Essa estrada substitui a anterior com um novo traçado. É construída em ziguezague, numa largura que varia de 3.20 a 4.20 metros no Planalto, com 133 voltas. Benedito Lima de Toledo afirma ser a Calçada do Lorena a melhor estrada do Brasil àquela época, sua construção permite melhorias no trânsito entre a Capital e o Porto de Santos; diminui a distância entre ambas e aumenta o comércio da produção paulista e das importações (Toledo, 1972; 1975). Por essa razão, sua importância é apontada pela historiografia por seu impacto no quadro econômico de São Paulo.

No trecho da Serra, a presença de degraus leva a relatos ilustrativos de alguns viajantes sobre a vida dos tropeiros e sobre as dificuldades enfrentadas na subida, com as mulas carregadas de produtos. Tem-se assim uma ideia de como é passar por aquele trajeto, que hoje parece tão estreito e difícil para tanta movimentação. Os viajantes, de Kidder & Fletcher, em viagem pela Calçada, em 1845, afirmam:

a nossa subida se tornou mais divertida pelo encontro de sucessivas tropas de mulas. A princípio se ouvia a áspera voz dos tropeiros tocando os animais, e soando tão por cima de nós que parecia vir das próprias nuvens: depois distinguia-se o bater dos cascos e à distância os animais, erectis auribus, pois quase que irresistivelmente arriam com as suas pesadas cargas. Foi necessário procurar um lugar resguardado para deixar passar as várias seções da tropa; passado algum tempo, seu tropel ressoava longe, com os ecos afastados da sua voz perdendo-se nos precipícios embaixo (Kidder & Fletcher, 1941. p. 62).

O arqueólogo Eduardo Zanettini (1998) reforça a afirmativa sobre a Calçada do Lorena ser uma das mais ousadas obras de engenharia levadas a cabo em todo o território colonial,

¹⁹³ João da Costa Ferreira era matemático. Atuou na reedificação de Lisboa em vários projetos que incluem, entre outros, a Praça do Comércio, o Passeio Público. No Brasil edificou a Alfândega e o hospital da Vila de Santos, realizou o levantamento da costa e o calçamento do Caminho do Mar, etc.

¹⁹⁴ Toledo (1972) relata ainda que os engenheiros acabaram por ser responsáveis pela elaboração do Plano Urbanístico de São Paulo, do primeiro chafariz erigido no Largo da Misericórdia.

¹⁹⁵ MOTOYAMA, Shozo (Org.). *Prelúdio para uma história: Ciência e Tecnologia no Brasil*. São Paulo: Edusp, 2004.

além de ser um dos raros remanescentes de testemunhos materiais do patrimônio cultural paulista referente ao ciclo econômico do açúcar, vivenciado pela Capitania de São Vicente”.

Na década de 1970, os vários estudos de Benedito Lima de Toledo, então professor da FAU-USP, possibilitaram o reconhecimento de importância dessa via. Devido às suas pesquisas, em 1989 a Eletropaulo S/A, à época responsável pelos monumentos existentes na Serra do Mar, realizou a contratação de serviços arqueológicos para escavações visando à identificação e avaliação do sítio histórico (Zanettini, 1998)¹⁹⁶, com a contratação de profissionais de outras áreas como o historiador Ulpiano Bezerra de Meneses e o geógrafo Augusto Titarelli¹⁹⁷. Posteriormente, foi realizado o restauro de parte de trechos da Calçada, na Serra do Mar (Figura 31).

Figura 31 - Calçada do Lorena no trecho da Serra do Mar



Calçada do Lorena após processo de restauro na década de 1990¹⁹⁸.

Em menos de trinta anos a Calçada do Lorena já não atende às necessidades de escoamento de produtos, além de não permitir o trânsito de carroças. Em substituição, a

¹⁹⁶ ZANETTINI, Paulo Eduardo. *Calçada do Lorena: o caminho para o mar*. (Dissertação, 145 p.). São Paulo: Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas Área Interdepartamental de Arqueologia, Universidade de São Paulo, 1998.

¹⁹⁷ A pesquisa arqueológica se restringiu somente a uma parcela do itinerário. O arqueólogo Paulo Zanettini informa “que também foi realizado o levantamento dos vestígios da estrada ainda preservados no Planalto, já que se previa a continuidade das obras de revitalização e sua inserção nos roteiros do Parque Ecológico Caminhos do Mar”.

¹⁹⁸ Imagem disponível na internet < <https://oslorenas.blogspot.com/2008/08/blog-post.html>>, acesso em 25 maio 2020.

partir de 1820 é construída a Estrada da Maioridade a mando do então presidente da Província de São Paulo Rafael Tobias de Aguiar que, em 1837, determina a construção de uma estrada carroçável para favorecer o uso pelos carros de boi. Essa estrada, concluída em 1841, apresenta a vantagem de possuir apenas 12 curvas, contra as 188 da Calçada do Lorena. O nome é uma homenagem à maioria de D. Pedro II, ocorrida no ano anterior.

As obras continuam sob a responsabilidade de José dos Campos Pereira Vergueiro. Vereador e presidente da Câmara de Santos, em 1862, logo após sua elevação a cidade, Vergueiro introduz inúmeras modificações e melhorias, incluindo um novo traçado no trecho entre São Paulo e o Alto da Serra, que cruza com a Estrada da Maioridade em apenas três pontos (Figura 32). Com a remodelação, a nova via passa a ser conhecida no trecho de São Paulo a Santos como Estrada do Vergueiro, sendo entregue oficialmente ao público em 1864.

Figura 32 - Pontos em que o Caminho do Mar cruza a Calçada do Lorena



Fonte: Desenho de Alana Waldvogel, 2017, a partir do desenho de Zanettini (1998).

Em 1912, Washington Luís, governador do Estado de São Paulo, determina o início de uma nova estrada no trecho da Serra, a partir da reconstrução da existente e prolongando-a até a cidade de São Paulo, com o objetivo de explorar o incipiente uso de carros e caminhões em um momento em que se iniciava a ideia da indústria automobilística. Em 1917 é realizado o I Congresso Paulista de Estradas de Rodagem, com o objetivo de discutir questões relacionadas ao sistema rodoviário e à ampliação da malha viária do Estado. Nessa circunstância, os congressistas realizam uma viagem de carro entre São Paulo e Santos (Figura 33).

Figura 33 - Viagem de carro pela Estrada do Vergueiro, 1917



Fonte: Arquivo Digital da Biblioteca Nacional¹⁹⁹.

Essa estrada denominada Caminho do Mar substituiu a Estrada do Vergueiro. Cruza com a Calçada do Lorena em três pontos: no Monumento do Pico, no Padrão do Lorena e no Belvedere Circular (Figura 33). É a primeira obra viária com revestimento de concreto no país, conforme indica a placa comemorativa, localizada no pontilhão da base da Serra (ZANETTINI, 1998). No trecho da Serra, há um percurso de 10 km, a partir do Pouso de Paranapiacaba, no alto, próximo à atual divisa do município de Cubatão com o município de São Bernardo do Campo, até o Pontilhão da Raiz da Serra.

Em 1922, por ocasião das comemorações do Centenário da Independência do Brasil, o governo da Província de São Paulo encomenda ao arquiteto Victor Dubugras o projeto de vários monumentos a serem construídos em pontos estratégicos e relacionados com a história dos caminhos anteriores. Realizados em estilo brutalista, esses monumentos contam com a colaboração do artista José Wash Rodrigues, autor dos azulejos que se destacam no Belvedere Circular (Figuras 34 e 35).

Os monumentos são Pouso de Paranapiacaba: construído no quilômetro 44, no alto da Serra, em 1922, usado como parada para os carros após a subida ou antes da descida; Belvedere Circular: situado no quilômetro 46, marca o primeiro encontro do Caminho do Mar com a Calçada do Lorena; Rancho da Maioridade: construído no quilômetro 47 para servir de parada aos veículos, assim como o Pouso Paranapiacaba, que teve nome em homenagem à Estrada da Maioridade; Padrão do Lorena: no quilômetro 47,2, marca o terceiro e último encontro entre a calçada e a estrada. Esse local tem o nome em homenagem

¹⁹⁹ Viagem pela Estrada do Vergueiro, substituída pelo Caminho do Mar, por ocasião do I Congresso Paulista de Estradas de Rodagem, em 1917, em fotografia de Fitz Geraldo. Acesso em 18 set. 2020. Disponível em <http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_iconografia/icon842732_38/icon842732_38.pdf>.

a Bernardo José Maria de Lorena, Governador da Capitania de São Paulo, a quem se deve a obra. O trecho em frente a esse monumento é o único em que se conserva o revestimento de macadame em grande parte, substituído por asfalto na primeira década do século XX; e o Pontilhão da Raiz da Serra: o último monumento, já na planície (quilômetro 52), construído juntamente com o fim da pavimentação com asfalto da estrada. Esses monumentos, além da homenagem à história da evolução técnica empregada, marcam a Serra do Mar como um cenário de grande beleza paisagística e como um belvedere, de onde se pode mirar o passado.

Figura 34 - Rancho da Maioridade no Caminho do Mar



Fonte: <https://catracalivre.com.br>.

O Cruzeiro Quinhentista (Figura 36) é um dos monumentos que integram o conjunto das construções projetadas pelo arquiteto Victor Dubugras, em 1922. É o primeiro monumento de quem vai de Santos a São Paulo e foi erigido originalmente no ponto onde o Caminho do Mar cruza com o caminho do Padre José de Anchieta, a trilha criada logo após a chegada dos portugueses ao Brasil. Na década de 1970, o Cruzeiro é deslocado para outro ponto para alargamento da avenida em função da construção da RPBC. Atualmente, esse monumento se destaca timidamente em meio à Refinaria e as rodovias em um contraste com a descrição dada por Júlio Prestes (1922, p. 22), por ocasião da inauguração dos monumentos.

Quando Prestes expõe o significado de cada monumento, o Cruzeiro Quinhentista simboliza a fé dos primeiros colonizadores e remonta a 1560 e se destacando como “um alto relevo no fundo verde-negro da serra e que, a certa distancia, parece crescer e subir,

aparecendo entre nuvens, com a cordilheira por pedestal, na maravilhosa ascensão de um sonho que em seguida se reduz á realidade e se torna palpável aos sentidos do sonhador”.

Figura 35 - Cruzeiro Quinhentista



Foto da autora, 2021.

O tombamento do Caminho do Mar²⁰⁰, realizado em 1979, pelo Condephaat, inclui trechos remanescentes da Calçada do Lorena, bem como os monumentos de Victor Dubugras. Após a pavimentação e a construção da Usina Henry Borden na década de 1920, essa estrada se torna um local de intensa visitação turística. Esse interesse cresceu consideravelmente com a criação, em 1977, do Parque Estadual da Serra do Mar (PESM), pelo Decreto nº 10.251/1977. Esse parque, que é posteriormente ampliado, engloba uma extensa área, tombada em 1985 pelo Condephaat, no momento do nascente movimento ambiental que estava fortemente impactado pelas cicatrizes na Serra do Mar em consequência do alto índice de poluição das indústrias do polo²⁰¹. O parque abrange 332 mil hectares de vinte e cinco municípios paulistas e engloba oito unidades de conservação, dentre

²⁰⁰ O IPHAN também realizou o tombamento provisório de: "Remanescentes do Caminho do Mar, Caminho do Padre José e Calçada do Lorena", localizados na Região da Serra do Mar e de Paranapiacaba”, em 27 de janeiro de 2023.

²⁰¹ Esse tombamento, fruto do empenho e sugestão do geógrafo Aziz Ab’Saber, engloba, além das escarpas da Serra e seus esporões, trechos do planalto e da baixada costeira, perfazendo uma área de 13.000 km², que se estende da divisa do Estado do Rio de Janeiro até o Paraná. Dentre as motivações para o tombamento tem-se que somente 3% da área total estava intocada, manutenção do banco genético, aspectos da instabilidade

elas a de Itatinga-Pilões, no município de Cubatão. A criação e desenvolvimento do PESM permite o acesso aos bens culturais e naturais da Serra do Mar por meio de roteiros culturais, dentre os quais os remanescentes da Calçada são um dos atrativos oferecidos. O acesso aos trechos preservados é feito pela Rodovia Caminho do Mar (SP-148), entre Cubatão e o alto da Serra do Mar²⁰².

Quem busca o contato com a natureza a partir do Caminho do Mar, ao olhar de cima o encantamento do passado preservado nas paisagens da Baixada Santista, tem a impressão de que o território se torna insignificante, diante da imensidão do oceano que dali se observa, dos inúmeros rios e mangues, mesmo estando totalmente degradados e as cidades cada vez mais populosas (Figura 36).

Figura 36 - Vista parcial da Baixada Santista a partir do Caminho do Mar



Turistas em tempos recentes admiram, com a mesma admiração do passado, a paisagem a partir do Caminho do Mar, no ponto chamado curva do “uau”. Fonte: Site Turismo Santos, disponível em <https://www.turismosantos.com.br/>

3.1.1.3 Via Anchieta e Imigrantes

Na sequência das grandes obras ocorridas na região, as Rodovias Anchieta e Imigrantes consolidam o fortalecimento político e econômico do rodoviarismo em São Paulo.

climática e razões histórico-culturais, econômicas e turísticas. Ver COSTA, José P. de Oliveira. Patrimônio Natural e Estatuto do Tombamento: Reflexões sobre a estratégia de preservação. Revista do Iphan, nº 21, 1986.

²⁰² Conforme informações disponíveis na página do Parque Estadual da Serra do Mar (PESM), disponível em <https://www.infraestruturameioambiente.sp.gov.br/pesm/sobre/> . Acesso em 18 set. 2020.

Demandam grande esforço técnico e sacrifício de trabalhadores na execução dos vários viadutos, túneis, pontes cortes, aterros e na colocação das camadas de concreto. O projeto da Anchieta segue o modelo das rodovias americanas, inclusive na cobrança de pedágio. A previsão era de uma estrada com plataforma de 9 metros, raio mínimo das curvas na Serra de 50 metros e rampa máxima de 6%. No trecho do planalto, as retas são da ordem de dois quilômetros e o raio mínimo das curvas admitido é de 250 a 500 metros. As obras têm início em 1939, durante o governo de Adhemar de Barros (1947-1951), sendo concluída a primeira etapa, a norte, em 1947 e, a sul, em 1953. A denominação homenageia o Padre José de Anchieta, que designa a trilha colonial por ele aberta.

Essa rodovia provoca imenso impacto na região do ABC e na Baixada Santista. Além da sua vinculação com a expansão industrial e com as atividades relacionadas ao porto, contribui para a consolidação do turismo balneário da região, implicando o desenvolvimento urbano, intensificando construções residenciais e de equipamentos urbanos em consequência do avanço econômico industrial a partir dos anos 50.

A facilidade de tráfego pela Rodovia Anchieta torna a região da Baixada Santista o principal destino turístico do Estado, com o conseqüente aumento da população urbana de veraneio. Também é o caso de Guarujá, destino tradicional das famílias paulistas, e Praia Grande, onde colônias de férias destinadas a sindicatos de trabalhadores atraem a classe operária da cidade de São Paulo.

As Rodovias Anchieta e Imigrantes consolidam o fortalecimento político e econômico do rodoviarismo em São Paulo, na sequência das grandes obras ocorridas na região. Demandam grande esforço técnico e sacrifício de trabalhadores na execução dos vários viadutos, túneis, pontes, cortes, aterros e na colocação das camadas de concreto. O projeto da Anchieta segue o modelo das rodovias americanas, inclusive em relação à cobrança de pedágio.

Antes da Anchieta, a passagem de quem transita entre litoral e planalto se faz pelo Caminho do Mar, que se estende até a avenida principal, a antiga Bandeirantes, depois Nove de Abril, cujo tráfego se processa dentro da malha urbana. A Rodovia Anchieta fica à margem do centro e provoca várias modificações do meio urbano. Resulta também na criação dos Bairros Cota, no Alto da Serra, iniciados ainda na década de 1940²⁰³ e ocupados

²⁰³ Bairros Cota se refere a nome derivado de acordo com a cota topográfica, a altura da montanha em relação ao nível do mar. Os bairros existentes são o Cota 95/100, Cota 200, Cota 400 e Cota 500. Fonte: IPT.

por trabalhadores da rodovia que querem permanecer na região²⁰⁴. Além desses, outros bairros vão surgindo nas margens ou próximos a rodovias no território do município, como o Pinhal do Miranda, a Vila Fabril, Pilões/Água Fria, Vila Esperança, Jardim Nova República e Vila dos Pescadores (Figura 37). Alguns têm origem em ocupações irregulares, contribuindo para que Cubatão seja percebida como uma não cidade, no sentido oposto do que esse termo representa enquanto local de vida coletiva, com todas as implicações políticas e sociais que isso acarreta (RONIK, 1998)²⁰⁵. Pode-se também chamá-los de uma ‘cidade ilegível’, pois seus marcos não são facilmente reconhecíveis (LYNCH, 1999). Hoje, quem passa ao largo da cidade percebe que a Rodovia Anchieta, de certa forma, contribuiu para a ideia de Cubatão como área degradada e poluída, uma vez que não era mais possível estabelecer uma conexão com a dinâmica da vida que ali transcorre (Figura 38).

Figura 37 - Vista parcial dos bairros Cota e da Vila dos Pescadores



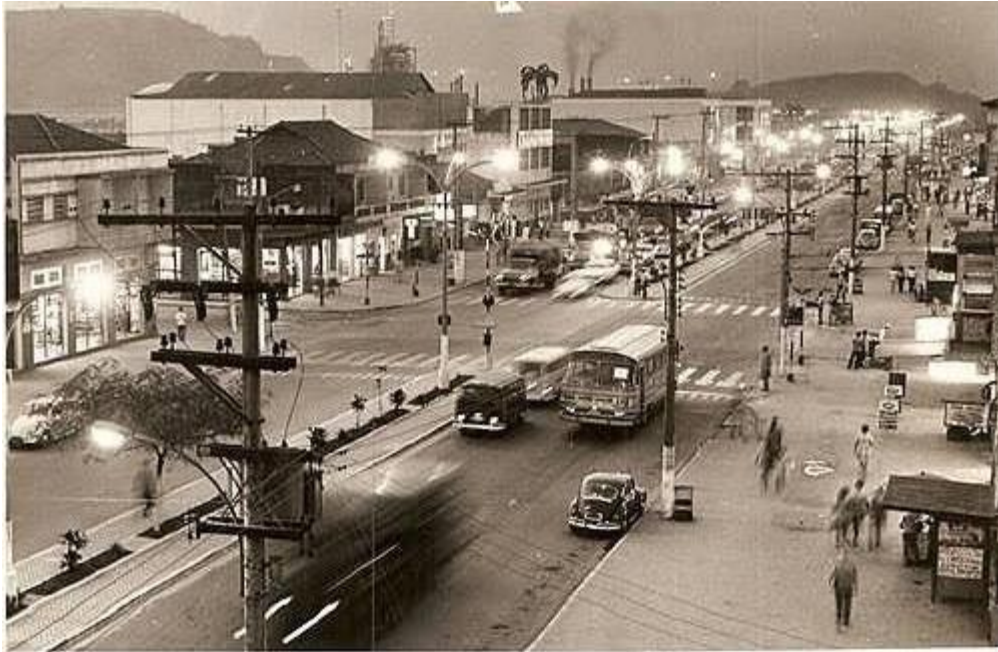
Fonte: Site Ecodebate²⁰⁶.

²⁰⁴ Em vista do Programa de Recuperação Socioambiental da Serra do Mar, desde 2007 vem sendo realizado trabalho de remanejamento das famílias pela Secretaria da Habitação e do Meio Ambiente (SMA), por intermédio da Companhia de Desenvolvimento Habitacional e Urbano (CDHU).

²⁰⁵ RONIK, Raquel. *O que é cidade*. São Paulo: Editora Brasiliense, 1998.

²⁰⁶ Vista parcial dos Bairros Cota, em 2012, e da Vila dos Pescadores, ao longo da Rodovia Anchieta. Imagens disponíveis na internet respectivamente nos sites <<https://www.ecodebate.com.br/>>. E No Portal Santa Cecília. Acesso em 24 ago. 2022.

Figura 38 - Aspecto do centro de Cubatão na década de 1970



Fonte: Arquivo Histórico de Cubatão.

Essa perspectiva não difere da que diz respeito à Rodovia dos Imigrantes²⁰⁷. A ideia de construir essa via surge na década de 1950, em virtude da instabilidade da Rodovia Anchieta quanto à segurança. O projeto realizado prevê três pistas no trecho da Serra, o local sempre considerado o mais problemático do ponto de vista de execução, com a construção de 44 viadutos, 7 pontes, e 14 túneis.

O início das obras, em 1974, tem a inauguração da pista ascendente em 1976. A segunda pista, descendente, é inaugurada em 2002. Tida como revolucionária para a época, demandou um complexo projeto de engenharia com cerca de 100 engenheiros e treze mil operários, exigindo a construção de uma verdadeira cidade para os trabalhadores, com alojamentos, clubes, escritórios, ambulatório e outros equipamentos, além de uma estrada de serviço.

O percurso pela Rodovia dos Imigrantes no trecho da Serra do Mar provoca no espectador uma sensação de imenso prazer, pela conjunção da beleza paisagística à tecnologia (Figura 39). Essa via segue ao lado da Rodovia Anchieta no perímetro urbano, do trecho entre Cubatão e o município de Santos. Atualmente, apresenta um crescente cenário de ocupação de suas margens, por equipamentos relacionados aos serviços portuários, assim

²⁰⁷ Para detalhes sobre os aspectos técnicos da construção da Rodovia dos Imigrantes, ver I Seminário Dersa – Rodovia dos Imigrantes – 28-6 a 2-7 – 1976. São Paulo: Secretaria de Estado dos Negócios dos Transportes, 1976.

como por ocupações irregulares e bairros mais antigos. Isso resulta em uma região extremamente conurbada, com tráfego intenso de caminhões, dificultando a percepção das obras de arte dos projetos de infraestrutura, rodoviários e portuários com componentes de grande apelo visual como as pontes e viadutos, não mais possíveis de se observar, como no passado.

Figura 39 - Rodovia dos Imigrantes



Fonte: <https://viatrolebus.com.br/>, 2015.

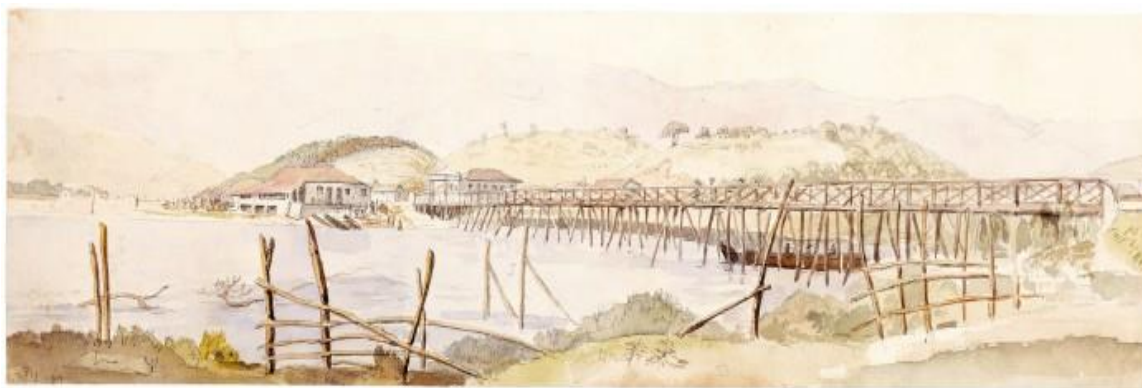
3.1.1.4 As Pontes sobre os Rios Cubatão e Casqueiro

Além das antigas vias da infraestrutura rodoviária, duas pontes se destacam e chamam a atenção, as pontes sobre o Rio Cubatão e a ponte sobre o rio Casqueiro, que marca a divisa entre os municípios de Cubatão e Santos. A primeira pontua um local de grande valor

histórico. Em suas proximidades funcionou por mais de duzentos anos o Porto Geral de Cubatão e a Barreira Fiscal, uma das mais importantes da província paulista até o século XIX. É também o ponto a partir do qual se desenvolveu o povoado de Cubatão, de onde embarcavam pessoas e mercadorias que seguiam para o Porto de Santos, conduzidas em canoas.

A primeira imagem que se tem da ponte sobre o Rio Cubatão é do viajante alemão Daniel P. Kidder (1815–1891) e J. C. Fletcher. Posteriormente, em 1825, o naturalista inglês William John Burchell (1781–1863), em viagem de 1825, executa uma aquarela de uma ponte, feita em paus, vista de quem vem da Serra em direção a Santos (Figura 40).

Figura 40 - Ponte sobre o Rio Cubatão, 1825



Fonte: Instituto Moreira Salles²⁰⁸.

Ao longo do tempo, pontes de variados materiais vão sendo instaladas sobre o Rio Cubatão. Em 1929²⁰⁹ deu-se início à construção de uma ponte em arco superior duplo. Foi feita em concreto armado, em quatro lajes distribuídas em três seções distintas. A obra foi inaugurada em 1935 e, meses após, ocorre uma ruptura do pilar central, provavelmente por deslocamento do solo causado pela instalação da Usina Henry Borden (1925)²¹⁰, que aumenta a vazão do Rio Cubatão.

Em substituição a essa ponte o Serviço de Estradas de Rodagem inicia a construção de uma outra, agora somente com um arco superior, devido ao peso de carga e ao trânsito constante, uma vez que ali era a única via Litoral-São Paulo, até a construção da Via

²⁰⁸ Imagem disponível em: <www.ims.com.br>. Acesso em 20 jun. 2015.

²⁰⁹ Em notícias jornalísticas do período aparecem como construtora da ponte a empresa Monteiro & Aranha, do engenheiro Alberto Monteiro de Carvalho e Silva (1887-1969) e do empresário Olavo Egydio de Souza Aranha Junior (1887-1972), bem como a Companhia Técnica Brasileira.

²¹⁰ *Está interrompido o trânsito rodoviário entre Santos e São Paulo*. O Diário de São Paulo, 10 fev. 1935.

Anchieta (1947). Vasconcelos (2002)²¹¹ esclarece que suas fundações foram uma das primeiras obras a receber as estacas conhecidas como Franki²¹², com arco superior em concreto armado, que mede 62 metros de comprimento²¹³. Além da técnica de construção e do material empregado, aprimora a comunicação e a economia do Estado, tendo em vista que a circulação só é possível passando por Cubatão. Por essa razão, sua inauguração no dia 2 de março de 1941 atrai uma grande comitiva, composta por políticos e autoridades de Santos, membros do alto escalão do governo estadual e militares, que acompanham o interventor Adhemar de Barros, nos prolongados eventos realizados na cidade santista.

O entorno dessa ponte é radicalmente modificado pela instalação, ao lado, da única indústria no meio urbano de Cubatão, a Union Carbide. No passado, os resíduos químicos dessa indústria são jogados diretamente no Rio Cubatão, assim como os de outras empresas, o que impossibilita a utilização dos terrenos vizinhos para atividades de lazer. Na década de 1970 o Rio Cubatão passa por uma retificação que altera seu curso usual, deixando a ponte inutilizada para a passagem de veículos. Atualmente, sua função é de demarcação visual na paisagem da cidade e de ligação com a área industrial, e as margens do rio são quase inacessíveis, pois estão cada vez mais ocupadas por contêineres e outros equipamentos industriais. (Figura 41).

De igual importância é a ponte sobre o rio Casqueiro (Figura 42), que marca o limite entre o município de Cubatão e Santos, na Península Vicentina. Uma primeira versão, da época das obras do Aterrado, em 1825, foi confeccionada em madeira e dotada de uma cobertura. Posteriormente, sua estrutura é substituída por ferro, como relata o major José de Miranda da Silva Reis, em 1857: “tendo passado a uma e meia légua a ponte do Casqueiro, que com pegões de pedra, e arcos e grades de ferro, transpõe o rio S. Vicente, e a uma légua e três quartos a ponte coberta sobre o Rio Cubatão”²¹⁴.

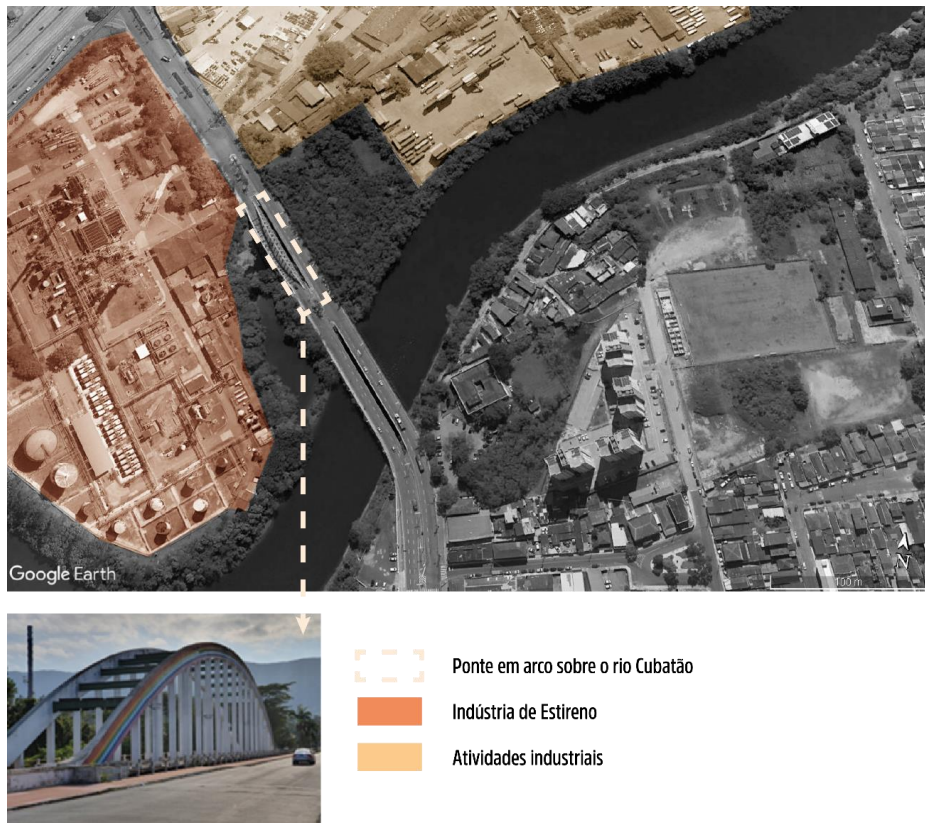
²¹¹ VASCONCELOS, Augusto Carlos de. *O concreto no Brasil: pré-fabricação, monumentos, fundações*. Volume III. São Paulo: Studio Nobel, 2002.

²¹² A firma Estacas Franki, inicialmente Companhia Internacional de Estacas Armadas Frankignoul, entra no Brasil por volta de 1940. “[...] uma das primeiras obras em que atuou foi nas fundações da Ponte de Cubatão. O terreno da obra em questão é bastante inclinado, o que dificultaria o uso de ‘bate-estacas’” (VASCONCELOS, 2002, p. 334).

²¹³ Ver: PFEIL, Walter. *Pontes em concreto armado*. Rio de Janeiro: Livros Técnicos e Científicos, 1979.

²¹⁴ Relato de 1857 da viagem realizada de Santos a Cuiabá pelo major José de Miranda da Silva Reis e Capitão Joaquim da Gama Lobo d’Eça que, ao passarem pela ponte do Casqueiro, assim a descrevem: “Outubro 21 – Deixei a cidade de Santos às sete e meia horas da manhã, e caminhei quatro léguas até o alto da Serra do Cubatão, verificando d’ahi estar este ao rumo 82° de N. para O. d’aquella cidade, tendo passado a uma e meia légua a ponte do Casqueiro, que com pegões de pedra, e arcos e grades de ferro, transpõe o rio S. Vicente, e a uma légua e três quartos a ponte coberta sobre o rio Cubatão, pouco mais de um quarto de légua além do qual começa a subida da serra do mesmo nome. (p. Revista Trimestral do Instituto Histórico Geographico e Ethnographico do Brasil 317-318)214. In Revista Trimestral do Instituto Histórico Geographico e Ethnographico do Brasil. Rio de Janeiro: Typ. De D. Luiz dos Santos, 1963, Tomo XXVI.

Figura 41 - Ponte sobre o Rio Cubatão, 2021



Fonte: Organizado pela autora, 2022.

Figura 42 - Ponte sobre o Rio Casqueiro



A ponte em ferro remodelada para continuidade da passagem de trem pela empresa MRS, ao lado da ponte em concreto armado. Fonte da imagem: MRS, 2020.

Durante as obras da Ferrovia São Paulo Railway, iniciadas em 1860, é construída ao lado outra ponte em ferro, prestando-se, inicialmente, para passagem e circulação dos pesados equipamentos utilizados na construção da ferrovia e, depois, passando a integrar a própria

ferrovia. O comprimento total é de 15,40m, em 10 vãos iguais, com traves de ferro sob as colunas de parafusos²¹⁵. Assim como as pontes da ferrovia construídas sobre os rios Cubatão e Mogi, são feitos pilares em ferro fundido reforçados com grande quantidade de terra proveniente dos aterros adjacentes.

Em substituição à antiga ponte, posteriormente foi construída uma em concreto armado, onde inclusive foram colocados dutos de água. Com a finalização da Via Anchieta, inaugurada em 1947, foi edificada uma ponte já no traçado dessa rodovia que possibilita a visualização dessas duas pontes, a de concreto armado e a da ferrovia, que foi remodelada para o transporte ferroviário de produtos para o porto de Santos.

Ambas se tornam importantes marcos territoriais graças à construção do Aterrado, em 1825, que permite o acesso por terra e o trânsito de carroças entre Cubatão e Santos, algo essencial para o desenvolvimento da cultura canavieira e do comércio da Vila de Santos. A importância da primeira estrada no contexto das construções de obras públicas e de infraestrutura na Baixada Santista tem destaque por causa do solo argiloso e da profusão de áreas úmidas como rios e manguezais. Santos (2019) ressalta que a região era constituída basicamente de camadas de argilas marinhas e continentais subaquáticas com baixíssima capacidade de sustentação. De acordo com ele, para que a estrada se concretizasse, foram necessários cerca de 300 mil metros cúbicos de solo e pedras, ou seja, cerca de 10 milhões de cestos desse material que foi carregado e lançado pelo trabalho escravo, fato que coloca o Aterrado como uma das primeiras grandes obras de engenharia viária brasileira construída sobre solos moles,

Pela tecnologia disponível na época, o Aterrado foi construído com o simples lançamento de solo e pedras provindos das bordas da Serra e de morros isolados. É provável que esse material de empréstimo fosse lançado sobre o terreno estivado, ou seja, coberto por paus trançados, de forma a melhor distribuir as pressões do aterro sobre os solos moles. [...] Como ordem de grandeza da dimensão do cruel e insano trabalho humano aí alocado, pode-se calcular que o Aterrado, entre construção e manutenção, tenha consumido em seus trechos do pé-de-serra até a margem esquerda do Rio Cubatão e da margem direita desse rio até proximidades do Porto de Santos, algo como 300 mil metros cúbicos de solo e pedras, o que resultaria em 10 milhões de cestos de solo e pedra individualmente carregados e lançados por ombros escravos. (Santos, 2019, p. 12)²¹⁶.

²¹⁵ Conforme informado no livro *Notícia sobre as estradas de ferro do Brasil*. Rio de Janeiro: Livraria Popular, 1869, Volume 2, Ed. 1-3, p. 433.

²¹⁶ SANTOS, Álvaro Rodrigues dos. *A incrível odisseia da construção do aterrado de Cubatão*. 2019. Disponível em <<https://www.vitruvius.com.br/revistas/read/minhacidade/19.228/7420>>. Acesso em 03 fev.2022.

Atualmente, grande parte do município de Cubatão está localizada entre rodovias e ferrovias. A Avenida Nove de Abril, a principal via da cidade, mantém o traçado antigo do Aterrado, concentrando a maior parte dos serviços da cidade. Ao longo dessa via centenária, encontram-se testemunhos de aspectos decorrentes do processo de industrialização, como a Vila São José, vítima de incêndio por vazamento de gasolina em 1984 (Figura 43), atualmente urbanizada ao longo dos dutos da Petrobras.

Figura 43 - Vila São José a partir da Av. Nove de Abril

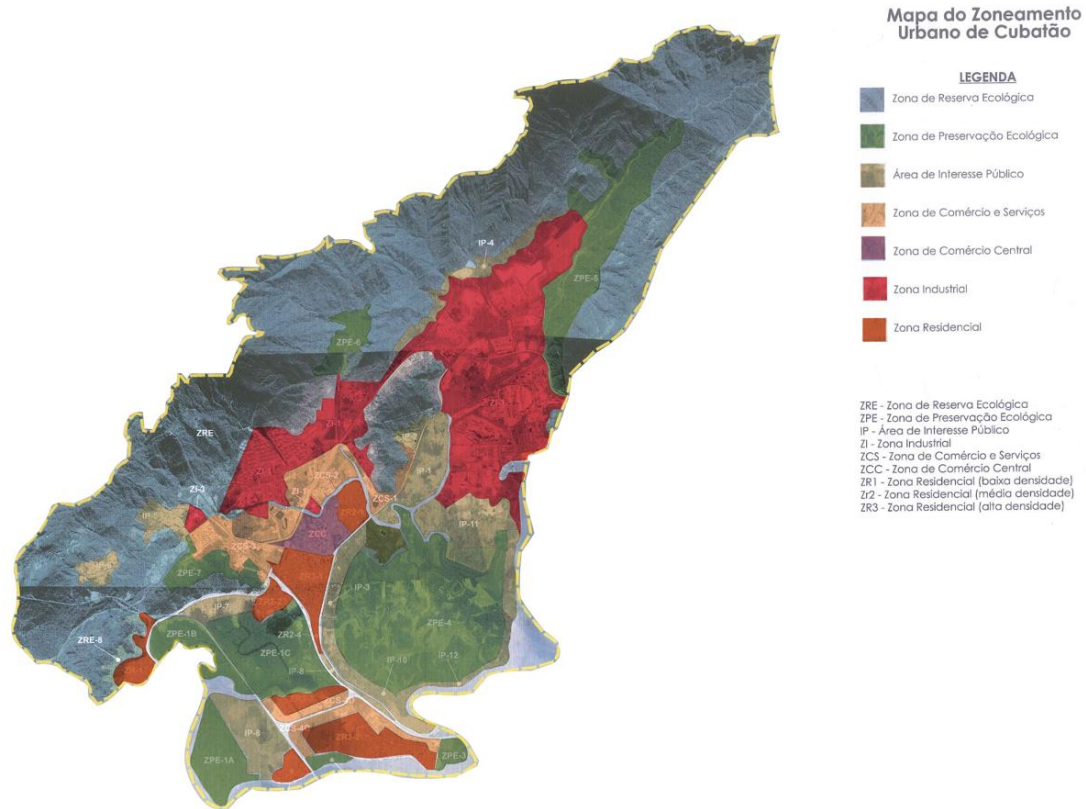


Foto da autora, 2021.

3.1.1.5 O Legado Recente do Polo Industrial

As antigas vias e seus monumentos, bem como as rodovias mais modernas, permitem uma visão parcial da paisagem de Cubatão e do território industrial e portuário da Baixada Santista. Nesse contexto, o polo tem grande impacto visual pela grandeza das construções e pela extensa área que ocupa próximo ao sopé da Serra do Mar, um conjunto que confere à paisagem seu caráter industrial. No mapa cadastral do município, de 2012, (Figura 44) é possível verificar, destacado em vermelho, a localização e abrangência da área destinada tanto às instalações industriais quanto aos serviços relacionados a estas.

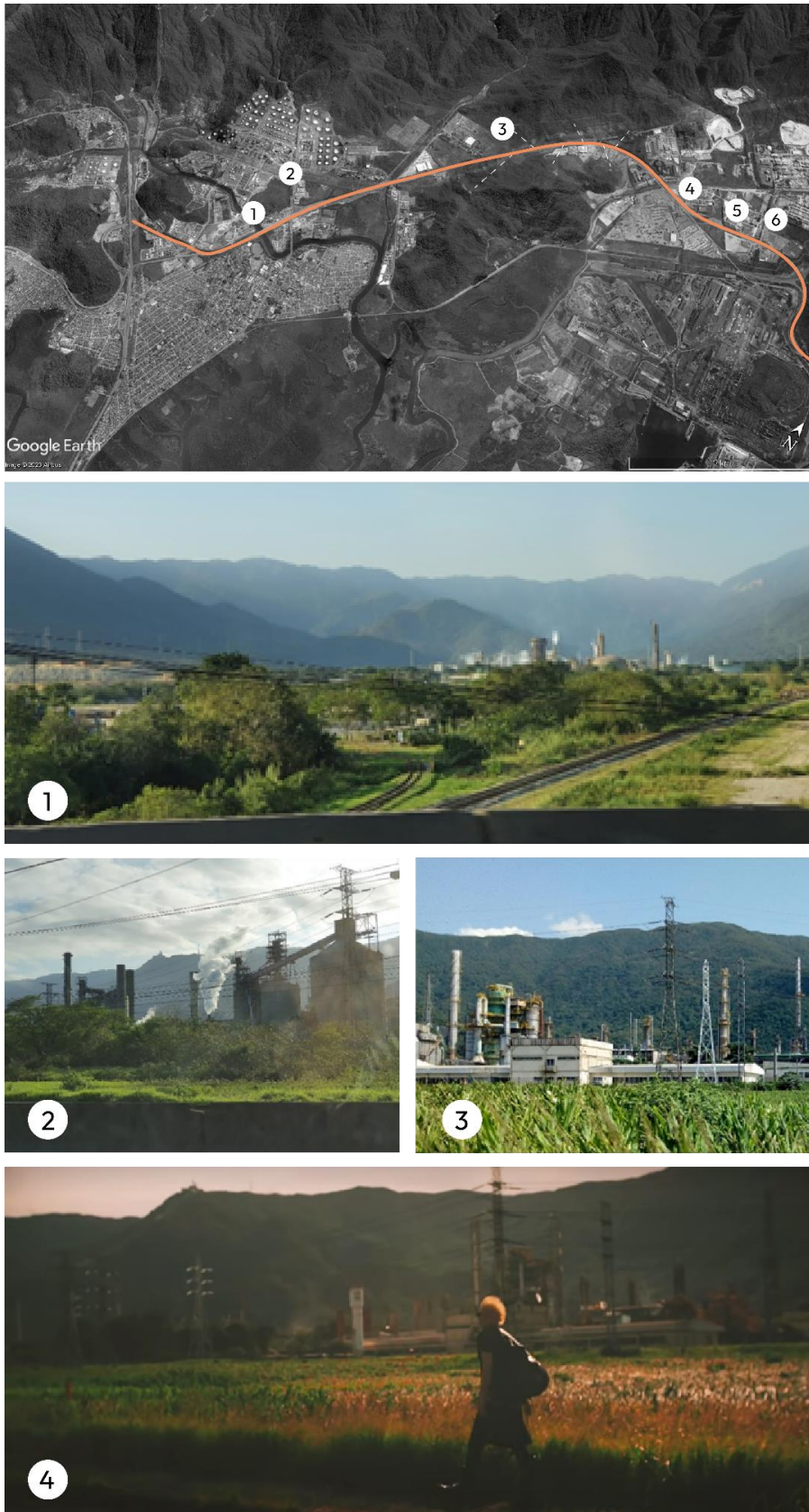
Figura 44 - Mapa do Zoneamento Urbano de Cubatão



Fonte: Mapa produzido por S. Farias, 2023.

Essa localização das grandes industriais ao longo da encosta da Serra do Mar, faz com o percurso mais favorável à visualização destas, com todos os elementos que as compõem, além do Caminho do Mar, no trecho da Serra, é a Rodovia Cônego Domênico Rangoni, ou Via das Indústrias, construída em 1970, com extensão de 33 km (Figura 45) e conhecida como Piaçaguera-Guarujá. Tem início na Rodovia dos Imigrantes e serpenteia o complexo industrial, sendo utilizada também pelos turistas que se dirigem ao Guarujá.

Figura 45 - Vista das indústrias a partir da Avenida Cônego Domênico Rangoni

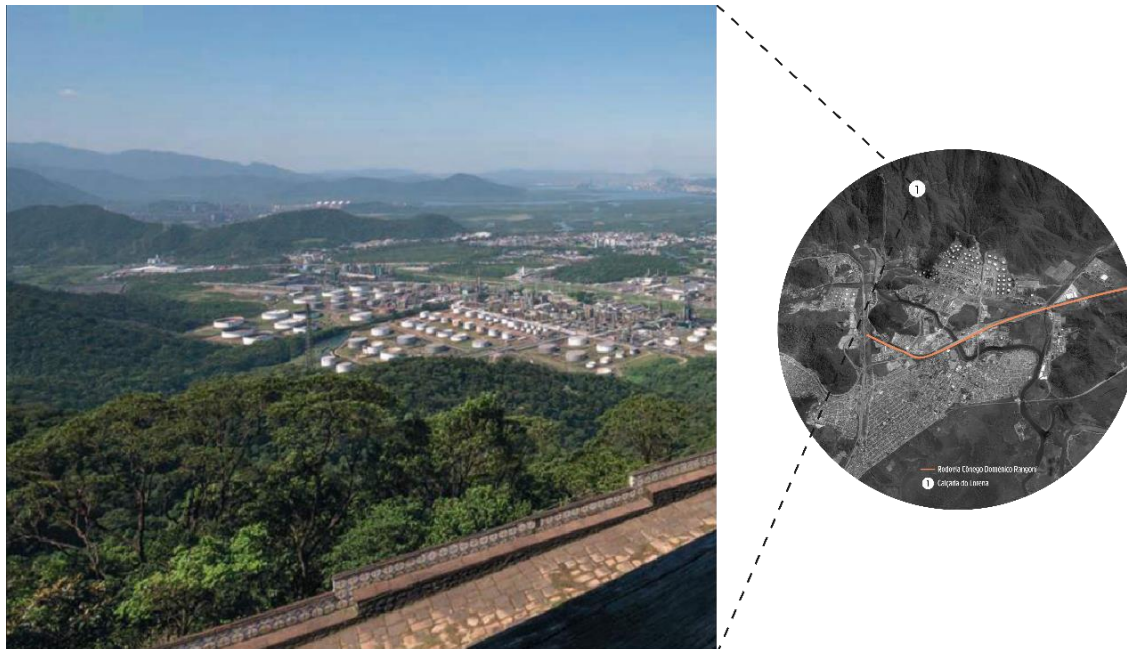


Fonte: Imagem Google Earth, 2022 e fotos da autora, 2021.
a partir da Rodovia Cônego Domênico Rangoni.

Ao abordar a construção da imagem do meio ambiente, Kevin Lynch (1999) afirma ser resultado de um processo bilateral entre o observador e o meio, a partir de seus próprios objetivos, em uma constante interação. Assim, “a imagem de uma dada realidade pode variar significativamente entre diferentes observadores” (Lynch, 1999, p. 16).

A paisagem, tal como é percebida a partir das atuais rodovias, principalmente da Avenida das Indústrias e de pontos de vista das antigas vias na Serra do Mar (Figura 46), pode conduzir a novas formas de percepção. Dessa forma, se no passado essa perspectiva da paisagem era vista como repulsiva, ameaçadora e perigosa, à medida que os programas de controle da poluição passam a causar efeitos positivos ao meio ambiente, a paisagem gradativamente vai perdendo essa característica. Surgem assim, na atualidade, novas possibilidades de uma percepção desprovida da prevalência de componentes ambientais adversos, agora substituídas pelos atributos esteticamente positivos ou diferentes, oferecidos pela região²¹⁷. Isso possibilita dispor-se de um documento involuntário, mesmo que não seja uma função primária, o registro e o acesso a informações aptas a fornecer novos dados, à medida que novos valores vão sendo agregados ao tema e divulgados.

Figura 46 - Vista parcial do polo a partir do Caminho do Mar



Fonte: Imagem Google Earth, 2022 e fotos da autora, 2021.

²¹⁷ Em entrevista para o Setor de Comunicação da Prefeitura Municipal de Cubatão em julho de 2020, o cantor Supla revela ter escolhido Cubatão para realização de um vídeo musical porque ali pareceria uma paisagem futurista, diferente. Disponível em https://www.youtube.com/watch?v=EJItZ20_1cM. Acesso em 23 fev. 2022.

À guisa de um inventário, também merecem destaque as estruturas administrativas projetadas por reconhecidos arquitetos da arquitetura moderna em São Paulo. A chamada Escola Paulista²¹⁸ representa um importante grupo da moderna arquitetura brasileira, cujos reflexos se destacam em prédios, principalmente administrativos, no espaço industrial. Mesmo não podendo ser comparada a um movimento propriamente dito, é representada por diferentes manifestações de arquitetos atuando, de forma distinta, enquanto o estilo moderno se desenvolve.

Essa arquitetura emerge especialmente após 1950 por vários fatores, dentre os quais o aumento de recursos advindos da produção cafeeira e mesmo do aumento da malha ferroviária no Estado, também decorrente da cafeicultura²¹⁹; ou ainda pelas alterações provocadas pela Segunda Guerra Mundial, período de grande expansão e consolidação do movimento moderno, que culmina com a construção de Brasília. Os efeitos dos projetos de arquitetura industrial desse período se manifestam em exemplos como a já demolida fábrica Duchon, de Oscar Niemeyer no ABC Paulista, bem como no projeto dos escritórios de torrefação Café Jardim, de 1943, de Rino Levi, que também projetou a Federação das Indústrias do Estado de São Paulo/FIESP, em 1979.

Para Segawa (1998)²²⁰, mesmo considerando o aumento exponencial da produção industrial após a Segunda Grande Guerra, não se pode afirmar que houve uma encomenda aos arquitetos de edifícios industriais,

Examinando-se o conjunto de obras industriais divulgadas em publicações especializadas entre 1950 e 1970 [Costa *et al* 1974], há evidente predomínio de obras projetadas para a indústria automobilística, química, têxtil e alimentar. Boa parte dos projetos era atribuída a construtoras e empresas de engenharia. Pela complexidade e especialização das estruturas industriais que aportavam no Brasil como iniciativas estrangeiras, o *layout* industrial e as plantas eram elaboradas nas matrizes e transplantadas ou adaptadas para as condições do país (Segawa, 1998, p. 161).

Em Cubatão, a partir de 1955, destacam-se arquitetos paulistas projetando casos pontuais para empresas do polo industrial. Dentre esses está a portaria da RPBC, atribuída a Oscar Niemeyer (Figura 47); e os prédios para a Fábrica de Fertilizantes, do arquiteto Zenon Lotufo. O prédio administrativo dessa fábrica inclusive ostentou propaganda de material de

²¹⁸ Há posicionamentos controversos a respeito do termo “Escola Paulista” – porém pode-se compreender como uma ruptura à hegemonia da arquitetura moderna desenvolvida no Rio de Janeiro.

²¹⁹ Sobre a produção dos arquitetos paulistas ver livro de Sylvia Ficher, *Os arquitetos da Poli. Ensino e profissão em São Paulo*. São Paulo: Edusp, 2005.

²²⁰ SEGAWA, Hugo. *Arquitetura no Brasil 1900-1990*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1998.

construção (Figuras 48) e atualmente integra o complexo Industrial Yara, responsável pela manutenção dessas construções (Figura 49).

Figura 47 - Portaria da Refinaria Presidente Bernardes



Fonte: Acervo RBPC/Imagem do Google Maps, 2021.

Figura 48 - Fábrica de Fertilizantes



Fonte: Revista Acrópole, Ano 19, nº 226, agosto de 1957.

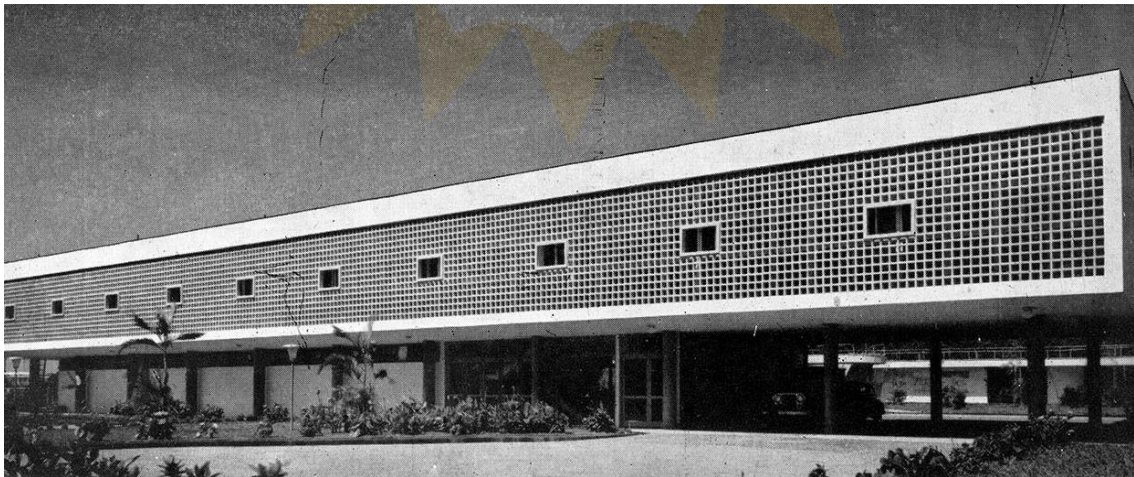
Figura 49 - Entrada da Fábrica de Fertilizantes, 2022



Fonte: Google Maps, 2022.

Vários desses prédios das décadas de 50 a 70 são demolidos junto com plantas industriais inteiras, como a já mencionada Alba S/A (Figura 50), empresa transnacional que inicia suas atividades em Cubatão em 1957, produzindo metanol e resinas sintéticas. Tendo se tornado obsoleta, é desativada em 1992 (Couto, 2003). Seus prédios destinados a escritório, vestiário, laboratório, pesquisa e diretoria, projetados pelo arquiteto Ícaro de Castro Mello, também são demolidos.

Figura 50 - Prédios administrativos da Empresa Alba S/A



Fonte: Revista Acrópole, Ano 24, nº 227, dez 1961.

Outros projetos se destacam no polo industrial, como o de Rino Levi (1901-1965) para a Union Carbide do Brasil S.A., a terceira indústria instalada em Cubatão, em 1957, e incorporada pela Dow Química em 2001; o Centro Comunitário na Refinaria Presidente

Bernardes, projeto de 1957 de Vilanova Artigas (1915-1985), e o refeitório para a Cosipa, de Abelardo Riedy de Souza (1908-1981).

O acervo documental constituído por esses projetos é outra questão que emerge quando se enfoca o legado material da indústria em Cubatão. Empresas como a RPBC, Ultrafertil e Usiminas, entre outras, mantêm arquivos cujo conteúdo é pouco conhecido entre pesquisadores. A organização e a divulgação dos arquivos seriam importantes para novas pesquisas sobre os aspectos construtivos da arquitetura industrial, bem como da própria implantação das empresas do polo, ainda pouco conhecidas.

Outro ponto relevante a merecer atenção, além da documentação, é o próprio maquinário. Equipamentos obsoletos das empresas desativadas podem ser objeto de musealização no bojo da preservação da memória do desenvolvimento tecnológico da indústria. Como as antigas turbinas Pelton, da Usina Henry Borden, as máquinas da Companhia Santista de Papel ou ainda instrumentos do alto forno da antiga Cosipa.

3.1.2. Paisagens da Memória

O termo Paisagens da Memória é uma forma alusiva que utilizamos para nos referirmos aos elementos da paisagem e à percepção que deles se tem. Se as paisagens imaginativas estão relacionadas a visuais da paisagem de forma mais abrangente, as paisagens da memória se referem a locais ou espaços que fizeram parte da vivência das pessoas, pelo trabalho ou pela interação social sendo que ambas, se interrelacionam em muitos momentos. Ao legado material das paisagens da memória vão sendo agregados valores afetivos, conferindo-lhe um papel de impulsionador do rememorar, já presente e identificável na atualidade. Essas paisagens, cujos testemunhos já não têm uso, sofreram processos de desindustrialização que as tornaram mais fragilizadas em consequência dos processos de modernização industrial. Todavia, seus valores são os mais reconhecidos, quando não os únicos, pelas pessoas que convivem com essas paisagens, elegendo-as como seu patrimônio cultural.

A respeito dos valores afetivos que são atribuídos pelas pessoas ao patrimônio cultural, Meneses (2012), explica que esses ocorrem quando tem vinculações subjetivas, possuidores de carga simbólica relacionadas também a valores cognitivos. Não se relacionando somente à memória e à História,

Os valores que costumamos chamar de históricos (mas relacionados à memória e não a conhecimento controlado) estariam mais bem enquadrados na categoria de valores afetivos. Não são propriamente históricos, já que se trata de formulação de autoimagem e reforço de identidade. São afetivos, pois constam de vinculações subjetivas que se estabelecem com certos bens [...]. Aqui é bom lembrar: memória e História nem coincidem, nem são duas faces da mesma moeda. [...]. Se se tratar de carga simbólica e de vínculos subjetivos, como o sentimento de pertença ou identidade, o domínio é dos valores afetivos. [...] valores afetivos, sua aferição não pode confundir-se com pesquisas de opinião, muito menos com a adesão a abaixo-assinados e manifestações equivalentes. (Meneses, 2012, p. 36).

Muito embora as paisagens da memória não possam ser colocadas no mesmo contexto do termo *lugares de memória* criado pelo historiador francês Pierre Nora (1980 - 1990)²²¹, cujo conceito foi construído para uma realidade específica, que tratava da análise de casos que remetiam aos processos de memorialização do passado francês na virada do século XVIII para o século XIX, exploram a forma como a memória coletiva de uma sociedade é construída e mantida ao longo do tempo, através de lugares, objetos e rituais que ganham significado simbólico.

No entanto, o trabalho de Nora acaba promovendo a aplicabilidade da ideia de lugares de memória enquanto uma categoria de análise, difundido na sua relação com o patrimônio de forma positiva. Além disso, quando denominamos paisagens que têm valores afetivos no sentido apontado por Ulpiano Meneses (2012), onde os valores históricos predominam, se cria uma inter-relação com os "lugares de memória" de Nora, uma vez que esse termo se refere também a lugares e elementos criados que buscam transmitir a história de um grupo ou sociedade, ajudando a construir uma identidade coletiva e uma conexão com o passado. Ou seja, seriam lugares com os quais se tem uma forte conexão e desejos de manter a memória.

Em Cubatão, as Paisagens da Memória possuem uma relação mais evidente – mas não exclusiva – nas vilas operárias ou empresariais, a exemplo dos aglomerados de casas ferroviárias, das casas da antiga Companhia de Anilinas, da vila operária da Companhia Santista de Papel (Fábrica) e da Usina Henry Borden, todas instaladas no município entre fins do século XIX até a década de 1920.

²²¹ NORA, Pierre. *Entre mémoire et histoire: la problématique des lieux*. IN: *Les lieux de mémoire*. Paris: Gallimard, 1984. Vol 1, pp. 7 a 15 (Tradução na Revista Projeto História. Nº 10 História & Cultura. São Paulo, PUC-SP – Programa de Pós-graduação em História, dezembro de 1993, pp. 7 a 26.

Joel Candau (2008)²²² argumenta que, assim como o sentimento de identidade, existe um relativo consenso entre pesquisadores de que a memória é uma construção social, uma construção ou reconstrução contínua do passado. É mais um enquadramento do que um conteúdo, um objetivo a alcançar, ou seja, a memória não é uma experiência passada e memorizada ou conservada. Para Halbwachs, (1990)²²³, isso ocorre porque existe uma relação íntima entre o individual e o coletivo, pois em geral as lembranças individuais são relativas a momentos compartilhados com outros em ambientes como o familiar, do trabalho, da cidade, ou em outros,

No primeiro plano da memória de um grupo se destacam as lembranças dos acontecimentos e das lembranças que concernem ao maior número de seus membros e que resultam quer de sua própria vida, quer de suas relações com os grupos mais próximos, mais frequentemente em contato com ele (Halbwachs, 1990, p. 45).

Vê-se, assim, que as memórias coletivas mantêm uma relação muito íntima com a vivência nos locais de trabalho, como os que são proporcionados particularmente nas vilas operárias, ou empresariais, que se desenvolvem no Brasil com maior intensidade a partir da década de 1930²²⁴. Muitos deles, surgidos como locais de trabalho, acabam dando origem a bairros e cidades. Não é o caso de Cubatão, uma vez que as casas localizadas ao longo da via férrea, e em maior número no antigo bairro de Piaçaguera e a Vila Operária da Usina Henry Borden não deram origem a novos bairros, tampouco contribuem para a expansão da cidade. Porém constituem a memória local, gerada pela interação entre os moradores de Cubatão e os moradores desses “bairros” em função de festas religiosas, de educação e lazer ou de atividades esportivas (Figura 51).

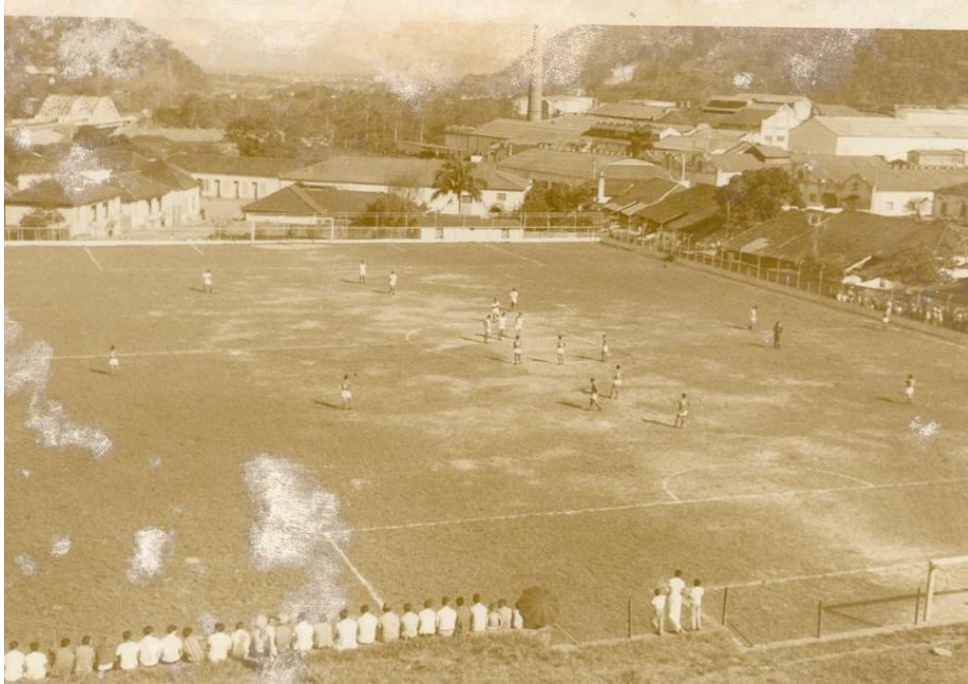
A única exceção é a Vila Operária da Fabril que, por ter em sua proximidade moradores remanescentes dos antigos bananais e também por congregar construções irregulares em seu entorno, muitas como resultado da vinda de trabalhadores para a construção da Rodovia Anchieta e de outras grandes obras da região, funciona como um bairro muito embora a proximidade com o Rio Cubatão mantenha a área onde está localizado separado do tecido urbano central, o que não impede a socialização.

²²² CANDAU, Joel. *Memória e Identidad*. Buenos Aires: Ediciones Del Sol, 2008.

²²³ HALBWACHS, Maurice. *A memória coletiva*. São Paulo: Vértice, 1990.

²²⁴ CORREIA, Telma de Barros (Org.). *Forma Urbana e arquitetura de vilas operárias e núcleos residenciais de empresas no Brasil*. São Paulo, Annablume, Fapesp, 2011.

Figura 51 - Campeonato de futebol na Companhia Santista de Papel s.d.



Acervo Arlindo Ferreira.

Dentre os elementos que se incluem nas Paisagens da Memória podemos destacar o legado da Ferrovia Santos-Jundiaí, a Ponte Preta e a Estação de Tratamento de Pilões, a TAE, os remanescentes da Companhia de Anilinas; da Companhia Santista de Papel; e o complexo da Usina Henry Borden. A seguir, apresentamos um breve relato desses locais como forma de situar o seu legado no contexto temporal da paisagem.

3.1.2.1 Ferrovia Santos-Jundiaí

Do processo industrial ao longo do tempo, as ferrovias são as que mais marcaram a paisagem, tanto por seus trilhos rasgarem grandes territórios como pelas obras de arte, estações e até conjuntos inteiros de casas formando verdadeiras vilas para seus funcionários. Hosbsbawm (1990) ressalta que em 1855 já há linhas férreas nos cinco continentes do planeta, mas no Brasil, assim como no Chile e Peru, essas linhas ainda não se fazem visíveis, dada sua pouca extensão.

O segundo quartel do século XIX é considerado a idade das estradas de ferro. Em 1880, a Europa já possui 101,7 milhares de milhas, nesse mesmo período toda a América Latina

tinha apenas 6,3. Nesse contexto é construída a Estrada de Ferro SPR²²⁵, entre 1860 e 1867, do Porto de Santos a Jundiaí. Essa ferrovia busca atender à acelerada expansão da economia cafeeira, que entre 1870 e 1930 se torna o novo pilar da riqueza paulista²²⁶. Sua construção permitiu o acesso direto e rápido entre o interior paulista e o Porto, além de ter ligação direta com processos de urbanização, costumes e de abrir também caminhos para a industrialização no Estado. O início desse empreendimento se dá com a criação da empresa Railway Company, que em 1957 passa ao governo federal com o nome de Companhia de Estrada de Ferro de Santos a Jundiaí, constituída em Londres em 1860. Dentre os investidores está Irineu Evangelista de Sousa, Barão de Mauá, um dos principais impulsionadores da implantação de ferrovias no País²²⁷.

A SPR construiu um verdadeiro complexo para manter a linha em funcionamento, não só em seu percurso, como também em locais situados muito além dos trilhos. Trata-se de armazéns construídos junto às estações principais, oficinas de reparos, edifícios administrativos, casas para trabalhadores da ferrovia ao longo da linha, especialmente nos locais mais distantes de áreas urbanas. No caso de Paranapiacaba é erigida uma verdadeira cidade no Alto da Serra do Mar, com almoxarifados, serrarias, casas de máquinas, construídas a cada patamar abaixo do plano inclinado, estações, túneis, pontes e passarelas.

No trecho entre a Serra em Cubatão e o Alto da Serra, no município de Santo André, a maior parte das construções adota novas tecnologias como a implantação de planos inclinados criados para auxiliar a subida dos vagões, uma exigência imposta pela geomorfologia da Serra do Mar. Após trinta anos de funcionamento, em 1900, a linha foi remodelada com a inclusão de um segundo sistema funicular, construído ao lado do primeiro, porém com cinco planos inclinados. Com emprego de tecnologia mais sofisticado, funcionava no sistema de contrapeso. Além disso, dispunha de tração própria, máquinas mais potentes e rampas menores, sendo considerado o maior sistema funicular do mundo à época. Nesse traçado, foram construídos 16 viadutos e 13 túneis (Revista Ferrovia, 2017). Em 1974, o sistema funicular chegou ao fim sendo substituído pelo sistema de tração por cremalheira-aderência, com rodas dentadas colocadas entre trilhos, garantindo maior aderência.

²²⁵ Sobre a Ferrovia SPR – Santos-Jundiaí ver pesquisa de CYRINO, Fabio. *Café, Ferro e Argila*. São Paulo: Editora Landmark, 2004.

²²⁶ Cyrino (2004, p. 74) ressalta que: “Curiosamente, apesar da concessão ter se baseado no intenso crescimento da cultura cafeeira na província de São Paulo, a Companhia a ser formada visava também outras culturas agrícolas da província, uma vez que esta também era uma grande produtora de diversas outras culturas tropicais, entre as quais açúcar, tabaco, arroz, milho, feijão, tapioca e índigo, bem como cereais e frutas originadas das regiões da Europa Central.”

²²⁷ Outros investidores eram José da Costa Carvalho, Marques de Monte Alegre, Conselheiro José Antônio Pimenta Bueno, o Marques de São Vicente.

Sobre as construções da ferrovia, Adolfo Pinto (1903)²²⁸ menciona que o trecho da Serra era uma sucessão de obras de arte. Nos seus 10 quilômetros, percorridos em 35 minutos, havia, entre outros,

[...] 79 boeiros e pontilhões, com 14.154 metros cúbicos de alvenaria, 58 muralhas de arrimo medindo a extensão total de 2.755 metros lineares e 82.906 metros cúbicos de alvenaria, 18 pontes e viaductos com o comprimento total e 1.477 metros, pesando o ferro 3, 947 toneladas, 13 túneis com o comprimento total de 1.350 metros! (Adolfo Pinto, 1903, p. 23).

No conjunto de edificações ferroviárias, as estações mais importantes são a Estação de Santos e a da Luz, na capital. A técnica arquitetônica empregada é explicada por Finger (2013)²²⁹ como sendo bastante funcional, inicialmente e, posteriormente, apresentando influência do estilo vitoriano. A Estação da Luz e a Vila Ferroviária de Paranapiacaba, no município de Santo André, contam com tombamento em âmbito federal, por constituírem um legado cultural da SPR (IPHAN, 2021)²³⁰.

A maioria dos tombamentos é recente e de responsabilidade do órgão estadual, o Condephaat. Em 2011, esse órgão realizou o tombamento de vários complexos ferroviários: Complexo da Estação Ferroviária de Jundiaí, Conjunto da Estação Ferroviária de Rio Grande da Serra, Conjunto Ferroviário de Caieiras, Conjunto Ferroviário de Perus, Conjunto da Estação Ferroviária de Franco da Rocha, Conjunto Ferroviário de Ribeirão Pires. Em 2015, por meio da Resolução 113, chega a vez do antigo sistema funicular e de seus remanescentes na Serra do Mar. Embora sendo a estação inicial da SPR, o tombamento do Complexo da Estação Ferroviária de Santos, no bairro do Valongo²³¹, só se dá em 2017, seguido pelo conjunto de construções conhecido como Vila dos Ingleses, ou Vila Inglesa, no bairro da Luz, em 2018 (Condephaat, 2021).

Em Santos, onde está localizada a primeira estação da antiga SPR, não ocorre a mesma preocupação com a preservação do patrimônio ferroviário como em Paranapiacaba. Muito embora se conte com o tombamento municipal da Estação, as poucas locomotivas e vagões remanescentes se encontram em galpões, sem acesso ao público.

²²⁸ PINTO, Adolpho Augusto. História da Viação Brasileira. 1903. Disponível em < <https://www2.senado.gov.br/bdsf/handle/id/606709>>. Acesso em 4 jun. 2021.

²²⁹ FINGER, Anna Eliza. Um século de estradas de ferro: arquiteturas das ferrovias no Brasil entre 1852 e 1957. 2013. Tese (Doutorado). Universidade de Brasília, 2013.

²³⁰ Respectivamente processos de tombamento n.º 944/1976 e 1252/1987. Em 2019, foi aberto o processo de tombamento n.º 1868/2019, da Estação de Jundiaí.

²³¹ Conforme a Resolução 64/2017, do Processo n.º 22390/82, o complexo integra o Prédio da Estação Ferroviária de Santos da antiga São Paulo Railway Company, trecho do Armazém de Exportação, Armazém de Mercadorias e Armazém de Importação.

Figura 52 - Estação da Raiz da Serra



Fonte: Site Estações Brasileiras em foto de 2012.

Dentre as 40 estações da ferrovia entre Santos e Jundiaí, três ficam no atual município de Cubatão: Piaçaguera, já demolida, Raiz da Serra (Figura 52) e Estação de Cubatão (Figura 53). Dessas, somente a da Raiz da Serra tem proteção pelo Condephaat, por se encontrar dentro do perímetro definido pelo tombamento do Sistema Funicular, em 2015. Esse ato de proteção é significativo em vista da importância dos planos inclinados, uma estrutura considerada à época – e reconhecida até os dias atuais – como um triunfo da engenharia, da ciência e da perseverança que se concedeu ao trabalho e ao conhecimento técnico para permitir que a linha férrea funcionasse na subida da Serra do Mar.

Por essa razão, o tombamento engloba um extenso perímetro, demarcado praticamente desde a Raiz da Serra até a Vila de Paranapiacaba, uma definição que, porém, deixa claras as possibilidades de intervenção com vistas a futuras operações de modernização, de implantação de novas tecnologias, de compatibilizações e de restauro.

O prédio original da Estação de Cubatão, demolido em fins dos anos 1950, é reconstruído em alvenaria, passando a ser utilizado pela prefeitura local (Figura 53). A estação de Piaçaguera é também demolida e toda a região onde já não mais existe a Vila Ferroviária, entre Piaçaguera e a Raiz da Serra, é agora uma região remodelada do polo industrial.

Figura 53 - Estação de Cubatão

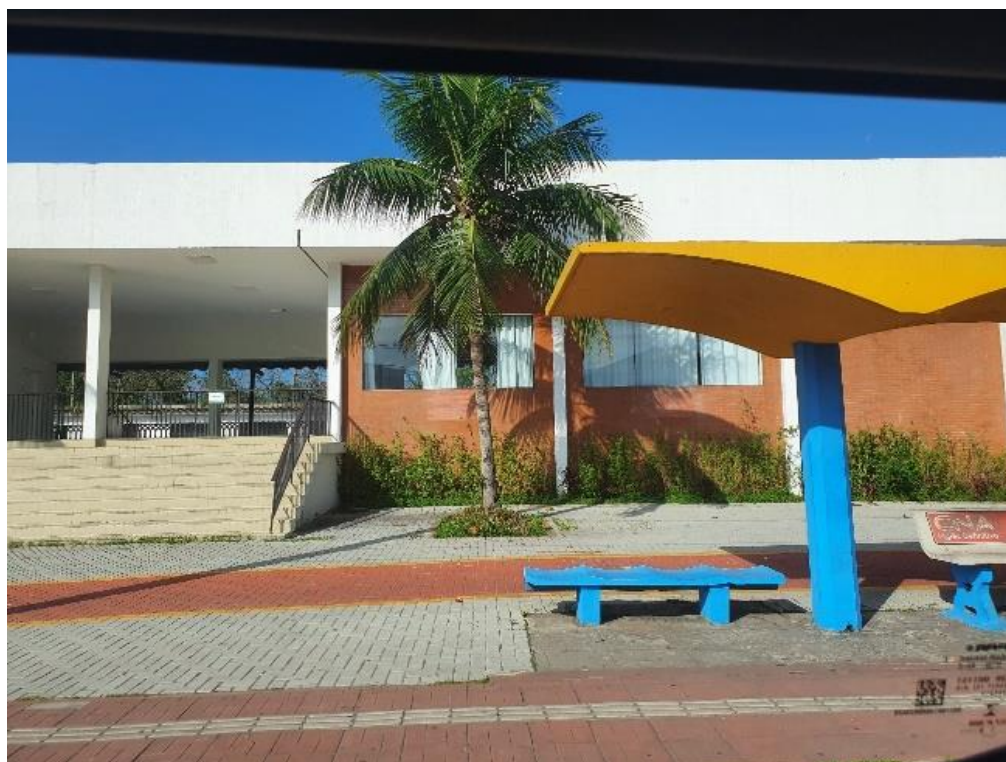


Foto da autora, 2021.

Algumas casas ferroviárias, já bastante descaracterizadas, ainda podem ser vistas próximas à Estação de Cubatão (Figura 54), assim como uma passarela, única remanescente da estação original (Figura 55). Construída em ferro treliçado pela empresa MacFarlane, conserva suas feições originais até os dias de hoje.

Destina-se à passagem de pedestres, funcionários da ferrovia, residentes nas casas do lado direito da Estação, no passado, responsáveis pelos cuidados de manutenção da via. Sua tipologia se insere no contexto das importações de edifícios e elementos arquitetônicos em ferro pré-fabricados na Europa, em especial na Inglaterra, já que, em consequência do atraso da siderurgia brasileira, no dizer de Cacilda Teixeira Costa, no século XIX, o Brasil ficou à margem da Revolução Industrial (Costa, 2001, p. 35). Ainda para essa autora a importação desse tipo de estrutura em ferro é uma maneira de o Brasil experimentar a modernidade, antes mesmo de ter desenvolvido sua siderurgia.

Figura 54 – Casas remanescentes na Estação de Cubatão



Foto da autora, 2021.

Figura 55 - Passarela em ferro - Estação de Cubatão



Foto da autora, 2021.

A importância dessa técnica é evidenciada no livro *O Sonho e a Técnica*, de Cacilda T. Costa, que assim se refere sobre a arquitetura em ferro implantada no Brasil,

Ao longo das linhas da São Paulo Railway foi edificado um conjunto de estações construídas a partir de projetos elaborados na Grã-Bretanha, dentro de um mesmo partido arquitetônico: paredes de alvenaria de tijolos aparentes, colunas,

vigamentos e acabamentos em ferro fundido; lambrequins e detalhes em madeira e cortada, além de passagens para pedestres em ferro com treliças, bancos, aparelhos sanitários, caixas d'água etc. Havia diferenças apenas na categoria das estações que podiam ser de primeira, segunda, terceira e quarta classe. O material de construção veio quase todo da Grã-Bretanha [...] (Costa, 1994, p. 119).

Mesmo tendo sido desativada a estação ferroviária, a passarela faz parte da paisagem urbana de Cubatão, prestando-se para a projeção de uma percepção da atividade ferroviária outrora presente na cidade²³².

3.1.2.2 A Ponte Preta e a Tae

A Ponte Preta, ponto central do período da bananicultura, além de estar relacionada com o abastecimento de água, serve de acesso à represa de Pilões, com adutoras com vistas ao escoamento da água para outras cidades (Figura 56)²³³. Para instalação das adutoras, a Companhia City constrói também uma ferrovia partindo, à época, da Estação Ferroviária da São Paulo Railway, e seguindo o traçado até onde a declividade do terreno próximo à Serra permitisse. Essa ferrovia também se presta ao transporte de passageiros na região e facilita o escoamento de bananas, base da economia cubatense entre fins do século XIX e princípios do XX (Revista Kósmos, 1904)²³⁴.

Ao longo do tempo, surgem frequentes pedidos de restauração da ponte, mais pela sua utilidade como ligação entre os bairros de Pilões e Água Fria, do que necessariamente pela importância histórica. No entanto, nem mesmo o apelo da população leva o Poder Público a tomar medidas. Com isso, o uso frequente, sem que se ocupasse da manutenção, leva à perda dessa estrutura, devido a uma enchente em 2013, da qual hoje restam apenas escombros.

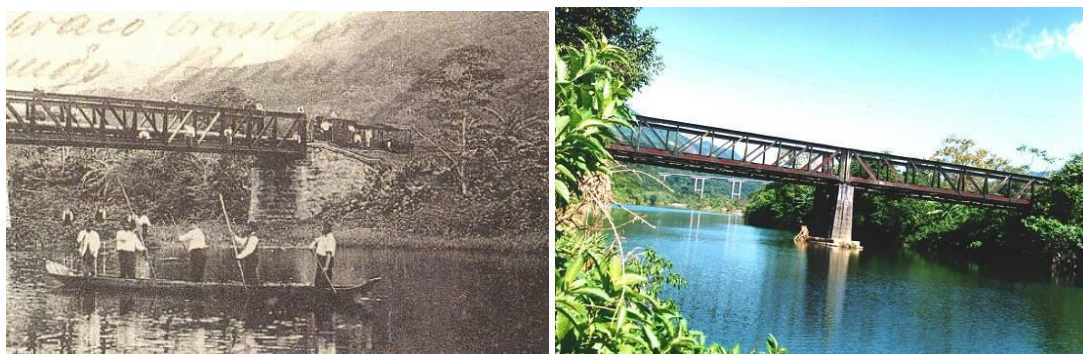
Na mesma região da Ponte Preta, é construída a estação de tratamento de águas e efluentes de Pilões, considerada uma das mais antigas de São Paulo, com mais de cem anos de atividade (TAE, 2012, p. 12). Provavelmente, a construção data de princípios do século XX pela Companhia City, para impulsionar a captação de água do rio Pilões e ampliar o abastecimento de água por meio da colocação de tubulações partindo desse local e indo até a Cidade de Santos.

²³² O CONDEPAC abriu o processo de tombamento da passarela em 2022.

²³³ Vide Decreto de concessão nº 8087, de 07 maio de 1881.

²³⁴ *Águas da cidade de Santos*. Revista Cosmos, 1904, Edição 05.

Figura 56 - Ponte em ferro (Ponte Preta)



Fases da Ponte Preta, em princípios do século XX, na década de 90 e, atualmente, em ruínas, em foto de José Mario Alves. Secretaria de Comunicação da Prefeitura Municipal de Cubatão²³⁵.

Um dos maiores problemas de Santos no século XIX, além da falta de infraestrutura de esgotos, é o abastecimento de água. Em 1870 esses serviços são realizados pela Companhia de Melhoramentos da Cidade de Santos, substituída pela Companhia City, que amplia sua ação a partir do contrato firmado com o Estado de São Paulo em 1897 (Kosmos, 1904).

Entre 1899 e 1930, Pilões se torna a principal fonte de água para abastecimento da região. Várias reformas são realizadas em 1936 e, em 1975, a TAE passa a se submeter ao controle da Sabesp, que assume o compromisso de saneamento em toda a Baixada Santista. A estação é toda remodelada e modernizada em 1991 e o único prédio que permanece tem a forma de uma torre de cor azul, parte em pedras e parte em alvenaria (Figura 57).

A criação da estação de tratamento de águas e efluentes de Pilões se insere também no contexto das reformas sanitárias promovidas, em 1905, pelo engenheiro Francisco Rodrigues Saturnino de Brito, que assume a Repartição de Saneamento de Santos e implanta os sistemas de drenagem de águas pluviais e o de esgoto em Santos. O projeto tem como marcos três estações elevatórias: Tomé de Souza, Porto e Conselheiro Nébias: uma Usina Terminal e o Prédio de Prevenção, com os escritórios, atualmente Palácio Saturnino de Brito. Inaugurados em 1912, esses prédios funcionam na atualidade com outras atividades. Porém marcam o período da mudança da relação urbana em Santos, quando se tornou passível estender o desenvolvimento para além da área portuária (TAE, 2012, p. 12).

²³⁵ Imagens disponíveis no site Novo Milênio: <https://www.novomilenio.inf.br/cubatao/cfoto055b.htm>. Acesso em 22 set 2020.

Figura 57 - Estação de Tratamento de Água (Pilões)



Fonte: Site Novo Milênio

3.1.2.3 Fábrica de Anilinas ²³⁶

Dentre as instalações fabris mais antigas de Cubatão, cite-se a Companhia de Anilinas, no Centro da cidade. A Cia. de Anilinas e Productos Chímicos do Brasil, criada em 1924, tem origem na empresa J. B. Duarte S/A, de 1914, fundada por José Batista Duarte, um comerciante de São Paulo, e destinava-se à produção de elementos químicos para utilização na indústria têxtil. A fábrica é construída em Cubatão em 1916 e entra em operação nesse mesmo ano. A intenção é de se utilizar uma base vegetal de plantas nativas na produção de corantes, tanino e adubos.

Situada no centro da cidade de Cubatão, à beira de sua avenida principal, ligava-se ao manguezal por meio do rio Capivari Pequeno, um curso d'água circundante da fábrica. Nesse pequeno rio, um porto próximo da entrada principal prestava-se para descarregar troncos, usados como lenha, e folhas de mangue (*Rysophora mangle*).

Em 1924, essa fábrica passa ao controle da firma do empresário alemão Gerd John Jürgens, sediada no Rio de Janeiro. Muito embora fosse apenas um dentre os vários negócios da empresa, a Companhia de Anilinas correspondia a uma boa parte do seu faturamento. No final dos anos 1920, é a primeira fábrica do Estado de São Paulo em força motriz, a segunda em número de operários, cerca de uma centena, dos quais muitos residem na área da fábrica onde foram construídas casas para os trabalhadores e dirigentes, em geral técnicos estrangeiros, e a terceira em capital. Ainda na década de 1920, a empresa adquire vários terrenos. A área total da fábrica passa a ser de 210.000m, estendendo-se do centro do povoado até o Rio Cubatão.

²³⁶ Sobre o histórico da fábrica ver: PINTO, Celma de Souza; ROEBBELEN, Rolando. *Anilinas*. Cubatão: Edição do Autor, 2010.

A empresa passa a se denominar Cia. de Anilinas e Productos Chímicos do Brasil, operando em função da produção de materiais químicos clássicos, intermediários e anilinas²³⁷. Ainda na década de 1920 se torna a maior produtora de anilinas, fosfato, sabão, carbonatos e silicatos em território paulista.

A Cia. de Anilinas utiliza-se de insumos nacionais e estrangeiros na fabricação do seu produto, em que se destacam o álcool, ácidos, argilas, bauxita, gesso, resíduos de cal, sal grosso, glicerina e óleos vegetais. Importa-se enxofre em pedra, petrolatum, pó de zinco, parafina, barrilha e ácidos (Peralta, 1980, p. 83). O bloqueio comercial do Brasil com a Alemanha durante a Segunda Guerra afeta a importação de produtos químicos, o que vem a atingir essa empresa que, naquele momento, ainda depende de suprimentos estrangeiros, especialmente dos corantes orgânicos e dos produtos intermediários necessários à fabricação das anilinas. O bloqueio aumenta o preço desses produtos nos Estados Unidos e, no início dos anos 40, em decorrência da guerra, a Cia. de Anilinas, cuja capacidade para produzir anilinas é de 600 toneladas por ano, tem essa produção limitada a menos de 70 toneladas (Pinto, Roebbelen, 2010). Após a Segunda Guerra Mundial, com a morte do proprietário John Jurgens, em 1941, a fábrica entra gradativamente em declínio, até a falência na década de 1960.

A arquitetura da Cia. de Anilinas tinha um aspecto bastante simples. São vários galpões de produção e casas individuais destinadas aos técnicos especializados e a alguns de seus funcionários, as quais se distinguem das casas geminadas do trabalhador comum (Figura 58). Na década de 1970, a Prefeitura de Cubatão desapropria a área da fábrica e cria o Parque Anilinas que, até os dias atuais, é a única área de lazer da cidade. Pouco se aproveita das várias construções da antiga fábrica. Apenas quatro casas dos técnicos e da direção são poupadas. O Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural de Cubatão (Condepac) realiza o tombamento dessas quatro edificações remanescentes, hoje utilizadas para atividades da administração pública local. Embora descaracterizadas, mantêm ainda a volumetria e elementos da fachada e cobertura (Figura 59).

²³⁷ Anilina é um corante sintético que serve de base para a fabricação de outras tintas.

Figura 58 - Casas residenciais na Companhia de Anilinas



Fonte: Imagens do fotógrafo Gustavo Roebelen, 1935, do livro “Anilinas”, 2010.

Figura 59 - Casas remanescentes da Antiga Companhia de Anilinas



Fotos da autora, junho de 2020.

3.1.2.4 Companhia Santista de Papel (Fabrill)

Depois da Companhia de Anilinas, a grande fábrica da região foi a Companhia Fabrill do Cubatão²³⁸, fundada em 1919, e que em 1931 se torna Companhia Santista de Papel. Essa fábrica inicia a produção de papéis diversos em 1922 e logo se destaca no mercado do país, sendo o maior empreendimento construído na região até aquele momento²³⁹.

A implantação da fábrica se deu a 14 quilômetros do núcleo urbano, na margem esquerda do Rio Cubatão, próximo à escarpa da Serra, para aproveitamento dos recursos naturais, como a água e a comunicação com o Porto, o que permitia a importação de matérias-primas e equipamentos (Figura 60). Para aumentar sua capacidade de produção e escoamento de mercadorias para os centros consumidores, a fábrica possuía uma estrutura considerável,

²³⁸ Fundada por Theodomiro de Mendonça Uchoa, Lindolpho de Freitas e Francisco de Paula Vicente de Azevedo.

²³⁹ O histórico dessa fábrica pode ser visto em PINTO, Celma do Carmo de Souza. *Paisagem industrial em Cubatão-SP: o caso da Companhia Fabrill do Cubatão e da Usina Henry Borden*. 2015. 197 f., il. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) — Universidade de Brasília, Brasília, 2015.

com usina hidroelétrica para geração de energia, que ficava no Rio Cubatão, depósitos, oficinas, laboratório e ramal ferroviário exclusivo que ligava a fábrica à Estação de Cubatão. A distribuição da linha férrea percorria as diversas seções do empreendimento, para facilitar a chegada de materiais e distribuição de produtos, possuindo o empreendimento mais de 41.402,2 m² de área construída.

Figura 60 - Vista dos remanescentes da Companhia Santista de Papel








Fonte: Jornal A Tribuna, maio 2019, p. A-10.

Junto ao conglomerado fabril, foi construída uma vila operária com todos os equipamentos necessários para a manutenção do trabalhador e de sua família no local, como escola, mercado, áreas de lazer, clube e igreja, que chegou a abrigar mais de quatrocentas pessoas. As casas foram construídas em alvenaria e a maioria disposta ao longo de um arruamento em forma linear perto da Serra do Mar. O aspecto simples das construções pintadas de branco fazia um contraste visualmente agradável com a vegetação próxima da Mata Atlântica. Não por acaso a Santista de Papel e a Usina Henry Borden, construída ao lado, eram considerados locais privilegiados para se trabalhar e residir (Figura 61).

Em especial as estruturas de lazer da Companhia Santista de Papel, assim como as das primeiras empresas que tinham vilas operárias, acabam se estendendo à participação da comunidade e vice-versa. No Clube têm lugar bailes concorridos pelos moradores de Cubatão, gerando uma tradição que se mantém até os anos de 1980, além do destaque no carnaval com o Bloco dos Cabeções, entre os anos de 1930 e 1960. Outra atividade que detinha grande número de participantes é o futebol, organizado por meio de campeonatos com times dos clubes da cidade e de outras vilas operárias, dentre as quais se incluem os ferroviários.

Figura 61 - Tipologias de casas da vila operária

	<p>Tipo de habitação geminada situada na Rua do Trevo, construída em alvenaria de tijolo, cobertura de telha francesa em sete águas.</p>		<p>Antigo armazém situado na esquina da Rua Direita com a Rua do Clube com alinhamento na rua.</p>
	<p>Tipo de habitação geminada da Rua Direita, construída em alvenaria de tijolo, cobertura de telha francesa em quatro águas.</p>		<p>Tipo de habitação isolada, murada, da Rua do Bosque, destinada a técnicos.</p>
	<p>Tipo de habitação geminada da Rua Direita, construída em alvenaria de tijolo, cobertura de telha francesa.</p>		<p>Edificação escolar em bloco único com sequência de janelas no térreo e primeiro andar.</p>
	<p>Tipo de habitação geminada da Rua Direita, com acesso por escada de cinco degraus. Blocos de três e quatro casas.</p>		<p>Igreja com torre sineira de telhado em escama de peixe. Internamente, a capela possui forro em madeira em forma de arco.</p>
	<p>Tipo de habitação geminada da Rua Direita e Rua da Farmácia, com varanda.</p>		<p>Prédio do Cinema. Edificação com marquise em concreto armado. Vãos de portas e janelas em alinhamento.</p>

Fonte: Pinto & Saboia, 2020²⁴⁰.

²⁴⁰ PINTO, Celma C S.; SABOIA, Luciana. *Patrimônio industrial e o reconhecimento cultural – A vila operária da Companhia Santista de Papel em Cubatão-SP*. Revista Paranoá, n. 25, 2020.

A fábrica tinha o time Comercial Santista Futebol Clube²⁴¹, que teve certa expressão e jogava campeonatos pela Liga Amadora de Futebol de Santos. Depois da emancipação do município, em 1949, havia o Campeonato Cubatense. Esses campeonatos detinham grande organização, sendo que o time da Cia. Santista de Papel chegou a jogar contra o Santos, em 1956, com o recém-chegado Pelé ao time. Além desses, atividades como bailes, festas carnavalescas e também religiosas tiveram certa expressão favorecendo as relações sociais.

Entre as décadas de 1920 e 1930, ocorre a consolidação da empresa que se torna Cia. Santista de Papel em 1931. Os investimentos e melhoramentos na produção leva a Cia. Santista a se posicionar entre as três mais importantes fábricas de papel do Estado de São Paulo, juntamente com a Companhia Fabricadora de Papel, a Klabin, e a Companhia Melhoramentos. Nesse sentido, sua importância também pode ser estendida no contexto da industrialização paulista na década de 1920, quando São Paulo começa a investir seus recursos financeiros no setor industrial. Em âmbito regional, tem destaque como precursora do processo industrial em Cubatão, assim como do pioneirismo da ocupação da encosta da Serra do Mar, chegando a 41.402,2 m² de área construída.

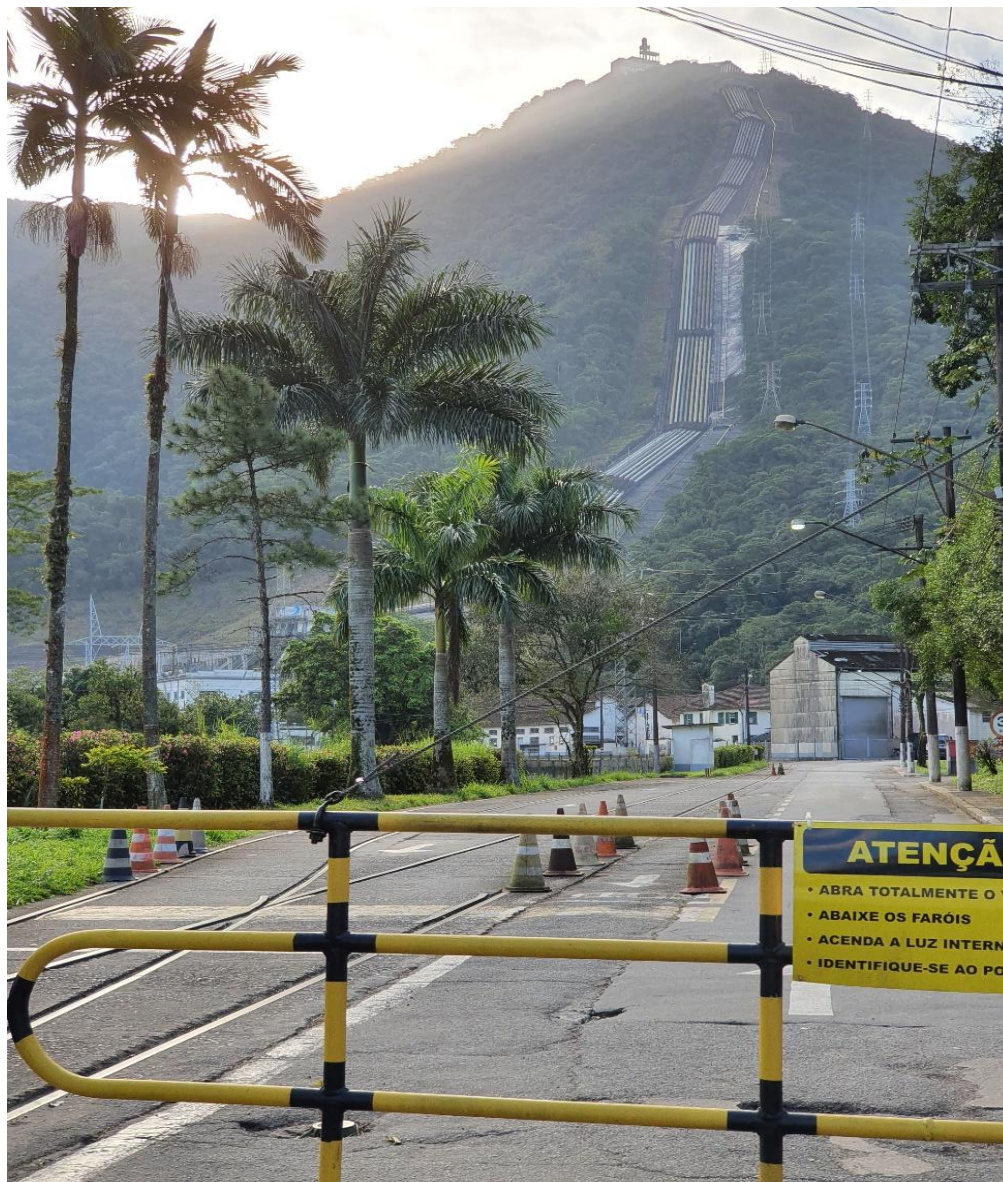
Em 1967, o grupo Ripasa S/A – Celulose e Papel compra a Cia. Santista de Papel, que passa a produzir papéis especiais destinados à impressão, capas de livros, revistas, convites entre outros. Em 2005 a Cia. Santista é vendida para a Companhia do Grupo Votorantim e, em 2007, passa ao controle da MD Papéis Ltda., que fecha a fábrica em 2012. Dentre os vários fatores que podem ser atribuídos ao seu fechamento, pode-se apontar a impossibilidade de produção de celulose em Cubatão e a falta de modernização de seu maquinário. Em decorrência do fechamento da fábrica em 2012, muitos prédios e casas do núcleo fabril foram destruídos. Atualmente, o terreno e o que resta das construções residenciais pertencem ao Grupo Cesari, que presta serviços de Transporte de Cargas.

Ao longo do tempo, a Companhia Santista de Papel se torna praticamente um bairro, com a denominação de Fabril, nome original da fábrica, sendo reconhecida como um patrimônio cultural pela comunidade, após o seu fechamento. Nesse sentido, foi o único local que obteve mobilização para sua proteção, o que se concretizou com o tombamento pelo município de parte das casas que compunha a vila operária, em 2023.

²⁴¹ Todos os Clubes de Cubatão, assim como todas as empresas e fábricas que possuíam vilas operárias, tinham times de futebol organizado: Clube Atlético Usina de Cubatão (UHB); Olaria Futebol Clube (Curtume Costa Moniz); Grêmio Recreativo Esportivo Química (Fábrica de Anilinas); 15 de Piaçaguera (Ferroviários da Santos-Jundiá).

3.1.2.5 Usina Henry Borden

Figura 62 - Portão de entrada da UHB



Portão de entrada da UHB na Avenida Bernardo Geisel Filho. Foto da autora, 2021.

A Usina Henry Borden representou um grande salto tecnológico e da modernidade brasileira, sendo um notável desenvolvimento da produção de energia do Estado de São Paulo²⁴². Sua construção se deve à empresa canadense The São Paulo Tramway, Light and

²⁴² Nestor Goulart Reis Filho (2010) aponta quatro etapas relativas ao desenvolvimento do setor de energia elétrica. O primeiro é o das empresas e usinas de pequeno porte, que vai do final do período imperial até a década de 1920. O segundo tem início com a entrada da Light em 1899 e passa pela formação do monopólio do setor energético e se estabelece com a execução do Projeto Serra. A terceira etapa diz respeito à constituição

Power Company Limited, conhecida como “Ligth”, que nos anos 20 deu início ao Projeto Serra²⁴³, com o objetivo de suprir São Paulo com energia de forma a também favorecer a incipiente industrialização.

A ideia central do projeto era coletar água de rios do Planalto e lançá-las serra abaixo junto ao Rio das Pedras, aproveitando o desnível de 720 metros da Serra do Mar para a geração de energia, ficando como responsável pelas obras o engenheiro Asa White Kennedy Billings (1876- 1949). Nesse sentido foram construídas barragens, usinas e reservatórios em várias etapas do Projeto Serra, que vai de 1901 a 1961, com obras no Planalto, no trecho da Serra do Mar e em Cubatão.

De 1926-1929 tem início a primeira etapa do Projeto Serra, com a construção da barragem do Rio das Pedras, além da instalação do primeiro gerador da Usina de Cubatão. Também é construído o Reservatório do Rio Grande, interligado ao Reservatório do Rio das Pedras por um canal, vencendo a escarpa da Serra do Mar, o que permitia a expansão da capacidade de geração de energia. Todas essas obras consistiam no sistema hidráulico que abastece a Usina de Cubatão. Dessa forma, essa Usina era a peça-chave do sistema.

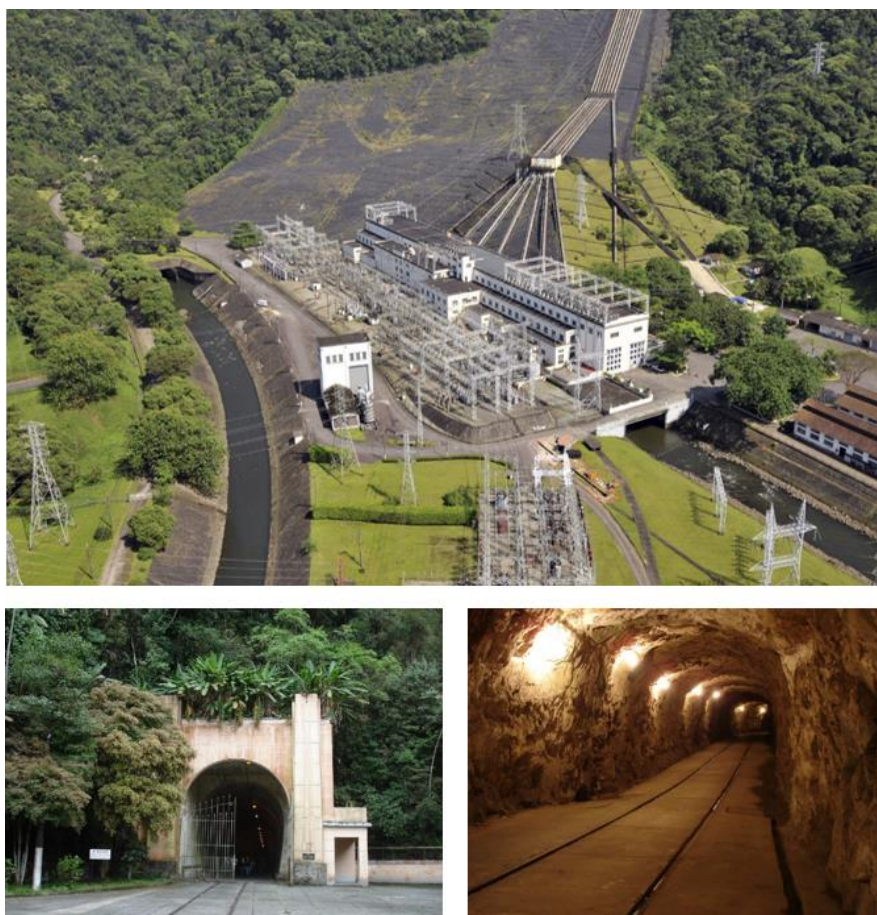
A usina foi implantada na raiz da Serra do Mar e entrou em operação em 10 de outubro de 1926. Entre 1955-1961, período de término do projeto, é construída uma usina subterrânea que envolve a escavação de 163.000 metros cúbicos de rocha. Dentre as inúmeras dificuldades para implantação da usina externa e subterrânea, está a colocação das adutoras que se tornaram um símbolo da paisagem de Cubatão (Figura 63). As dificuldades tiveram início com o transporte das enormes peças do porto de Santos até a Serra do Mar e depois sua colocação na inclinação da Serra, constituindo um dos desafios técnicos que é desenvolvido especialmente para esse local.

Com a construção da Henry Borden, Cubatão passou a ser um símbolo bem-sucedido do sucesso industrial de São Paulo. Sua capacidade de geração de energia era de 887,4MW, suficiente para iluminar uma cidade com 2,5 milhões de habitantes, o que coloca a UHB como um dos principais fatores da expansão industrial paulista na primeira metade do século XX e da implantação de um polo industrial em Cubatão (Pinto, 2015).

das empresas hidrelétricas oficiais (Uselpa, Cherp, Celusa), reunidas pela Cesp em 1966. Essa etapa também se refere ao desenvolvimento de tecnologia para a construção das grandes barragens. A última etapa é a privatização dos setores de geração de geração e distribuição.

²⁴³ Principais estruturas do Projeto Serra: Barragem Edgard de Souza (Rio Tietê); Barragem de Pirapora; Canal Pinheiros; Estrutura de Retiro; Usina Elevatória de Traição; Usina Elevatória de Pedreira); Reservatório Billings; Barragem do Rio Grande, Barragem Reguladora Billings-Pedras, Dique do Rio Pequeno, Dique do Córrego Preto; Diques do Marcolino, Passareúva, Cubatão de Cima e nº 1, 2, 3, 5ª, 5B, 6 e 7; Reservatório de Guarapiranga; Barragem de Guarapiranga Summit Control – barragem reguladora controla a vazão de água da Billings para o reservatório do rio das Pedras; Usina Henry Borden.

Figura 63 - Usina Externa e Subterrânea



Fonte: Emae.

Na paisagem do território cubatense, as estruturas da UHB podem ser divididas em três partes. No Alto da Serra: Barragem, Casa de Visitas e Casa de Força. Do sopé e alto da Serra: os oito condutos que promovem a alta queda da água nos 720 metros desse trecho; a Raiz da Serra: as usinas externa e subterrânea, com 14 grupos de geradores acionados por turbinas Pelton, que somam mais de 300 casas que compõem uma vila de grande beleza arquitetônica e paisagística.

A presença da UHB e de suas inúmeras construções e estruturas na Serra do Mar com o tempo se tornaram elementos que oferecem um caráter identitário para a região, uma vez que se destacam na paisagem. Especialmente a Casa de Força, ou de Válvulas, no Alto da Serra, em conjunto com os condutos ou tubulações que descem serra abaixo, se organizam de uma forma que, de qualquer local da cidade, é possível ver as construções, o que os torna um elemento de identidade da paisagem (Figura 64).

Figura 64 - Construções no Alto da Serra do Mar



Da esquerda para a direita, Barragem no Alto da Serra, Casa de Válvulas e Casa de Visitas.

Fotos da autora, 2013.

A UHB também é um bom exemplo da implantação de uma usina em interação com a natureza. Todas as construções, de produção ou de moradia, coexistem em um projeto paisagístico integrado à vegetação da Mata Atlântica e fortalecendo a paradoxal relação entre indústria e natureza na região.

Tendo em vista a importância, dimensão e localização em ponto de grande beleza paisagística, além da necessidade de divulgar positivamente a Light no âmbito nacional e internacional, durante sua implantação, a empresa tornou a prática de visitação uma constante atividade. A UHB se torna roteiro para políticos, estrangeiros, grupos de estudantes e curiosos, motivando a empresa a construir no Alto da Serra a Casa de Visitas²⁴⁴,

²⁴⁴ A visita às instalações da UHB e a recepção na Casa de Visitas passou a fazer parte do roteiro da Baixada Santista. A casa foi usada para hospedar políticos brasileiros (presidentes da República, senadores, governadores etc.), visitantes estrangeiros, técnicos, jornalistas, grupos de estudantes, congressistas entre outros numerosos convidados. O poeta inglês Rudyard Kipling (1865-1936) foi um desses convidados. Após viagem pelo Brasil, em 1927, visitou as instalações da UHB e descreveu essa experiência no jornal *The Morning Post*, de Londres. A casa teve essa função por cerca de trinta anos. Em 1981 o governo do Estado de São Paulo comprou a parte paulista da Light e criou a Eletropaulo, que tratou de preservar a casa como um patrimônio histórico e arquitetônico, transformando o local em espaço de exposições, cursos e eventos importantes como a assinatura do tombamento da Serra do Mar pelo Governo do Estado, em 1985.

com o propósito de acomodar visitantes ilustres. A edificação, localizada próxima à Barragem do Rio Grande, assim como a Casa de Válvulas, são projetos do Escritório Técnico Ramos de Azevedo, que funcionou entre fins do século XIX e as primeiras décadas do século XX em São Paulo. Pode ser vista somente a partir do Alto da Serra e seu acesso se dá pela Via Anchieta.

O interesse na visitação à UHB permanece com o tempo. Escames (2011, p. 97)²⁴⁵ observa que, em 2007, cerca 2.340 pessoas visitam a Usina. Esse número diminui a partir do processo de desestatização em 1996²⁴⁶, que leva à cisão da Eletropaulo em quatro empresas independentes. Uma delas é a Empresa Metropolitana de Águas e Energia S/A – EMAE que, desde 2012, se torna responsável pela gestão da UHB por meio de um contrato de concessão²⁴⁷ que inclui a prestação de serviços de operação e manutenção de instalações da Usina. Após a EMAE ter assumido, o programa de visitas cessa seu funcionamento inclusive para pesquisadores.

A partir de 1992, a UHB passou a funcionar somente com 25% de sua capacidade²⁴⁸, uma vez que só é permitido o bombeamento das águas do Rio Pinheiros para o Reservatório Billings quando as vazões provocadas pelas chuvas elevam o nível das águas dos rios Pinheiros e Tietê, pela possibilidade de provocar enchentes. Essa situação, atrelada a outros fatores econômicos, deixou um dos mais belos legados da UHB com destino incerto, a sua “vila” composta por mais de trezentas casas, grande parte desocupada. No entanto, o conjunto de suas instalações ainda recebe manutenção, sendo o mais íntegro da região. A impossibilidade de acesso ao local e à documentação ainda existente na UHB é um fator que prejudica o debate sobre sua patrimonialização, como ocorreu em outras usinas desativadas.

A Vila da Light, como o local ainda é conhecido, foi idealizada para abrigar funcionários de várias categorias, comportando-se como uma cidade em miniatura, assim como outras do período. Embora distante do meio urbano, as atividades de lazer como bailes, campeonatos de futebol e de educação integram os moradores à vida da cidade (Figuras 65 e 66). A escola da Vila recebia estudantes de todo o município em vagas concorridas, já que a qualidade do ensino ali oferecida gozava de muito boa fama. Tudo isso faz com que a Light se torne um

²⁴⁵ ESCAMES, Edson Fernando. Usina Parque: Aproveitamento e Valorização do Patrimônio Energético, Ambiental e Histórico da Usina Hidrelétrica Henry Borden. 2011. 122f. Dissertação. (Mestrado em Energia) – Universidade Federal do ABC, Santo André.

²⁴⁶ Conforme Lei Estadual n 9.361/1996.

²⁴⁷ Medida Provisória n° 579, de 2012, convertida na lei n° 12.783 de 11 de janeiro de 2013. O Termo Aditivo ao Contrato de Concessão n° 02/2004-ANEEL prorroga a concessão até 30 de novembro de 2042.

²⁴⁸ Conforme Resolução Conjunta SMA/SES 03/92, de 04/10/92, atualizada pela Resolução SMA-SSE-02, de 19/02/2010.

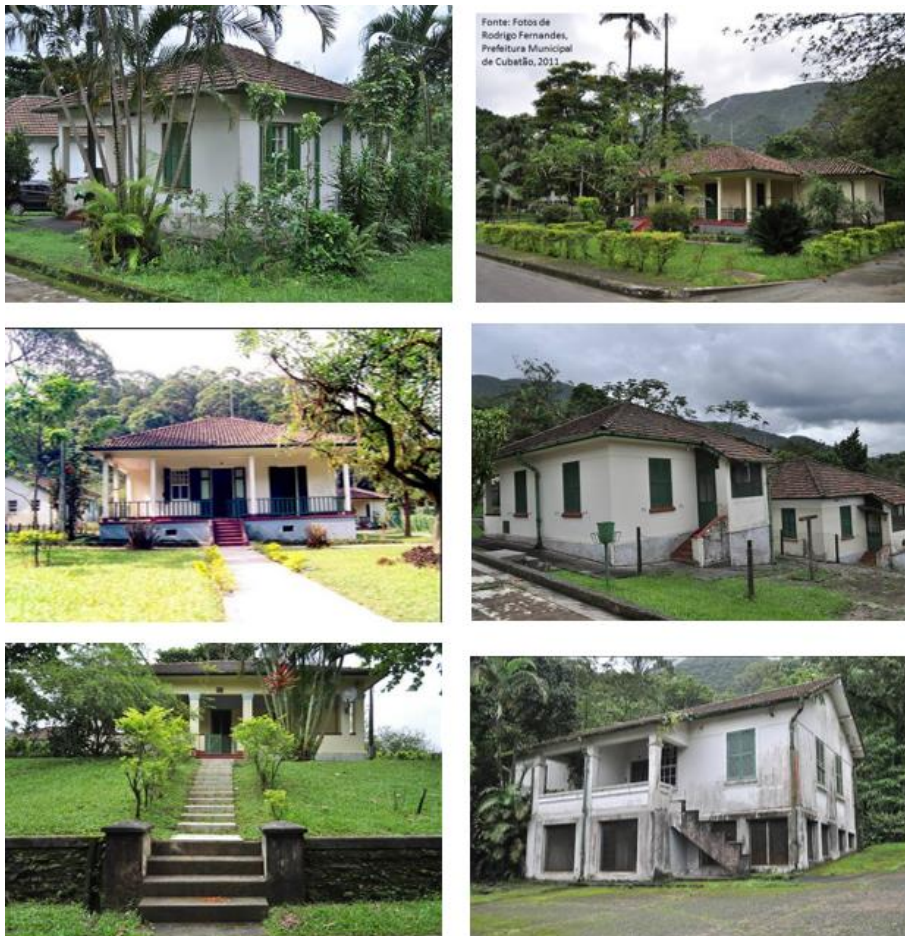
patrimônio afetivo de grande importância para os cubatenses, especialmente os mais antigos, que são os primeiros a usufruir dessa relação (Meneses, 2012).

Figura 65 - Visuais da UHB a partir da Avenida Geisel Filho



Tubulações vistas a partir da Avenida Geisel Filho e entrada da vila residencial. Foto da autora, 2021.

Figura 66 - Tipologias de casas que compõe a Vila residencial da UHB



Fonte: Rodrigo Fernandes, PMC, 2011.

3.3 Sobre a Memória dos Trabalhadores

Ao tratar da expansão da economia capitalista, notadamente na Europa (Inglaterra e França), Hobsbawn (2015, p.56) se refere às redes ferroviárias existentes em várias partes do mundo, inclusive no Brasil, fazendo uma ressalva ao esforço empregado nesse tipo de obra. O que possibilita esses empreendimentos é o espírito audacioso dos empresários, verdadeiros aventureiros em terras estrangeiras, assim como dos trabalhadores, expressando a admiração ao que ele chamou de “[...] tropas de choque da industrialização [...] exércitos de camponeses frequentemente organizados de forma cooperativa que, com pá, picareta, moveram terra e pedras numa quantidade inimaginável”²⁴⁹.

A percepção desse autor encontra paralelo quando pensamos nas inúmeras grandes obras de infraestrutura viária e ferroviária, além das industriais, na Baixada Santista. Aí ganham destaque as obras no trecho da Serra onde, na planície, o solo é arenoso e inundado por manguezais e o clima é quente, tornando a região insalubre e desfavorável a qualquer realização. As maiores obras foram realizadas para produzir grande efeito para a economia paulista, as quais pouco destacam a importância do trabalhador e a silenciosa imposição do trabalho escravo, onde ninguém mais consente em ficar em local com condições físicas e climáticas tão torturantes.

Figura 67 - Azulejos alusivos aos trabalhadores na Calçada do Lorena



Fonte: Foto de Rolando Roebellen, 2005.

²⁴⁹ HOBBSAWN, Eric J. *A era do capital 1848-1975*. São Paulo: Editora Paz e Terra, 2015.

Dentre essas grandes obras, podemos destacar a Calçada do Lorena e as obras viárias que a sucederam. Índios e escravos são os braços utilizados para possibilitar a realização da abertura do que seria a primeira estrada pavimentada do Brasil. Essa memória é vagamente celebrada por José Wash Rodrigues (1891-1957) nos azulejos do Cruzeiro Quinhentista (Figura 67), que faz parte do conjunto de monumentos do Caminho do Mar. Posteriormente a Serra ainda continua sendo o grande obstáculo às obras que sucedem a Calçada do Lorena, como o Caminho do Vergueiro, o Caminho do Mar, a Rodovia Anchieta e a Imigrantes, cujas construções mobilizaram milhares de trabalhadores.

Uma obra de grande importância para Santos é o Aterrado, em 1825²⁵⁰, que dá fim a trezentos anos de transporte fluvial pelo Rio Cubatão até o Porto. Peralta (1973) ressalta que, desde o início, a obra tem problemas com a falta de materiais e de trabalhadores, que fogem do calor e da grande quantidade de mosquitos. Os responsáveis pelo Aterrado são forçados a contratar uma diversidade de pessoas como jornaleiros, pequenos lavradores e até mesmo imigrantes alemães. No entanto, a autora ressalta que, apesar da mão de obra estrangeira, a maior parte do trabalho foi executada por escravos que carregavam diariamente milhares de cestos de terra sobre suas cabeças.

Documentos dessa época ilustram a participação do negro como um dos grandes construtores do progresso do Brasil e como os verdadeiros esteios dessa obra. Eram os escravos que faziam o serviço de roçada, derrubada na mata, transporte de terra e corte de madeira para as pinguelas. (Peralta, 1973, p. 65).

A grande imigração ocorrida em fins do século XIX no Estado de São Paulo compõe-se especialmente de portugueses, italianos e espanhóis, que passam a constituir boa parte da mão de obra empregada nos grandes projetos do país. A Estrada de Ferro SPR é um exemplo que envolve a vinda de inúmeros engenheiros ingleses. A obra, realizada em várias etapas, mobiliza também milhares de trabalhadores de diversas nacionalidades. Cyrino (2004) menciona que a média de trabalhadores empregados nos trabalhos por mês, incluindo aqueles dos planos inclinados da Serra durante o ano de 1899, é de 4.638 a 5.880 homens. A maioria, composta por portugueses, italianos e alemães. Ainda que a concessão autorizada pelo governo imperial proíba o trabalho escravo, nada impede sua utilização no trecho da Serra onde, provavelmente, as dificuldades do local o faziam pouco atrativo a trabalhadores de outras nacionalidades (Cyrino, 2004)²⁵¹.

²⁵⁰ Ver PERALTA (1973).

²⁵¹ Cyrino (2004, p. 110) menciona que a segunda fase da obra foi dividida em quatro frentes: a primeira frente correspondia ao trecho entre Santos e a Raiz da Serra, sendo administrador o engenheiro Sebastião Damas, e o

Outra obra emblemática, a da UHB, contou com 5000 mil homens no primeiro grupo de construção da Usina; o segundo, no Alto da Serra dispõe de 4.000 trabalhadores, por vezes chegando aos seis mil. Ao longo de dois anos, 20 mil operários passaram pelos acampamentos da construção da Usina. Um número impressionante para a época, muitas vezes superior à população do povoado de Cubatão (Pinto, 2015). Mesmo sendo exercido um rígido controle da empresa sobre seus operários, nem sempre essa relação é isenta de conflitos. Segatto (1992, p. 252) menciona a greve dos operários da Light, em 1934, durante as obras da represa de Pedreira, Cubatão de Baixo e de Cima e do *Summit Control*. O que leva essa greve ao término deve-se à disparidade de tratamento entre os chefes e os operários a reclamar da insalubridade do trabalho.

Somos cerca de 2.600 homens empregados O lugar é tremendamente úmido, além disso trabalhamos atolados na lama até a cintura e em muitos até o peito, de sol a sol. Os engenheiros têm botas impermeáveis e saindo do serviço podem acalantar-se em habitações boas. Nós, depois de sofrermos 10 ou 12 horas nestas tristes condições, temos que nos recolher a casinhas de madeira e zinco, sem conforto de espécie alguma (Jornal Diário da Noite, 21 mar., 1934, p. 15).

Durante a construção do polo industrial, a partir da instalação da RPBC (1955), dá-se outro grande movimento de trabalhadores, os quais são provenientes de vários estados brasileiros, especialmente do Nordeste e Minas Gerais, muitos dos quais se fixam em Cubatão. Na obra da Cosipa, Goldenstein (1972, p. 260) menciona que chegam a trabalhar 15 mil pessoas. Foram depois empregados de seis a treze mil na produção, tornando a Cosipa a maior empregadora do polo de Cubatão nas primeiras décadas de seu funcionamento.

Na década de 1980, a área da siderurgia chega a ter 35.127 empregos e, na década seguinte, 69.797; a área de química e petroquímica nas mesmas décadas emprega entre 16.560 e 15.824. Na área de fertilizantes, respectivamente, 8.924 e 7.217, sendo que o quantitativo de postos de trabalho gerados pelo polo industrial de Cubatão atinge seu auge na década de 1970, quando chega a 40.000 (Gonçalves, 2006, p. 163-164).

Porém, mesmo com números impressionantes de trabalhadores nas diversas obras ao longo do tempo e, especialmente, após a construção do polo industrial quando muitos

sub-administrador o engenheiro da empresa construtora A. Tries; a segunda frente de trabalho correspondia aos planos inclinados, sendo o administrador o engenheiro José Bento Vidal e o engenheiro da empresa T. Ockrarsa; a terceira frente correspondia ao trecho entre o Alto da Serra e a Estação da Luz, em São Paulo, sendo o administrador o engenheiro Conesto Meditsch, auxiliado pelos engenheiros Constantino Stambolos e J. Macintyre; e a quarta frente de trabalho, compreendida pelo trecho entre a Estação da Luz e Jundiá era administrada pelo engenheiros Alberto Reeve e Carlos Brodowski, e pelo administrador do almoxarifado Salvador Troise.

²⁵² SEGATTO, José Antonio. *A serra pára*. Revista Memória, p. 29-31, 1992.

trabalhadores se fixam na região, as lutas sindicais que marcam as reivindicações por direitos, entre outras, ocorridas no ABC²⁵³, não se mostram tão expressivas em Cubatão.

A esse respeito, Nascimento & Scifoni (2012)²⁵⁴ destaca que a diversificação do parque industrial na região do ABC, causada pelas grandes e importantes indústrias, leva a uma surpreendente atração migratória. A atividade sindical e os movimentos grevistas se ampliam a tal ponto que chegam a fortalecer a identidade operária na região. Guardadas as devidas diferenças, no ABC a organização sindical toma maior vulto, resultando em greves históricas e no surgimento de líderes políticos como Luís Inácio Lula da Silva, presidente do Brasil no período entre 2002 e 2010 e, atualmente, no terceiro mandato. O deputado federal Vicente Paulo da Silva, o Vicentinho, despontou como uma das lideranças da Central Única dos Trabalhadores (CUT).

Dentre os vários fatores que podem ser apontados, está a condição de Cubatão que, em muitos aspectos, se comporta como uma cidade dormitório. A proximidade com as outras cidades da Baixada Santista, todas voltadas para o mar e com melhor infraestrutura urbana, de lazer e comércio, especialmente Santos e São Vicente, leva a maioria dos trabalhadores a residir nesses municípios, em detrimento de Cubatão.

Outro aspecto a considerar é que o polo industrial se desenvolve durante a ditadura militar, que toma o país pelo golpe de 1964. Em decorrência, em 4 de junho de 1968, o município é considerado como Área de Interesse para a Segurança Nacional, pela Lei nº 5.449, e só recupera a autonomia em maio de 1985. Nesse período os movimentos reivindicatórios são reprimidos, levando à perseguição de líderes sindicais e políticos.

Embora vários sindicatos tivessem representação na cidade, com registro de lutas sindicais expressivas (Figura 68), problemas a respeito da saúde dos trabalhadores

²⁵³ A região do Grande ABC, reunida até os anos 40 sob um único município de nome São Bernardo, se constituiu historicamente em função dos caminhos de passagem entre o porto de Santos e a cidade de São Paulo. Na esteira da produção do café, essa característica geográfica da região muito favoreceu sua vocação industrial. A partir de 1867, a ferrovia Santos Jundiaí foi eixo da primeira grande industrialização impulsionando a produção moveleira, carvoeira, oleira e pedreira já existente na região (Martins, 1992) servindo à intensa urbanização paulistana. Na década de 1920, o ABC já se constituía como um verdadeiro laboratório industrial com variada produção, de têxteis à química, atraindo numerosa população de trabalhadores imigrantes, especialmente italianos. A partir da década de 1920-30 teve início o surto industrial resultando na instalação de importantes estabelecimentos industriais, em São Caetano do Sul (como os das Indústrias Reunidas F. Matarazzo e da Cerâmica São Caetano). Por volta de 1924, existiam na região 121 fábricas em que trabalhavam cinco mil operários. Assim como ocorreu na formação do polo industrial da Baixada Santista, a região tornou-se o epicentro da industrialização brasileira a partir da segunda metade da década de 1950, como resultado do “Plano de Metas” do governo Kubitschek (1956-1960).

²⁵⁴ NASCIMENTO, Flávia Brito do; SCIFONI, Simone. MEMÓRIA E ESQUECIMENTO O patrimônio cultural dos trabalhadores paulistas. 2012. Disponível em <portaliphan.gov.br>. Acesso em 21 jun. 2022.

decorrente dos efeitos da poluição e das condições de trabalho na manipulação de produtos altamente tóxicos, como no caso dos trabalhadores da Rodhia ou de leucopenia na Cosipa, apesar de amplamente divulgados, não tiveram a reverberação que alguns movimentos grevistas tiveram no ABC. Por outro lado, além de questões de lutas por direitos ou sindicalismo, o aspecto imaterial do trabalho e a própria memória documental ainda não foi considerada como objeto de inventários ou de centros de documentação.

Figura 68 - Metalúrgicos em greve na Cosipa



Fonte: Memorial da Democracia²⁵⁵.

A memória do trabalho e do trabalhador, presente na vivência da comunidade, em suas relações sociais e nas atividades de lazer, é um tema praticamente inexistente numa região que abriga o maior Polo Industrial da América Latina. Ao refletir sobre a ausência dos lugares de memória operária nas políticas do patrimônio cultural, Scifoni (2017)²⁵⁶ ressalta a necessidade de se pensar o patrimônio na perspectiva dos grupos que não fizeram parte da visão tradicionalista das políticas de preservação e dentre esses se encontram também os operários.

²⁵⁵ Disponível online: <http://memorialdademocracia.com.br/>. Acesso em 23 mar. 2022.

²⁵⁶ SCIFONI, Simone. A natureza desigual do patrimônio cultural e outras perspectivas. In: PAES, Maria Tereza Duarte; SOTRATTI, Marcelo Antonio (Orgs.). Geografia, turismo e patrimônio cultural identidades, usos e ideologias. Portugal: Annablume, 2017.

Nesse sentido, ao destacar um conjunto de testemunhos materiais na paisagem de Cubatão, resultado de várias e sucessivas etapas da indústria e do emprego da tecnologia sobre a natureza, seu sentido seria amplificado se considerado em conjunto com a história social e a geografia das lutas operárias.

Em conclusão, vê-se que Cubatão detém paisagens variadas que podem ter percepções imaginativas ou relacionadas à memória. No entanto, essas duas percepções se mesclam pois além de ser uma forma de compreender as motivações para a invisibilidade dos testemunhos se referem ao que se quer destacar como de valor cultural, seja como elementos da paisagem ou a paisagem em si.

Os elementos arquitetônicos relacionados à indústria e às obras de infraestrutura se tornam marcos relevantes ultrapassando os limites definidos para a área industrial e o espaço urbano, ancorando-se em um território mais amplo. Estes, são representativos temporais dos sucessivos eventos que marcaram os processos econômicos e sociais no território e fatores que demonstram processos de evolução técnica e tecnológica, como as obras de infraestrutura e industriais e as antigas fábricas. Dessa forma, estes se revelam também como um patrimônio cultural. Por outro lado, a região está relacionada a uma variedade de paisagens – também resultantes do desenvolvimento econômico e industrial – porém com percepções condicionadas para a natureza, que também evocam valores afetivos, mas ainda sem ações de valorização.

Ao promover a leitura dessas paisagens verifica-se que o seu reconhecimento passa tanto pela necessidade de promover novas percepções a elas quanto pela superação dos desafios impostos à preservação dos testemunhos industriais que, em alguns casos, já tem reconhecimento como um patrimônio cultural pelos órgãos de preservação, mas carecem de informação e acesso para que ocorra a fruição com as pessoas.

No entanto, esses testemunhos, reconhecidos ou não ainda permanecem invisibilizados e os desafios para sua apropriação assim como ao reconhecimento cultural das várias paisagens que podem ser observadas em Cubatão, são agudizados pela dinâmica territorial de avanço portuário e industrial, sendo necessária formas de organização para atuação nas diversas paisagens e particularmente sobre o legado material em perigo de desaparecer, como veremos no capítulo que conclui esta tese.

CAPÍTULO IV – DESAFIOS E POSSIBILIDADES DE VALORIZAÇÃO DOS TESTEMUNHOS DA INDUSTRIALIZAÇÃO

“Não é pela paisagem na memória, é pela memória na paisagem”²⁵⁷.
(Frase do Movimento Ocupe Estelita)

O histórico de problemas ambientais é um fator determinante para a invisibilidade do legado industrial e da paisagem de Cubatão. A conjunção de aspectos naturais e geográficos com testemunhos materiais relacionados à industrialização ou a processos técnicos de distintas temporalidades é responsável pela formação de variadas paisagens, que causam diferentes formas de percepção. O apelo da natureza gera uma percepção imaginativa que omite, ou pretende omitir, a indústria, sua força visual na paisagem. Ao mesmo tempo, o legado da industrialização se revela em locais permeados por memórias afetivas e emocionais, que provocam sensações e memórias em quem os contempla. Atualmente, a prevalência de interesses econômicos de dinamização, modernização e ampliação do polo industrial assim como dos serviços portuários no território do município – e mesmo em parte da região da Baixada Santista – interfere, ou mesmo impossibilita, ações de preservação de testemunhos industriais e do reconhecimento cultural da paisagem. Essa circunstância coloca a necessidade de diretrizes de ação sobre a paisagem como uma das principais questões para o enfrentamento da destruição, descaracterização ou depredação do legado industrial na região ou inacessibilidade e descaso ao patrimônio protegido.

4.1 Desafios à Proteção do Legado Material e da Paisagem

Os desafios à proteção dos testemunhos industriais são comuns a vários lugares, inclusive em países que contam com políticas de preservação governamental e uma prática mais visível para essa tipologia de bem cultural. Estes em geral são relativos à forma de articular ações de valorização ou preservação desse legado, atendendo aos interesses econômicos de reuso, à compatibilização de dinâmicas de modernização e de inovação

²⁵⁷ Frase do abaixo-assinado do Movimento Ocupe Estelita – Direitos Urbanos, Recife, pelo tombamento do Cais José Estelita, 2015.

tecnológica próprias de territórios industriais, com os interesses de preservação da memória ou dos locais com significado para as comunidades.

Além desses, outros problemas podem ser detectados, com similaridades em várias partes no mundo. O primeiro deles é a especulação imobiliária, que exerce forte pressão sobre terrenos onde existem fábricas ou estruturas industriais ociosas. Essas áreas geralmente são cobiçadas para a construção de novos projetos urbanos com o objetivo de maximizar lucros ou, ainda, para ampliar ou criar novos setores industriais, sem se levar em conta a possibilidade de utilização das edificações, o que causa o seu desaparecimento. A esse respeito, Cordeiro (2011) ressalta que se permanecer a “destruição não seletiva e não organizada, num futuro próximo quase não restará um só edifício industrial dos séculos XIX ou XX que possa constituir um testemunho de como se desenrolou uma das maiores transformações experimentadas pela humanidade, como foi o período da industrialização” (Cordeiro, 2011).

Por outro lado, a própria dinâmica do processo industrial, caracterizada pela modernização, pela reordenação produtiva, pela terceirização, entre outros, resulta na obsolescência de vários estabelecimentos. Sobretudo quando localizados na proximidade de áreas estratégicas ou de grande valor econômico, como centros e orlas que sofrem maior pressão devido à alta demanda desses locais para propostas de desenvolvimento. O que leva, invariavelmente, à destruição ou ao desmonte das estruturas originais; e assim essas áreas são liberadas para novas instalações sem consideração por valores que a área possa ter.

O grande número de elementos arquitetônicos que requerem ações de preservação muitas vezes constitui um problema. Como os complexos industriais são caracterizados por uma quantidade considerável de prédios que comumente têm grande porte – características que são percebidas, no Brasil, nas fábricas têxteis e de papel das primeiras décadas do século XX (Correia, 2011)²⁵⁸ –, muitas vezes esse fator é colocado como empecilho à preservação pelos gestores públicos, especialmente na ausência de projetos de reuso que sejam vantajosos do ponto de vista econômico.

Outra forma de destruição é a falta de ação por parte da sociedade. Quando abandonados, os testemunhos de atividades fabris passam a ser objeto de ataques de vandalismo e da degradação do tempo. Isso resulta em danos estruturais, entre outras perdas, muitas vezes irrecuperáveis, ou que dificultam ações de conservação das características originais, encarecendo os custos de recuperação. Caso ocorram problemas ambientais como

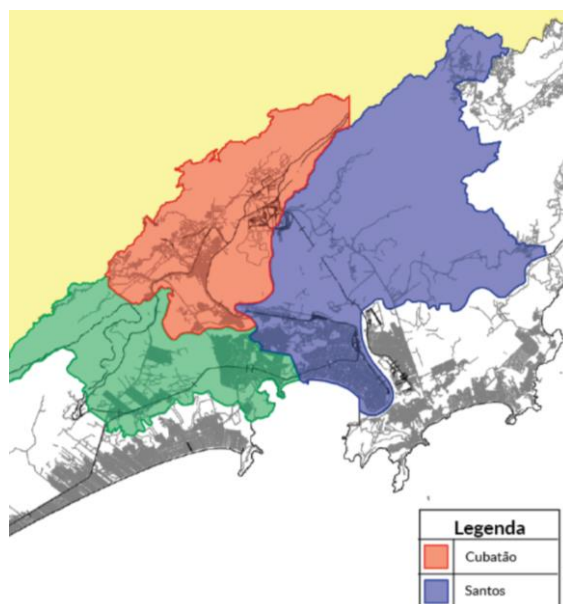
²⁵⁸ CORREIA, Telma de Barros. *Forma urbana e arquitetura de vilas operárias e núcleos residenciais de empresas no Brasil*. São Paulo: Fapesp/AnnaBlume, 2011.

contaminação do solo, da água, ou outros, a necessidade de solucioná-los pode dificultar ainda mais o processo de preservação (Humanes, 2000²⁵⁹, Loures, 2010).

No Brasil, a ausência ou desconhecimento dos instrumentos de preservação, das políticas culturais e de normas para valorização, proteção e gestão de paisagens torna mais aguda a insensibilidade para esse tipo de patrimônio. Para os gestores públicos, o legado industrial é muitas vezes visto como um problema para a cidade e os órgãos de proteção invariavelmente não conseguem oferecer a devida atenção.

Todas essas dificuldades relativas à preservação de testemunhos industriais se fazem presentes atualmente na Baixada Santista. Em especial entre os municípios que mantêm correlação mais direta com a atividade portuária e industrial, verificado de forma mais evidente no território entre Santos e Cubatão, que são limítrofes (Figura 69). O legado que marca essa paisagem diz respeito a obras de infraestrutura de transporte anteriores a 1900 do século XX (Calçada do Lorena e Ferrovia São Paulo Railway); e posteriores a esse período (Caminho do Mar, Rodovia Anchieta e Rodovia Imigrantes), que têm uma importância direta com o desenvolvimento dos processos industriais e portuários da região. Além desses exemplos, outras obras de infraestrutura de energia e de abastecimento são relevantes, nas primeiras décadas do século XX, como a Estação de Tratamento e a Usina Henry Borden.

Figura 69 - Divisa dos municípios de Cubatão e Santos



Mapa produzido pela autora.

²⁵⁹ HUMANES, Alberto. *La necesidad de un plan para el Patrimonio Industrial*. In *El Plan del Patrimonio Industrial*. Espanha: Ministerio de Cultura, Secretaría General Técnica Subdirección General de Publicaciones, Información y Documentación, 2000, pp. 45-49.

Do mesmo período, as primeiras instalações fabris de Cubatão, como a Companhia de Anilinas e a Companhia Santista de Papel, marcam o pioneirismo da implantação fabril na região. Além desses testemunhos mais antigos, aqueles marcos arquitetônicos relacionados à industrialização pós-1950, ainda pouco conhecidos, oferecem uma importância destacada para a paisagem, sem uma delimitação visível para o espectador, uma importância que se iguala às paisagens que obtêm, em tempos recentes, reconhecimento pelo seu caráter industrial, em outras partes do mundo.

4.1.1 Pressão Portuária e do Polo Industrial

Dentre os fatores que mais afetam a possibilidade de reconhecimento ou de valorização do legado industrial e da paisagem entre os municípios de Santos e Cubatão está a pressão territorial. O território, no entender de Milton Santos (1994a)²⁶⁰, é um espaço geográfico socialmente construído e relacional, que possui uma série de significados e relações sociais em constante transformação. Essa característica pode ser verificada naquele trecho da Baixada Santista, em vista da crescente demanda econômica, especialmente no que diz respeito à inovação da infraestrutura de transportes e expansão das áreas destinadas à indústria e serviços portuários, o que faz com que as pressões relacionadas a essas atividades tomem uma proporção negativa exponencial sobre a paisagem.

Localizada no espaço criado pela depressão existente entre a Serra e o Mar, a Baixada Santista é caracterizada por uma parte continental e por outra, insular, formada pelas ilhas de São Vicente, de Santo Amaro, e outras menores. A proximidade dessas ilhas com o continente dá origem a grandes estuários naturais, apenas separados por canais relativamente estreitos e de grande profundidade que permitiram a circulação fluvial (Colantonio, 2009).

No contexto territorial, as Ilhas de São Vicente e de Santo Amaro destacam-se por serem os núcleos populacionais de suas principais cidades. A primeira abriga a quase totalidade da população da cidade de Santos, e boa parte da de São Vicente. A segunda comporta integralmente a área do município de Guarujá (Pinto, 2015). Santos é a cidade-sede que se destaca pelas atividades portuárias. A maioria dos integrantes da atual RMBS é emancipada após 1940. Alcindo Gonçalves (2006) chega a afirmar que entre o século XVI e metade do

²⁶⁰ SANTOS, Milton et alii (Orgs.). *Território, Globalização e Fragmentação*. São Paulo: Hucitec, 1994. Disponível em https://anpur.org.br/wp-content/uploads/1995/07/Territorio_globalizacao-e-fragmentacao.pdf. Acesso em 21 de maio/2022.

XX não há sentido em falar de Baixada Santista como uma unidade econômica relevante, uma vez que a região se resumia à Vila, posteriormente Cidade de Santos. É por esse motivo que se confunde Baixada Santista com o município. (Pinto, 2015).

Em 1996, os nove municípios que formam a Baixada Santista: Santos, São Vicente, Cubatão, Guarujá, Praia Grande, Peruíbe, Bertioga, Mongaguá e Itanhaém²⁶¹ passam a configurar a Região Metropolitana da Baixada Santista (RMBS), estabelecida pela Lei Complementar Estadual nº 815, de 30 de julho.

O Porto de Santos desempenha um papel de destacada importância no desenvolvimento urbano de toda a Baixada Santista. Zudt (2012) observa que, graças às condições favoráveis à atividade portuária em uma região estuarina, se possibilitou a circulação no território, assim como a fixação dos colonizadores no local. Portanto, no período entre 1550 e 1822, o processo de urbanização regional dá-se basicamente em torno do Porto de Santos. Localizado às margens do canal estuarino entre Santos, Guarujá e Cubatão, o Porto dista apenas setenta quilômetros da cidade de São Paulo, o maior mercado produtor e consumidor da América Latina (Porto de Santos, 2022).

Sua origem se dá no século XVI e, ao longo do tempo, passa por processos de modernização, inicialmente para atender à economia agrícola, o que representa enorme avanço econômico para São Paulo, permitindo direcionar grande parcela de suas atividades industriais e agrícolas para o suprimento de mercados internacionais (Emplasa, 2017).

O ápice de seu desenvolvimento ocorre com a expansão da economia cafeeira no Estado de São Paulo, em fins do século XIX, quando a cidade de Santos experimenta um período de grande desenvolvimento e de renovação urbana. A população aumenta devido ao expressivo contingente de imigrantes europeus, bem como pela chegada de trabalhadores para a ampliação portuária e, mais tarde, para a construção da malha ferroviária, principal escoadouro da produção cafeeira. Ainda nesse período, tais fatores farão de Santos o maior exportador de café do país, superando o porto da cidade do Rio de Janeiro (Brandão, 2006).

Assim, a presença do Porto e, posteriormente do polo industrial, leva a um aumento considerável da população da Baixada Santista que, atualmente, é estimada em 1.805.451 habitantes (IBGE, 2022), porém com maior número em época sazonal devido às atividades turísticas. Uma população bastante densa em um território altamente conurbado em

²⁶¹ A entidade autárquica responsável por integrar a organização, planejamento e execução das funções públicas de interesse comum na Região Metropolitana da Baixada Santista é a AGEM – Agência Metropolitana da Baixada Santista.

consequência das características geomorfológicas particulares da região, confinada entre o litoral e a Serra do Mar,

A mancha urbana da região apresenta-se contínua e com alto grau de conurbação entre os nove municípios. Devido à configuração geomorfológica, que se apresenta no formato longilíneo, estreito e confinado entre o litoral e o maciço da Serra do Mar, com amplos espaços cobertos por vegetação de mangue, restinga e vegetação de morros, trata-se de uma região com uma complexa relação ambiental, populacional e de atividades econômicas, que reúne vocações aparentemente díspares, como os complexos portuário e industrial de grande porte e a vocação turística, que se mesclam a reservas ambientais e áreas de proteção legal (Zudt, 2012, p. 306).

Desde a origem, o Porto de Santos mantém relação direta com Cubatão em razão da sua localização em uma área estratégica entre este e o planalto. No passado, esse fator lhe assegurou a posição de alfândega e de parada de tropas, o que facilitou o transbordo de mercadorias, sendo que Cubatão se manteve como um suporte da atuação portuária. Essa situação perdurou no século XX com a instalação do Polo Industrial que, por depender do recebimento e do escoamento de produtos, mantém estreita relação com essas atividades.

Figura 70 - Proposta de poligonal para o Porto de Santos



Fonte: Plano Portuário 2021.

Dessa forma, várias atividades portuárias têm impacto direto no município. Zudt (2012) observa que em fins da década de 1970 ocorre um aumento da quantidade de cargas, sendo construído o Terminal de Contêineres da Margem Esquerda do Porto (Tecon). Entre 1981 e 1990 o progressivo aumento de contêineres transforma a paisagem da região. Ao mesmo

tempo, surgem terminais retroportuários especializados e dá-se início à utilização de todos os terrenos vazios disponíveis como depósitos. A acelerada ocupação de áreas que atendam às atividades portuárias é crescente, o que requer um novo plano de aumento da área²⁶² conforme demonstra a figura acima (Figura 70), que atenda a esse movimento cíclico de projetos de modernização e ampliação que vão se sobrepondo a outros.

Fora da área do Porto, são criados pátios reguladores para triagem e direcionamento dos veículos às zonas de estacionamento rotativo ou aos terminais. Foi construído em terrenos da antiga Vila Parisi, o Rodopark Logística Ecopátio, o maior da região, com capacidade de até mil e cem caminhões²⁶³. O modo ferroviário, que é também um dos meios de acesso ao Porto, se dá por duas malhas ferroviárias distintas, a da MRS Logística S.A., que utiliza a antiga malha da Rede Ferroviária Federal S.A., e a da Rumo Malha Paulista S.A. pelo antigo acesso das Ferrovias Paulista S.A. – Fepasa (Figura 71)²⁶⁴.

Figura 71 - Malha ferroviária que atende ao Porto de Santos



Fonte: Porto de Santos²⁶⁵.

Cubatão é sempre considerada como uma área em potencial para novos projetos de expansão portuária, por causa da exiguidade de terrenos livres no entorno do porto, ou por

²⁶² Pela Portaria nº 66/2022, que “Define a área do Porto Organizado de Santos no Estado de São Paulo”, o Porto abrange, além de Santos, os municípios de Guarujá, Cubatão, Biritiba Mirim.

²⁶³ O pátio de Cubatão é o maior em número de vagas para caminhões, entre 400 a 1.100 vagas. O de Santos é o Granport com 200 vagas, Cordeirópolis, Sumaré e São Paulo com 100, 200 e 400 respectivamente.

²⁶⁴ Plano Estratégico Plano para o Porto de Santos 2021-2025. Disponível em <<https://www.portodesantos.com.br>>. Acesso em 23 ago. 2022.

²⁶⁵ Disponível em https://www.portodesantos.com.br/wp-content/uploads/PDZ_BRSSZ_Julho_2020.pdf

necessidade de ligação com o Polo. Na década de 1960, por exemplo, a Companhia Siderúrgica Paulista (COSIPA) constrói um terminal marítimo próprio para atender ao polo industrial. A atual Usiminas, hoje Ultrafértil S. A., também faz esse tipo de construção exclusiva em 1969, atualmente denominada Terminal Marítimo Privativo de Cubatão (TMPC). Esse terminal localiza-se no canal de Piaçaguera, estrategicamente situado em conexão rodoviária e ferroviária regional²⁶⁶.

O favorecimento do transporte rodoviário, a partir do século XX, ocasiona uma permanente remodelação ou planejamento de novas vias, pois as estradas recentes logo ficam saturadas, passando a depender de outras soluções que favoreçam maior fluxo de caminhões e veículos. Nesse sentido, entre 2018 e 2021, a Ecovias²⁶⁷ realizou uma série de obras de expansão de terminais de contêineres, a ampliação dos estacionamentos de caminhões, o alargamento ou construção de vias para melhoria do tráfego, além da reforma das vias ferroviárias, para dinamizar o transporte de mercadorias²⁶⁸.

Além disso, na visão da Prefeitura e das indústrias, a saturação do acesso rodoviário ao Porto de Santos impede o crescimento do Polo. Um Fórum realizado em 2013 discutiu as possibilidades de mobilidade urbana e os gargalos logísticos que prejudicam o equilíbrio da vocação industrial da cidade com as atividades retroportuárias. Porém, pouco se debateu sobre o impacto dessas obras, que afetam a cidade direta ou indiretamente, assim como a paisagem, de forma negativa, perdendo-se a ideia de continuidade dos espaços e da memória ao longo do tempo (Solà-Morales, 1994). Ao contrário, as questões sobre novas frentes de construções parecem se impor, tendo como resultado uma situação em que a infraestrutura vai pautando os projetos urbanos de maneira desigual. Dessa forma, a ausência de limites

²⁶⁶ O terminal tem um píer com 177m de comprimento e 12m de profundidade, com capacidade para recebimento de um navio por vez com até 225m de comprimento e peso total de 67.000t, possui ainda dois dolphins de amarração (Ampliação do Terminal Marítimo Ultrafértil - TUF). Santos: CPEA – Consultoria, Planejamento e Estudos Ambientais, Relatório de Impacto Ambiental (RIMA), 2011.

²⁶⁷ Em proposta da Ecovias para descongestionamento do trânsito de caminhões no Porto de Santos, assim como a conservação das vias de acesso mantidas pela própria ECOVIAS é prevista a criação de mais dois locais de estacionamento na área de posse da Petrobras, próximos ao acesso para Cubatão, -Triângulo Via Anchieta–Vila Natal–Pedro Taques, - Área da ex-RFFSA, junto à Vila dos Pescadores. Fonte: Obra de remodelação da conexão porto x cidade de Santos (Folheto), 2018. Disponível em <https://www.santos.sp.gov.br/static/files_www/conteudo/audiencia_publica_-_conexao_porto_x_cidade_de_santos_rev.02_atual.pdf> acesso em ago.2022.

²⁶⁸ O Plano Estratégico do Porto de Santos 2021-2025 prevê: Ampliar as áreas de estacionamento para caminhões; ampliar a infra de acesso rodoviário [...], de forma a expandir a capacidade de terminais de contêineres para que tenham ganho de escala e, assim, Santos concentre a totalidade dos contêineres movimentados no Brasil. Aplicação do conceito de porto-indústria (plataforma logística), estimulando a atividade industrial no entorno do Porto de Santos; agregar novas atividades de suporte ao entorno (depots, estufagem e desova de contêineres), ampliar capacidade de armazenagem estática do complexo, fomentar atividade industrial para cargas de difícil transporte (cargas de projeto, etc.) (Plano Estratégico para o Porto de Santos 2021-2025), disponível em <https://www.portodesantos.com.br/wp-content/uploads/Plano-Estrategico-2021-2025.pdf> cesso em 23 ago. 2022.

urbanos, em oposição a cidades com um centro e zonas definidas, coloca a estrada como uma lógica de urbanização (Domingues, 2010)²⁶⁹.

Além dessas questões de transporte, podemos mencionar ainda os dutos de gasolina, óleo, petróleo, de produtos químicos e outros. O impacto que provocam é considerável, pois percorrem a região, entre o Porto e a RPBC, e desta a São Sebastião. Nesse sentido, Viana (2012) prevê a necessidade de articulação regional para a solução de problemas comuns diante das remodelações econômicas, para o fortalecimento do planejamento integrado e da gestão compartilhada,

Portanto, é oportuno se pensar em uma nova relação cidade-região/porto, como forma de otimizar o desenvolvimento regional através da construção de um novo *Plano de Desenvolvimento Regional para a Baixada Santista* que contemple as transformações econômicas, sociais, políticas, culturais e urbanas, decorrentes do processo de reestruturação produtiva do capitalismo e da internacionalização da economia, que estabelece uma nova configuração territorial. Eis aqui o grande desafio! (Viana, 2012, p. 203).

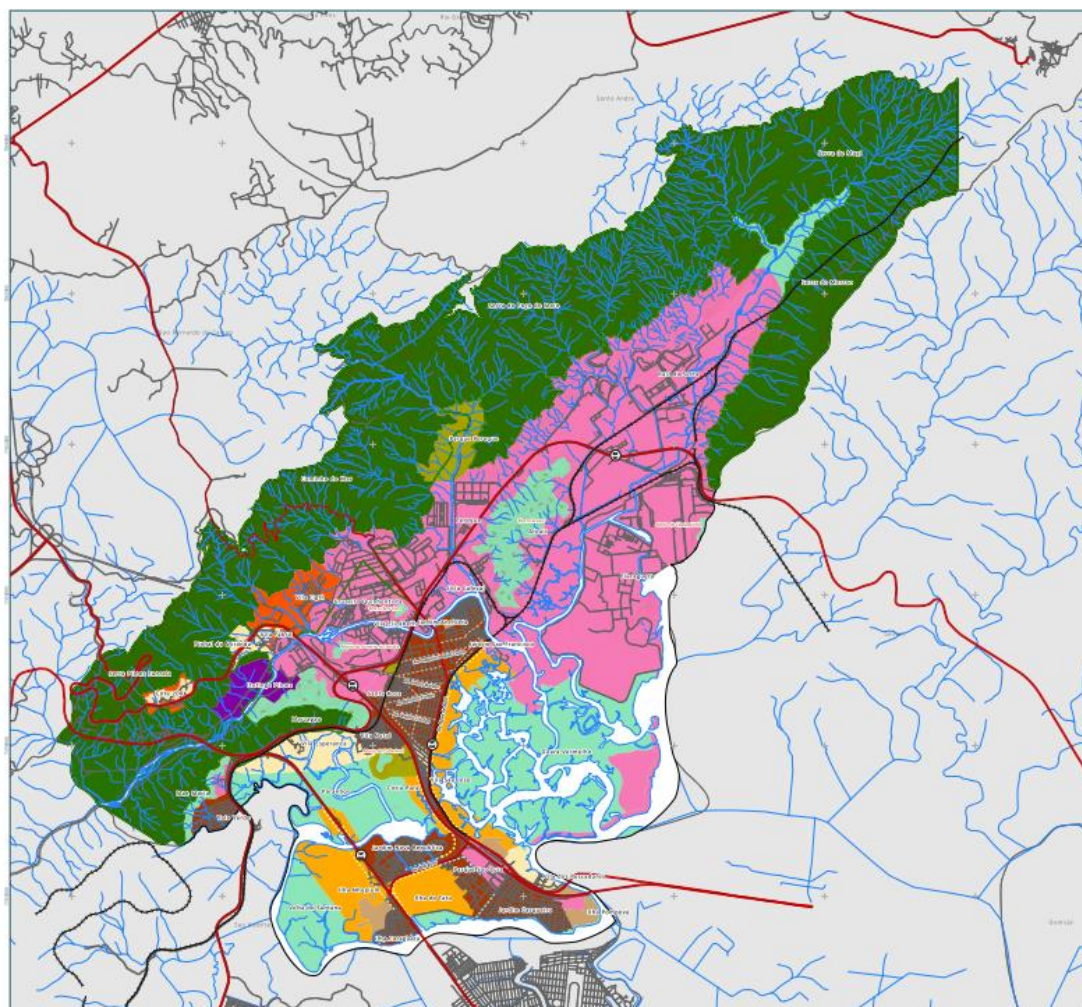
Atualmente, o polo industrial ocupa a maior parte dos terrenos úteis do município que, em outra circunstância, seriam destinados à expansão urbana. A área desses terrenos corresponde a mais de 10 quilômetros, sendo prevista a ocupação de mais de dois milhões de metros quadrados para novas indústrias²⁷⁰. Dessa forma, a ocupação de áreas para atividades relacionadas às industriais avança cada vez mais em direção à área urbana ou para suas proximidades, privando a cidade de novas possibilidades de melhoria urbana agradáveis ao habitar²⁷¹. A perspectiva cada vez maior de ocupação de áreas do município para atividades de expansão industrial e afins pode ser vista na nova proposta de Uso e Ocupação do Solo (Figura 72), onde a cor rosa destaca a Zona de Desenvolvimento Econômico, que abarca praticamente a metade da área útil do município, em contraste com a diminuição da área urbana. Mesmo que não se concretize, demonstra uma situação que já pode ser vista ao transitar no território do município.

²⁶⁹ DOMINGUES, Álvaro. *A Rua da Estrada. Cidades-Comunidades e Territórios*. Dez. 2010, n.0 20/21, pp. 59-67.

²⁷⁰ O Cide tem em conjunto com a Prefeitura Municipal de Cubatão um projeto (Fábrica de Oportunidade) para atrair novas indústrias e, para tanto, publiciza que o município possui mais de 2 milhões de m² para essa finalidade.

²⁷¹ Conforme colocado por Cruz (2020), ao mencionar o sentido de habitar em Heidegger, que “argumenta que somente através do habitar e sua relação com o lugar compreenderemos o nosso ser, a nossa essência”. CRUZ, Luciana Saboia Fonseca. *Narrar por paisagens – Habitar imaginários, reconhecer memórias, representar tessituras*. Disponível em < <http://www.laboratoriourbano.ufba.br/>>. Acesso em 02 nov. 2022.

Figura 72 - Proposta de ZDE para o Plano Diretor de Cubatão



Legenda

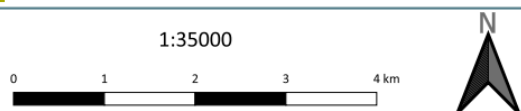
- Hidrografia
- Curva de nível
- Rodovia - pista dupla
- Rodovia - pista simples
- Ferrovía
- Logradouros
- Limite Municipal - Cubatão
- Limite dentro do município de Cubatão:
- Parque Estadual da Serra do Mar (PESM)
- Zoneamento
- Eixos de Comércio e Serviço (ECS)
- ECS 1
- ECS 2
- ECS 1 (Diretrizes viárias)

Zoneamento - Zonas Urbanas

- Zona de Contenção da Ocupação - ZCO
- Zona de Desenvolvimento Econômico - ZDE
- Zona de Expansão Urbana - ZEU
- Zona de Qualificação Urbana - ZQU

Zoneamento - Zonas Especiais

- Zona Especial de Interesse Social 1 - ZEIS1
- Zona Especial de Interesse Social 2 - ZEIS2
- Zona Especial de Preservação Ecológica - ZEPE
- Zona Especial de Transição - ZET
- Zona Especial do Parque da Serra do Mar - ZEPSM
- Zona Especial dos Parques Ecológicos - ZEPAE



Fonte: Prefeitura Municipal de Cubatão. Disponível em <https://www.cubatão.sp.gov.br/wp-content/uploads/2022/11/Anexo-I-%E2%80%93-Mapa-de-Zoneamento-2.pdf>. Acesso em 22 dez.2022.

4.1.2 Fragmentação Urbana, Legislação Ambiental e Acessibilidade

A localização do município entre o porto e o planalto obriga, necessariamente, a passagem de rodovias e ferrovias para acesso ao porto de Santos e a outros locais da Baixada Santista, o que resulta numa configuração territorial fragmentada. A esse respeito Vargas (1995, p. 316)²⁷² diz que a “malha viária decorrente destas relações econômicas tão intensas, ao mesmo tempo em que fortalecem as ligações regionais funcionam como óbices à integração urbana local.” Atualmente, somente a área central de Cubatão possui uma relativa unidade morfológica, sendo ponto de referência do município, onde se reúnem prédios públicos, administrativos, comerciais e bancários.

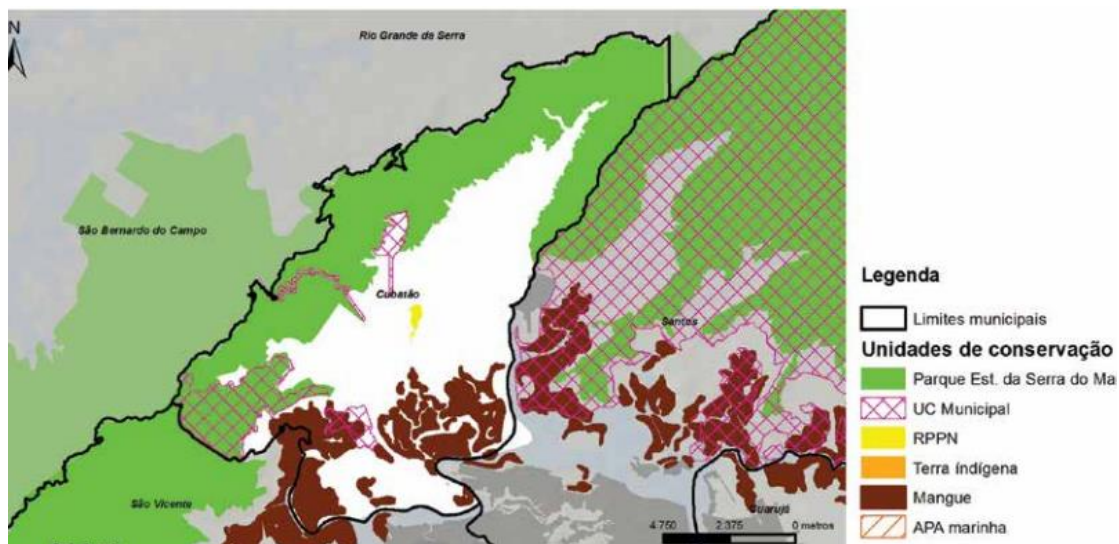
Além dessa fragmentação imposta pela infraestrutura de transportes, os fatores naturais também levam a certas limitações do território. Cubatão está inserida na região de domínio da Mata Atlântica (Figura 73) e tem 59,34% de sua área recoberta por vegetação natural, incluindo floresta ombrófila densa e extensos rios e manguezais que representam 23 km² do seu território. Para conservação desses ecossistemas, foi criado o Parque Estadual da Serra do Mar que tem uma parcela no município, que compreende ainda o Parque Ecológico Rio Perequê, que fica em meio à Mata Atlântica, os manguezais, na área banhada pelos rios Mogi, Cubatão, Cubatão de Cima, Pilões, Cascalho e Casqueiro, que forma um ecossistema complexo com fauna e flora que se estende também por Santos e São Vicente, além do Núcleo Itutinga-Pilões, com 43 mil hectares de Mata Atlântica. No âmbito municipal há ainda duas Unidades de Conservação, que são o Parque Perequê e o Parque Cotia Pará, o que faz com que mais da metade da área total de Cubatão, que é de 142.879 km², tenha algum tipo de proteção ambiental.

Assim, a falta de áreas para expansão em decorrência dessa característica natural faz com que a pressão industrial se torne cada vez maior sobre as áreas urbanas – como demonstrado na figura 72 – o que resulta no crescimento de ocupações espontâneas ou regularizadas em áreas de mangue. Esse contexto também prejudica o acesso dos interessados aos vários locais da região que abrigam testemunhos industriais, como a Estação Ferroviária da Raiz da Serra, praticamente inacessível devido à instalação industrial

²⁷² VARGAS, Heliana Comin. Cubatão: do desenvolvimento regional ao local, passando pela questão ambiental. Brasília: Anais da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional – VI Encontro Nacional da Anpur, 1995.

próxima. Em outros locais operacionais, nenhum acesso é permitido, salvo nos casos de empresas que mantêm programas de visitação, como a Carbocloro²⁷³.

Figura 73 - Unidades de Conservação



Fonte: Instituto Pólís, 2012 (<https://polis.org.br/wp-content/uploads/2020/03/Resumo-Executivo-CUBATAO-Litoral-Sustentavel.pdf>).

Muito embora a legislação municipal, com o Plano Diretor e a Lei de Uso e Ocupação do Solo, favoreça a valorização dos aspectos históricos e culturais, diante dessas questões territoriais os programas locais de incentivo e de acessibilidade ao patrimônio cultural e natural são poucos ou ineficazes em relação à diversidade existente. Em outros casos, o município não se faz relevante na discussão de projetos que envolvem seu patrimônio cultural e natural. Um exemplo é a interrupção do acesso livre ao Caminho do Mar, por ter sido privatizado em 2020 pelo Governo Estadual²⁷⁴.

Grande parcela de interesse para exploração turística do Caminho do Mar e dos monumentos se encontram no município (Figura 74), mas a participação de Cubatão se

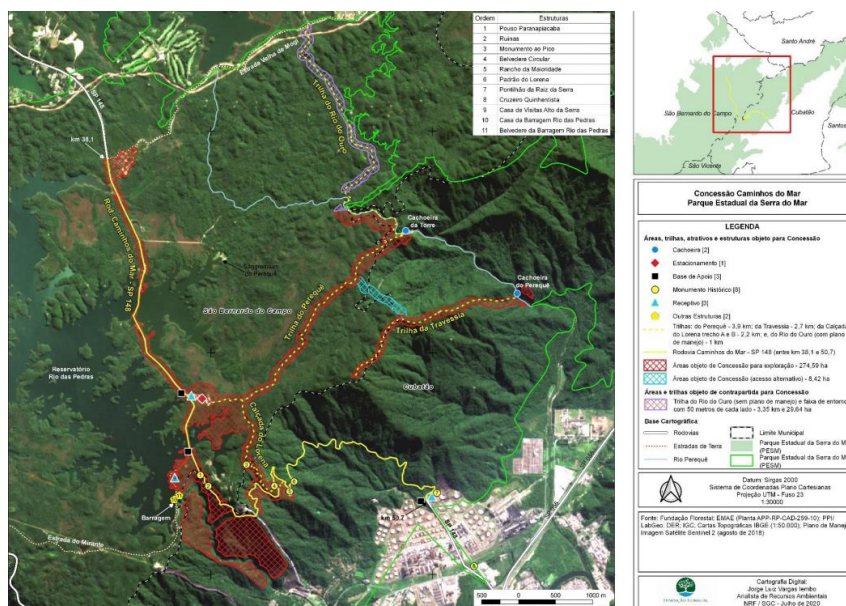
²⁷³ Existe a possibilidade de conhecer algumas das grandes empresas como RPBC, Usiminas, Ultrafertil e Copebrás mediante prévio agendamento. No entanto, a empresa que tem o programa de visitação com informações mais acessível é a Carbocloro com o denominado “Fábrica Aberta”. No entanto, o turismo industrial não é divulgado por nenhum órgão como a prefeitura ou a Ciesp local. (Fonte: Instituto Federal de São Paulo: disponível em <https://cbit.ifsp.edu.br/index.php/conheca-cubatao>).

²⁷⁴ Todas as informações relativas ao Edital e ao processo de cessão podem ser encontradas na página do Governo do Estado de São Paulo: <https://www.infraestruturameioambiente.sp.gov.br/editais/2020/09/concorrenca-internacional-no-01-2020/>. Acesso em 20 de junho de 2021.

resumiu à soltura do Alvará (140/ 2019)²⁷⁵, sendo inclusive desconsiderada a população de Cubatão no processo de análise efetuado por uma consulta pública sobre demandas para a antiga via. As entrevistas foram centradas em pessoas de várias cidades e bairros de São Paulo, do ABC, Santos e São Vicente. O Caminho do Mar e seus monumentos fazem parte do imaginário cubatense, especialmente no que se refere às muitas estórias criadas em torno do Rancho da Maioridade, um dos monumentos mais icônicos do percurso. Conhecido como Casa de Pedra, por muito tempo se acreditou ser o local de encontros entre D. Pedro I e a Marquesa de Santos, o que não corresponde à verdade histórica, pois todos os monumentos só foram construídos em 1922, 88 anos após a morte do Imperador. Possivelmente a crença derive das viagens do Imperador por esse roteiro em 1822, no contexto dos eventos que resultaram na declaração de Independência do Brasil em relação a Portugal.

Apesar da proposta do novo plano diretor incluir o Caminho do Mar como de interesse turístico, reconhecendo somente esta via nesse sentido²⁷⁶, a participação burocrática do município nesse processo é sintomática da ausência de políticas mais assertivas em relação à cultura e turismo.

Figura 74 - Área de concessão do Parque Estadual da Serra do Mar



Fonte: Anexo do Edital 01/2020.

²⁷⁵ Conforme pode ser verificado no Edital e nos estudos de demanda que se encontram disponíveis na internet; <<https://smastr16.blob.core.windows.net/home/2020/02/estudo-independente-de-potencial-de-mercado-do-caminhos-do-mar.pdf>>. Acesso em dez 2021.

²⁷⁶ Ver mapa de estruturação do sistema viário. Disponível em <https://www.cubatiao.sp.gov.br/wp-content/uploads/2022/11/Anexo-II-%E2%80%93Estruturação-do-Sistema-Viário.pdf>. Acesso em dez.2022.

4.1.3 Percepção da Paisagem e a Proteção do Patrimônio Cultural

Além dos fatores expostos, podemos ainda mencionar como desafios à preservação dos testemunhos industriais e de reconhecimento da paisagem no âmbito cultural em Cubatão aqueles concernentes à percepção dos moradores locais no sentido de que esta pode impedir medidas de proteção mais efetivas.

Como observado no capítulo três, a percepção da paisagem é um dos fatores da invisibilidade do legado industrial, especialmente aquela proporcionada pela visão imaginativa e que se estende não só aos moradores de Cubatão, mas a todos que têm contato com a região, como visitantes, turistas, ex-moradores e trabalhadores da cidade. Mesmo que haja uma identidade promovida pelas paisagens da memória, estas se conectam mais a um grupo de pessoas que mais diretamente vivenciaram determinados espaços de trabalho por meio da relação empregatícia ou do lazer. Assim, a ausência de informação, compreensão, ou mesmo sensibilidade coletiva para com a paisagem pelo seu caráter industrial pode também ser colocada no bojo das questões que podem prejudicar o reconhecimento de suas variadas formas.

Isso pode ser demonstrado por meio do resultado da pesquisa realizada em 2020 (Anexo IV)²⁷⁷ sobre a compreensão de moradores, ex-moradores e trabalhadores de longa data na cidade a respeito da paisagem e do patrimônio cultural. A pesquisa apresentou quatro questões onde foi possível observar como eles veem a paisagem e quais são os elementos que consideram como patrimônio cultural (Tabela 4). Dentre os resultados da primeira questão, *o que considera marcante na paisagem?* a natureza se sobressai. A Serra do Mar é considerada o elemento mais destacado, seguida pelas indústrias e pela natureza, como se a Serra não fosse natureza. Provavelmente isso decorre do fato de a Serra do Mar se estender como um fundo que emoldura a cidade, sempre presente na vida dos cubatenses, plena de significados e de simbolismos, sendo o seu apelo visual tão ou mais marcante que as indústrias para quem vive no município.

²⁷⁷ Pesquisa realizada entre maio e julho de 2021, com 68 moradores e ex-moradores de Cubatão com idade entre 19 e 75 anos, a partir de questionário Google Forms, enviado eletronicamente.

Tabela 4 – A Paisagem na percepção local

PERGUNTA	RESPOSTA	%	OUTROS
O que considera marcante na paisagem?	Serra do Mar	86,80%	Centro urbano, rodovias; combate à poluição; manguezais e paisagismo.
	Indústrias	42,60%	
	Natureza	35,30%	
Quais os lugares mais importantes do município?	Serra do Mar	92,60%	Rios, Parque Anilinas, bairros, centro da cidade, vilas operárias (Fabril e “Light” – UHB); rio e orla do Caqueiro, Cruzeiro Quinhentista, Largo do Sapo (Núcleo histórico Tombado).
	Caminho do Mar	79,40%	
	Manguezais	70,60%	
O que você considera patrimônio cultural de Cubatão?	Serra do Mar	77,9%),	Indústrias, igreja, sambaquis (Parque Cotia Pará), passarela da Estação Ferroviária, grupos artísticos, antigas ferrovias, estações ferroviárias, moradores antigos, Parque Ecológico Perequê.
	Estação de Cubatão	72,10%	
	Rios e Mangues	69,10%	
	Fabril	69,10%	
	Usina Henry Borden (UHB)	67,60%	
O que você <u>não</u> gostaria que fosse destruído?	Vila Fabril (Igreja, galpões e casas); Light (10); Caminho do Mar; Serra do Mar; Parque Anilinas; ponte dos arcos (sobre o Rio Cubatão); pontes da rede ferroviária; estrada de ferro da RFFSA; instalação da Sabesp; casas de pilões, casa do Parque Anilinas; prédio da Biblioteca; fachadas do Largo do Sapo, passarela da estação ferroviária; Estação Ferroviária; monumentos do Caminho do Mar; Cotia Pará; Polo Industrial; Refinaria; natureza; Paço Municipal e prédio da Câmara, Praça Independência (Jd. Casqueiro); Bairros Cota; Parques ecológicos, manguezais; Igreja Nossa Senhora da Lapa; Cruzeiro Quinhentista; Locomotiva do Anilinas; marco geodésico na Praça dos Emancipadores e o Marco Zero.	—	—

Fonte: Tabela organizada pela autora a partir de questionário.

A segunda questão indaga, *Quais os lugares mais importantes do município?* A natureza representada pela Serra do Mar e pelos rios e mangues ainda se destaca nas respostas, porém, agora, integrando o Caminho do Mar, que reforça esse local como um patrimônio cultural importante e ainda presente na memória. Na terceira questão, *O que você considera patrimônio cultural de Cubatão?* novamente a Serra do Mar se sobressai, seguida de outros locais que, mesmo de forma inconsciente, estão presentes na memória. Os locais mais lembrados em todas as questões são a Estação de Cubatão, a Vila Fabril e a Vila da Usina Henry Borden (UHB), a “Light”. As duas últimas são Paisagens da Memória que fazem parte

da vivência de muitos moradores e, nesse sentido, são mencionadas em mais de 60% das respostas, que inclui ainda a Estação Ferroviária construída na década de 60 em substituição ao prédio original que integrava a linha Santos-Jundiaí. Dessa, restam apenas a passarela em ferro e algumas moradias já descaracterizadas.

As respostas da quarta e última questão – *O que você não gostaria que fosse destruído?* – revelam novamente as Paisagens da Memória e o que já é considerado ou mencionado como um patrimônio cultural que são as vilas operárias antigas e a Estação Ferroviária. Estão incluídos também quase todos os locais relacionados à ferrovia, como as habitações remanescentes, a passarela em ferro, as estações antigas, as pontes em ferro, a passarela; e outros como o Caminho do Mar e seus monumentos, a Ponte dos Arcos sobre o Rio Cubatão, a instalação da Sabesp e mesmo o Polo Industrial e a Refinaria, pois a percepção desse público é estimulada por aspectos simbólicos ou de identidade que nem sempre afloram à consciência (Minovez, 2012).

A menção a locais vinculados ao processo industrial, ao mesmo tempo em que se mostra positiva, por estar presente em quase todas as respostas, coloca-se ao lado de outros, como parques ecológicos, igrejas, e prédios públicos como o Paço Municipal, sede do poder público local, demonstrando que a ideia dos lugares que as pessoas não gostariam que fossem destruídos está relacionada tanto a relações de trabalho, sociais, religiosas e de lazer, como por aqueles de importância para a cidade por variados motivos. Ou seja, a percepção parece não estar necessariamente condicionada aos valores culturais que determinados bens possam ter. Essa apreensão do que é ou não importante para as pessoas, da projeção da natureza como algo relevante, é fundamental para a definição de critérios de como lidar com a paisagem assim como na proteção dos testemunhos industriais, sendo que os elementos naturais mencionados já gozam de legislação protetiva.

Outras pesquisas institucionais revelam o posicionamento dos moradores em relação à cidade. Dentre elas, uma realizada em 2012, pelo Instituto Polis, conclui que a principal luta da sociedade civil é por moradia e urbanização dos bairros periféricos, seguida por reivindicações por qualificação profissional, emprego e preservação ambiental. Outras pesquisas foram realizadas em atendimento à recomendação da Agenda 21, de 2006, buscando maior envolvimento e participação da sociedade. Nenhuma menciona a proteção ao patrimônio cultural como uma expectativa para o futuro da cidade, mesmo que o turismo industrial apareça como um potencial.

Ao contrário, a identificação com a natureza, de forma intencional ou artificial, supera a proteção de outros tipos de patrimônio. Também na projeção do turismo aparece como um

ponto forte o potencial para exploração do ecoturismo, porém ainda com foco no Parque Estadual da Serra do Mar e no núcleo Itutinga-Pilões, que se destacam como atrativos na Baixada Santista. No caso dos rios, existem serviços de guia para pesca amadora e esportiva que não se limita ao município e a a prefeitura tem incentivado eventos relacionados à pesca²⁷⁸, porém sem a presença de uma infraestrutura para esse setor.

A legislação municipal ainda vigente, que é de 1998, já tinha a preocupação de listar os bens e locais de interesse para preservação. O Plano de Zoneamento, Uso e Ocupação do Solo, daquele período, relaciona as áreas especiais e de interesse urbanístico que deveriam ser objeto de uma abordagem urbanística especial, como as áreas de sambaquis, o Caminho do Mar e a Ponte Preta. Considera, ainda, como patrimônio cultural da cidade, alguns locais de valor histórico como o Largo do Sapo, já tombado pelo Condepac, o Bairro do Itutinga, a Companhia Santista de Papel, o prédio da Biblioteca Municipal e Arquivo Histórico, as casas da antiga Estrada de Ferro Santo-Jundiá e o Cruzeiro Quinhentista, conforme o Capítulo II Das Áreas de Interesse Urbanístico, presente no artigo 45 do referido Plano. Com a criação do Condepac, entre 2008 e 2023 três bens considerados como patrimônio industrial foram tombados (Tabela 5).

Tabela 5 – Bens tombados em âmbito municipal

BEM	TIPO	PROTEÇÃO	TOMBAMENTO
Conjunto da obra de Victor Dubugras Caminho do Mar	Edificação	Tombamento	Decreto Municipal nº 8.813/2005
Biblioteca Municipal Prof. João Rang Simões	Edificação Escolar	Tombamento	Decreto Municipal nº 9.124/2007
Acervo artístico do pintor Jean Ange Luciano	Obra de arte/Acervo	Tombamento	Decreto Municipal nº 9.239/2008
Locomotiva a vapor Henschel e carro passageiros	Artefato	Tombamento	Decreto Municipal nº 9.263/2008
Grupo Rinascita de Música Antiga	Grupo Musical	Tombamento	Decreto Municipal nº 9.559/2010
Núcleo Histórico do Largo do Sapo	Conjunto Urbano	Tombamento	Decreto Municipal nº 9;566/2010
Cemitério Israelita	Cemitério	Tombamento	Decreto Municipal nº 9.588/2010
Imagem de Nossa Senhora da Lapa	Imaginária	Tombamento	Decreto Municipal nº 9.783/2011
Imóveis da Antiga Companhia de Anilinas e Produtos Químicos	Edificação	Tombamento	Decreto Municipal nº 9.855/2012
Imóveis da Antiga Companhia Santista de Papel	Edificação	Tombamento	Decreto Municipal nº 11.855/2023

Fonte: CONDEPAC, 2023.

²⁷⁸ Cite-se o Torneio de Pesca da Tainha, na orla do Rio Cubatão.

4.3 A Reconsideração Cultural da Paisagem – Modos de Ação

Embora existam inúmeras dificuldades relacionadas à proteção, acesso ou valorização de testemunhos e paisagens industriais, estratégias para superação dessas dificuldades podem ser igualmente diversas. Uma delas é a perspectiva da paisagem como ponto de partida para o desenvolvimento de projetos de fortalecimento identitário e da memória. Nesse sentido, tem-se a compreensão de que a paisagem, além de ser um direito difuso é também um recurso da sociedade; um conjunto de elementos visuais, mas também uma expressão complexa de processos sociais, culturais, psicológicos que refletem as relações entre as pessoas e o ambiente, com uma estrutura morfológica que funciona como um sistema vivo e dinâmico, cujos valores extrapolam o histórico, o estético, o paisagístico e o afetivo, sendo dotada também de aspectos mágicos, éticos e ecológicos.

Nesse sentido, a consideração cultural das paisagens de caráter industrial constitui um meio para valorização e divulgação de testemunhos ou áreas industriais passíveis de variados processos de valorização, reabilitação, revitalização ou mesmo requalificação urbana. Desde que se considere a proteção patrimonial como um recurso exclusivo ou aplicável ao contexto da paisagem.

Para Dezen-Kempter (2011), até a década de 1980, as paisagens industriais são consideradas a partir de uma visão funcionalista, como o espaço para produção industrial. Atualmente, porém, são vistas como um recurso, um alvo para a reabilitação urbana e recipiente de memória histórica. Aplicada à realidade da Baixada Santista, essa observação revela a diversidade de feições paisagísticas relativas a processos econômicos, tanto industriais quanto ao fluxo de mercadorias ao Porto de Santos. Podemos distinguir uma paisagem territorial atrelada a uma local, circunscrita ao município de Cubatão, com testemunhos materiais de valor histórico e arquitetônico, paisagístico e afetivo, além de locais cuja materialidade não é importante, do ponto de vista da preservação, mas que tem um caráter simbólico. Aliado a essa característica, o forte apelo natural dos rios e manguezais e da Serra do Mar confere o status de patrimônio, mais destacado na percepção identitária do local do que os elementos construídos do processo industrial e portuário.

Dessa forma, a paisagem pode ser utilizada como uma mediadora e incentivadora do fortalecimento da identidade, com instrumentos de ação que possam revelar seus valores culturais e promovam a sustentabilidade de testemunhos industriais e a revitalização de lugares de importância histórica para a compreensão do processo industrial e para as cidades.

Para Moquay & Aznar (2007)²⁷⁹, qualquer ação pública se desenvolve a partir de representações de seu objeto e dos mecanismos capazes de modificá-lo. Nesse sentido, os atores envolvidos em uma determinada proposta ou projeto é que teriam que orientar e dar subsídios às ações operacionais recomendáveis que, no caso, são as possibilidades e os tipos de intervenção passíveis de se aplicar à paisagem.

A variedade de situações que emergem em Cubatão possibilita olhar a paisagem sob um determinado recorte, ou fracionada em unidades (Corajoud, 1995) 280, como forma de indicar os objetivos adequados a cada situação para as quais somente o conhecimento não é suficiente para proteger ou promover melhorias, dada a pluralidade das paisagens no território, cujos valores precisam ser identificados, visando encontrar a forma mais adequada de intervenção. Como ressalta Terrasson (2007), é o conhecimento das paisagens que pode guiar ações práticas e tomadas de decisões para os meios de ação sobre elas.

Dessa forma, elaboramos a tabela **Tipos de Intervenção na Paisagem** (Tabela 6), como forma de explicitar os tipos de paisagem, os níveis de intervenção, as possibilidades de ações, assim como os tipos de gestão, na qual é possível destacar os principais atores.

Em relação aos tipos de paisagem, para melhor compreensão sobre as intervenções, ações e gestão possíveis, dividimos a paisagem em dois tipos: **Local e Territorial**. A local é a que mais se revela aos moradores. Tem como recorte a própria divisão territorial do município, que oferece os elementos geográficos, históricos ou outros presentes no cotidiano visual e na memória. Essa paisagem é subdividida em **legado material e lugares simbólicos**, em vista dos diferentes meios de intervenção. Já a paisagem territorial integra o processo industrial e portuário e a sua dinâmica no território. No entanto, ambas – a local e a territorial – podem ser objeto de intervenções, ações e formas de gestão que possibilitem sua divulgação, interação e sustentabilidade.

²⁷⁹ MOQUAY, Partick; AZNAR, Olivier et alii. *Une Typologie des interventions intercommunales em matière de paysage*, p. 202. In BERLAN-DARQUÉ, Martine; LUGINBÛL, Yves; TERRASSON, Daniel. *Paysages: de la connaissance à l'action*. France: Éditions Quae; Update Sciences & Technologies, 2007.

²⁷⁹ CASTELLS, Manuel. *O poder da Identidade*. Rio de Janeiro-São Paulo: Editora Paz e Terra, 2018.

²⁸⁰ CORAJOUD, Michel. *Le paysage c'est l'endroit ou ciel et la terre se touchent*. In: *Théorie du paysage en France, 1974-1994*. Seyssel: Éditions Champ Vallon, 1995.

Tabela 6 – Tipos de intervenção na paisagem

Paisagem local				Paisagem Territorial
		Legado Material	Lugares Simbólicos	
Níveis de intervenção	A ser definido por normas	Tombamento (Decreto Lei nº 25/1937).	Ações técnicas de modificação, manutenção, construção.	Regulamentação das áreas e de construções (RMBS; Consórcio industrial; Porto).
Ações	Passeios monitorados; palestras; seminários exposições; cursos, exposições, debates; criação de instrumentos normativos; criação de museus; criação de centros de documentação.	Projetos de sustentabilidade; Favorecimento da fruição; Fiscalização.	Projetos de revitalização; requalificação; sinalização; acessibilidade quando for possível ou não estiver em locais perigosos.	Regulação do planejamento e da realização de projetos de modernização e ampliação de vias e instalações para contemplar aspectos culturais e de sustentabilidade da paisagem por meio de investimento financeiro; tributação.
Tipo de Gestão	Gestão compartilhada a partir de conselho participativo.	Órgãos de preservação.	Gestão dos órgãos públicos municipais, com possibilidade de gestão compartilhada com órgãos representativos da sociedade e grupos interessados.	Gestão Indireta por meio de instituições públicas e privadas: Região Metropolitana da Baixada Santista – RMBS, Consórcio gerenciador do polo industrial e da área portuária.

Tabela produzida pela autora.

No que concerne aos aspectos ecológicos e do meio ambiente, a paisagem em Cubatão já possui uma série de regramentos, sendo necessário transformar os conhecimentos científicos em políticas ambientais e práticas de conservação integradas para a Baixada Santista, especialmente nos municípios mais afetados pelo impacto das atividades industriais e portuárias. Nessas regras se inclui a preocupação com as mudanças climáticas e os seus efeitos negativos nas paisagens, não só decorrentes do polo, mas pelo intenso fluxo de caminhões na região.

Outras questões como gestão territorial, planejamento urbano, turismo, preservação e conservação de áreas naturais de sítios históricos, do patrimônio cultural e outras características importantes da paisagem; a reabilitação com intervenções para recuperar áreas degradadas ou áreas urbanas em declínio, ou ainda áreas industriais com foco na proteção e melhoria funcional para fruição da população são algumas das questões que podem integrar as ações sobre a paisagem, como será melhor explicitado nos itens que seguem.

4.3.1 Paisagem Local

A paisagem de Cubatão, em sua maior parte, não tem um caráter simbiótico, onde as atividades econômicas fazem parte diretamente do cotidiano e da vida das pessoas, que constroem um modo de vida a partir dessa interação e vivência. Ali, no dizer do arquiteto Carlos Fernando de Moura Delphim, a “paisagem é o que o dedo aponta e o olho vê”, ou seja, apresenta um forte apelo visual, especialmente na parte da Serra do Mar que emoldura a cidade e proporciona um aspecto local muito singular. Essa paisagem se articula entre os valores ambientais e culturais, com componente estético marcante sobre o qual Adriana Serrão (2004) entende ser também um ingrediente da coesão da identidade entre a paisagem e os lugares. Citando Rosário Assunto, Serrão diz que,

é uma realidade estética que nós contemplamos vivendo nela", em contraste com a das obras de arte, que são contempladas como "vivendo em nós" - num caso dá-se "o sair de nós" em direção ao objecto contemplado, no outro, os objectos são como que "trazidos até nós". Esta imersão centrífuga na paisagem é acompanhada de um sentimento de familiaridade e de pertença que integra constitutivamente a vivência da natureza como vivência descentrada. (Rosário Assunto apud Serrão, 2004, p. 12).

No entanto, a relação de identidade entre a comunidade cubatense e a paisagem ainda está por ser fortalecida, principalmente quando nos referimos a ela como paisagem industrial. Como vimos no segundo capítulo, os efeitos negativos da industrialização foram danosos para a cidade, tornando-se uma memória a ser esquecida. Para Pollack (1989)²⁸¹ as lembranças que se referem ao sofrimento de um grupo social ficam numa zona de silêncio dos "não-ditos". Muito embora se refiram a situações muito mais amplas e complexas, servem para exemplificar como a memória, nessas situações, é seletiva, ou seja, o que não é necessário no tempo presente é esquecido.

Diante do “esquecimento” ou o apagamento da história mais recente, as questões relativas à memória desempenham importantes papéis no processo de descortinamento da paisagem, quando se trata de criar ou fortalecer uma identidade. Para Candau (2008, p. 15), a memória é a identidade em ação. Pode ser perturbadora para o sentimento de identidade quando ocorrem traumas ou tragédias nas lembranças. Para o autor, não há busca identitária sem memória e a recíproca confirma que não existe memória senão quando acompanhada por um sentimento de identidade.

²⁸¹ POLLAK, Michael. *Memória, esquecimento e silêncio*. IN: Estudos Históricos. Rio de Janeiro: CPDOC/Fundação Getúlio Vargas, 1989.

Especialmente no contexto em que a cidade ocupa cada vez menos espaço do território urbanizado em favor de operações econômicas, a perspectiva para sua existência futura é colocada em risco. Portanto, o reconhecimento do valor cultural da paisagem pode ser um indutor de ações que levem à apreensão de percepções diversas, positivas para a afirmação de uma identidade territorial, onde as lembranças têm a chance de serem ressignificadas pela comunidade. Halbwachs (1952, p.296) afirma que o pensamento social não é somente e essencialmente memória, mas que o conjunto de lembranças coletivas só pode ser reconstruído a partir das noções e estímulos atuais. A ideia de Halbwachs estimula o olhar para o passado e o presente, por meio da memória inscrita na paisagem, já que as ações devem ter como objetivo a criação de novas percepções. Assim, os tipos de intervenção devem ser discutidos amplamente com a comunidade local, em âmbito regional e com interessado, para a definição de normas.

Em relação às ações, estas podem inicialmente ser desenvolvidas com o objetivo de fortalecimento da identidade. Uma condição fundamental para que o reconhecimento cultural da paisagem pelo acautelamento de bens industriais se torne importante e seja priorizado pela comunidade, simultaneamente com o estabelecimento de uma relação cognitiva entre indivíduos e paisagem. Nesse sentido, as ações podem incluir pequenas atividades como a realização de seminários, cursos, debates, palestras, exposições, projetos para crianças e adolescentes, como passeios monitorados; ou ações maiores como a inclusão de disciplinas que valorizem o patrimônio industrial nas escolas e nas faculdades regionais.

A criação de museus e centros de documentação, além de contribuir para preservar a memória da industrialização, pode ser também um vetor de desenvolvimento de outras atividades culturais. Essas ações teriam como propósito a sensibilização e difusão de informação sobre os múltiplos aspectos e valores da paisagem, assim como do reconhecimento social aos trabalhadores que ajudaram a moldar a paisagem (Le Roux, 2013)²⁸². Outras ações dizem respeito à criação de zonas de recuperação, onde for possível, e manejo do meio ambiente para aprofundar o conhecimento sobre os recursos naturais e culturais.

O reconhecimento cultural da paisagem pelos valores trazidos pelo caráter industrial dá-se também por meio de instrumentos normativos. A Portaria IPHAN 127/2009, da Chancela da Paisagem Cultural Brasileira, é inspiradora para os órgãos locais e regionais

²⁸² LETTÉ, Michel; LE ROUX, Thomas (Orgs.). *Débordements industriels: Environnement, territoire et conflit (XVIIIe-XXIe siècle)*. Rennes: Presses universitaires de Rennes, 2013. Disponível em <<http://books.openedition.org/pur/111245>>. Acesso em 15 set. 2022.

criarem mecanismos próprios de reconhecimento das paisagens, uma vez que é crescente a necessidade de chamar a atenção sobre patrimônios e lugares excepcionais, como foi apontado pelo geógrafo Álvaro Domingues (2001)²⁸³, ao refletir sobre o percurso do significado da paisagem na contemporaneidade,

Socialmente, a procura da «paisagem», dos «lugares», do «património» vivido ou percebido, desdobra-se numa heterogeneidade de conteúdos e significações por vezes vagas e contraditórias. Percebe-se, no ruído de fundo, uma vontade de reconstituir uma identidade e um enraizamento local, uma defesa de valores naturais e ecológicos, uma necessidade de qualificar o quadro de vida quotidiano, mas também (e, sobretudo, agora) de chamar a atenção sobre patrimónios e lugares excepcionais (Domingues, 2001, p. 62).

Silva (2010), aponta que mesmo com a ampliação de percepções em relação às paisagens, no qual aqui se encontra a industrial, caso não ocorra a atuação compartilhada com os grupos e comunidades interessados na identificação destas e da construção de identidades, pouco será o avanço.

Para a Constituição Federal/88, a atribuição de zelar pelo patrimônio cultural é também responsabilidade dos municípios. A criação de instrumentos de reconhecimento da paisagem pode também facilitar a divulgação de informações, a participação da comunidade na construção de mecanismos de gestão e a promoção de conhecimento como meio de sensibilização da sociedade para a preservação. Para Delphim (s.d.), o instrumento local é fundamental, porém mais importante é o reconhecimento que pode significar dar atenção, sendo o papel do poder público municipal fundamental pela criação de uma agenda voltada para a valorização do legado industrial e pelo estabelecimento de políticas para os vários setores envolvidos.

4.3.2 O Legado Material-Imaterial

Na Paisagem Local, são vários os bens passíveis de proteção como patrimônio cultural. Com base na concepção expressa na CF/88, o patrimônio cultural se compõe de bens referentes à identidade, à ação e à memória, para nosso usufruto no presente e como legado às futuras gerações. No Brasil, a proteção ao que é reconhecido como um patrimônio cultural

²⁸³ DOMINGUES, Álvaro. *A paisagem revisitada*. Finisterra, [S. l.], v. 36, n. 72, 2001. Disponível em: <https://revistas.rcaap.pt/finisterra/article/view/1621>. Acesso em: 02 nov. 2022.

material se dá por meio do tombamento, um instrumento instituído pelo Decreto-Lei nº 25/1937. Nesses casos, se considera, entre outros, os valores atribuídos ao bem cultural, levando-se em conta características como a autenticidade, a singularidade, a representatividade tipológica em comparação com outros de igual categoria e a integridade. Além do significado conferido pela comunidade que almeja sua proteção para si e para as gerações futuras.

O patrimônio industrial tem como base os aspectos históricos e sociais. Considera também aspectos tecnológicos como resposta ao desenvolvimento e à evolução da técnica da indústria e da arte de construir, assim como o valor artístico das formas representativas dos paradigmas da era mecanizada. Além desses, é também considerada a relação dos edifícios com o território e as implicações associadas a outros elementos que se unem para definir uma determinada paisagem.

A arquitetura tem um papel emblemático na evolução da compreensão da paisagem. Foi inicialmente encarada como uma agressão, dando origem a debates eloquentes no século XIX, marcada pelos textos do arquiteto inglês Augustus Welby Pugin (1812 – 1852) e por John Ruskin (1819-1900), que produziram destacadas obras enfatizando a crítica a esse tipo de construção, que depois se colocaria como elemento identitário das cidades, como exposto por Dezen-Kempter (2011, p. 11),

Da absoluta recusa à industrialização, observadas em Pugin e Ruskin, até a captura da força persuasiva e simbólica da imagem industrial nas fábricas construídas por Behrens e Gropius, a indústria consegue, no decorrer de um século, conquistar lentamente seu lugar na construção identitária da cidade, concretizando espacialmente ideologias sociais, políticas, técnicas e econômicas (Dezen-Kempter, 2011, p. 11).

A arquitetura possui ainda um papel estruturador, de compreensão da paisagem no território e da permanência da memória. Ruskin chega a mencionar que “[...] nós devemos olhar seriamente a arquitetura como o elemento central e abonador desta influência de ordem superior da natureza sobre as obras do homem. Podemos viver sem ela, rezar sem ela, mas sem ela não podemos recordar.”²⁸⁴ (Dourado. 1996. p. 8).

O tombamento enquanto norma legal é um instrumento efetivo na proteção dos bens arquitetônicos, no entanto sua aplicação é um campo de conflitos entre os interesses da preservação e os interesses políticos e econômicos e em Cubatão não é diferente. Cabe ao

²⁸⁴Ver: DOURADO, Odete. A Lâmpada da memória – John Ruskin: apresentação, tradução e comentários críticos. Salvador: UFBA, 1996, p. 8.

prefeito a assinatura de decretos para acautelamento, como o tombamento, e o órgão cultural fica na dependência da vontade do administrador, nem sempre alinhada com as ações de salvaguarda.

O tombamento da vila operária da antiga Companhia Santista de Papel (Fabrill) é ilustrativo nesse sentido. Reconhecida pela população local como um patrimônio histórico e afetivo, desde o fechamento da fábrica em 2012 travou-se uma luta pela preservação do conjunto arquitetônico, em especial das casas que compõem a Vila Operária. A abertura do processo de tombamento se dá em 2005. Em 2012, é realizado um inventário dos remanescentes da fábrica com o objetivo de instruir o processo. Apesar da tomada de todas as medidas necessárias, a então prefeita Márcia Rosa não assina o pedido, por recear que o ato pudesse causar a demissão dos funcionários, uma vez que a fábrica estava em funcionamento, porém seu fechamento se daria ainda em 2012.

Em 2015, a MD Papéis, então proprietária da Cia. Santista de Papel, anuncia a doação, sem qualquer encargo, de parte da área do terreno e dos imóveis da Vila Operária à Prefeitura Municipal de Cubatão²⁸⁵. Pelo acordo, os moradores teriam a posse dos imóveis recuperada. O terreno da Vila seria dividido em industrial, residencial e histórico, uma vez que a empresa tinha a intenção de construir ali um Centro Logístico Aduaneiro, portanto seria vantajoso dar um destino ao casario histórico, além de regularizar a situação das ocupações do entorno²⁸⁶. A doação não é efetivada por decisão da prefeitura, mas parte da área de interesse de preservação é considerada de utilidade pública²⁸⁷. Diante do impasse quanto ao destino dos imóveis e da não homologação do tombamento pela prefeitura, o Ministério Público, a pedido do Condepac, em 2013, procede ao Instrumento de Tutela Antecipada como meio de impedir a destruição da Fabrill e, em 2017, a empresa é condenada a recuperar parte do casario que constitui a Vila Operária. O tombamento ocorre em 2023, após quase vinte anos de impasse, sendo que a atuação do Ministério Público foi determinante para que o ato ocorresse.

Esse impasse no tombamento da Santista de Papel traz à tona os conflitos relativos a esse instrumento de proteção. Dentre outros, se destaca a falta de sensibilidade em relação ao patrimônio cultural, a ausência de compressão da eficácia do instrumento e da gestão do bem tombado e o entendimento, não raro, dos gestores públicos, do tombamento como engessamento ou empecilho ao desenvolvimento, acreditando-se na visão mercadológica de

²⁸⁵ A Tribuna. *Casas da Vila Fabrill serão repassadas a moradores*, 04 dez. 2015, p. A-8.

²⁸⁶ A Tribuna. *Área da Fabrill será Centro Logístico*. 25 out. 2013, p. E-4.

²⁸⁷ Conforme decreto municipal n°s 9.832/2012 e 10.405/2013.

que acarreta mais aspectos negativos que positivos. Dessa forma, invariavelmente tomam decisões contrárias sem discutir com os órgãos técnicos envolvidos e com a sociedade.

Por outro lado, o fato de os quadros dos órgãos municipais de preservação serem normalmente ocupados por servidores públicos pode também ser apontado como uma das dificuldades para a efetivação da proteção, pois a adoção de posturas antagônicas a prefeitos gera perseguições no ambiente de trabalho. Como os membros do Conselho Municipal sozinhos não têm meios de atuar nas medidas de acautelamento ou na gestão de bens culturais, as decisões deveriam contar com uma maior participação de atores sociais e de lideranças comunitárias. Além do apoio de órgãos de proteção das esferas estaduais e federal.

A Companhia Santista de Papel não é um caso isolado em Cubatão. A Usina Henry Borden, que ainda está em atividade, desde 2013 impede ou dificulta o acesso de pessoas e pesquisadores ao local, o que prejudica também a possibilidade de acesso a documentos e o debate sobre sua patrimonialização, como ocorre em outras usinas desativadas.

A queda drástica da produção e a conseqüente diminuição do número de trabalhadores levam, cada vez mais, a UHB a um esquecimento coletivo, que enfraquece a possibilidade de apropriação desse espaço. Ao defender a criação de usinas-parques como legado energético, Escames (2011, p. 85)²⁸⁸ menciona como aspectos positivos o fato de possuírem estrutura potencial para atividades de lazer, educação e turismo, e os recursos que essas usinas oferecem, sejam naturais, históricos, sociais, geração de empregos e de infraestrutura podem contribuir com a comunidade do entorno onde está implantada. No entanto, as empresas em geral não percebem ou não têm interesse na importância social dessas áreas, uma vez que os fatores econômicos e a falta de interação da comunidade com a administração da usina impedem qualquer discussão sobre a sustentabilidade de construções sem uso, como as casas desocupadas.

Outro aspecto que se soma à arquitetura quando se cogita sobre a preservação do legado industrial da UHB é seu maquinário. Magalhães (2012)²⁸⁹, ao se referir aos equipamentos das usinas de energia, assevera que o bom estado de equipamentos por si só justifica a preservação desse patrimônio industrial, por sua importância para o desenvolvimento industrial e econômico paulista.

²⁸⁸ ESCAMES, Edson Fernando. *Usina Parque: Aproveitamento e Valorização do Patrimônio Energético, Ambiental e Histórico da Usina Hidrelétrica Henry Borden*. (Dissertação). Santo André: Universidade Federal do ABC, 2011.

²⁸⁹ MAGALHÃES, Gildo (Org). *História e Energia: Memória, informação e sociedade*. São Paulo: Alameda, 2012.

Em igual condição estão outros prédios passíveis de tombamento que remontam à formação do polo industrial pós 1950, como os prédios administrativos ou destinados a outras funções. Assim como uma série de equipamentos, documentos e obras de infraestrutura (Tabela 7). Mesmo que gozem de tombamento estadual ou federal, como o Caminho do Mar e a Calçada do Lorena, importa o reconhecimento na esfera municipal no sentido de trazer o valor desses elementos da paisagem para a comunidade local. Só ela pode compreender e interagir com esse patrimônio com um senso de pertencimento. Além disso, a partir dessas vias, cujo maior trecho se encontra no território de Cubatão, é possível a visualização do município, o que permite a compreensão das visadas da paisagem industrial.

A divulgação dos bens já tombados e relacionados à industrialização também é importante nesse sentido. A Estação da Raiz da Serra, que se encontra desde 2015 no perímetro de tombamento do sistema funicular pelo Condephaat, assim como ocorre com a Serra do Mar, tem essa proteção pouco conhecida na cidade dificultando uma conexão desse patrimônio também como um patrimônio local. Situação similar do sistema funicular ou ainda de bens protegidos pelo município (Figura 75) ²⁹⁰.

Figura 75 - Localização de bens industriais tombados (Estado e Município)



Fonte: Produzido pela autora a partir do Google Earth

²⁹⁰ Resolução SC - 113, de 18-12-2015 que “Dispõe sobre o tombamento do antigo Sistema Funicular de Paranapiacaba e remanescentes na Serra do Mar, nos municípios de Santo André e Cubatão [...] I - Para a Estação Ferroviária de Raiz da Serra (Art. 2º, III); Casas de Máquinas e seus Maquinários (Art. 2º, IV, V, VI e VII); remanescentes das Residências de Ferroviários (Art. 2º, X); Residências Ferroviárias do Serra Velha (Art. 2º, XI); e Residências Ferroviárias do Serra Nova no sopé da montanha em Piaçaguera (Art. 2º, XII).

Tabela 7 – Locais e bens de importância para a proteção no município de Cubatão

Categorias	Edifícios	Bens móveis/Outros
Patrimônio Ferroviário	Casas remanescentes (patrimônio social ferroviário) Estação da Raiz da Serra	Documentos Iconografias Equipamentos-maquinarío Passarelas Pontes Sistema de cremalheira Sistema funicular Locomotivas
Patrimônio Fabril	Casario remanescente Prédios de atividades de lazer, igreja, etc. (patrimônio social das fábricas)	
Patrimônio Energético	Complexo da Usina Henry Borden: “Vila da Light” Casa de Visitas Casa de Força Usina Externa Usina subterrânea	Documentos Iconografias Equipamentos/maquinário
Indústria de Base	Prédios administrativos, portarias, refeitórios, laboratórios, fornos de transformação apoio à atividade industrial, entre outros remanescentes do período de implantação	Documentos Iconografias Equipamentos/maquinário Alto forno siderúrgico
Equipamentos de Infraestrutura		Pontes (ferroviárias e rodoviárias) Vias históricas Barragem Ruínas Reservatórios Abastecimento de água

Tabela organizada pela autora, 2022.

A sustentabilidade do patrimônio é sempre uma questão determinante para sua conservação, que se dá a partir da manutenção do uso. Dentre os exemplos de boas práticas de reuso de arquitetura industrial podemos mencionar o Sesc Pompeia, na capital paulista e a Fundação Prada, na Itália (Figura 76); o Centro Cultural da Usina do Gasômetro, em Porto Alegre (RS) entre outros, as diversas estações ferroviárias, fruto do espólio da extinta RFFSA, cedidas para uso cultural pela Portaria IPHAN, nº 17/ 2022, quando há interesse dos governos locais. Em outros países verificam-se inúmeros casos no âmbito dos projetos de economia criativa. Este fenômeno tem grande expressão em Milão, na Itália, com o Escritório de Ermenegildo Zegna em edifício industrial reabilitado e a empresa Armani, que se instalou na antiga fábrica abandonada da Nestlé na Via Borgognone, e projetada por

Tadao Ando²⁹¹. Da mesma forma, a Fundação Prada se utilizou de uma antiga destilaria, projetada por Rem Koolhaas, como citado.

Figura 76 - Reuso de instalações fabris



Sesc Pompeia (SP). Fonte: <https://www.sescsp.org.br/>



Fundação Prada, projetada por Rem Koolhaas. Fonte: Archdaily.

Ao mencionar as experiências de reuso em prédios de antigas fábricas na Itália, Massimo Preite (2015)²⁹² ressalva que essas novas experiências de reconversão de prédios fabris demonstram uma evolução dos valores. Antes, o que inspirou a proteção do legado industrial foram valores como autenticidade dos lugares, testemunho histórico e o papel dos espaços

²⁹¹ KIERDORF, Alexander; TEMPE, Norbert. *TICCIH 2015 National Reports*. Disponível em <<https://ticcih.org/>>. Acesso em 23 maio 2022, p. 125.

²⁹² PREITE, Massimo. *Italy*. In *TICCIH 2015 National Reports*, pp. 115-129. Disponível em <<https://ticcih.org/>>. Acesso em 23 maio 2022.

fabris como documento de organização do trabalho. A isso se acresce a recente preocupação com as justificativas da preservação e do reuso, que têm como base a economia de energia, a reciclagem dos recursos de construção e o aumento do ciclo de vida dos edifícios, em vez de sua substituição. Ou seja, questões atuais como sustentabilidade e meio ambiente se somam à ideia da preservação, que não se limita apenas ao campo do patrimônio.

Outro importante aspecto a se considerar em relação à proteção dos testemunhos industriais é o turismo. Muito embora a finalidade da preservação privilegie outros objetivos, pode levar ao desenvolvimento de novas atividades econômicas benéficas para a cidade. Como a inclusão de pessoas com baixa renda, o que seria positivo para Cubatão, já que o IDH é baixo, se comparado com a alta arrecadação de impostos e o número de habitantes.

O desenvolvimento turístico marcado pelo legado da indústria pode ser visto em locais como o Vale do Ruhr, na Alemanha, onde os testemunhos industriais, protegidos ou não, têm sido amplamente utilizados como vetor de turismo. Representam a identidade de toda a região se firmando como um dos mais valiosos locais de polarização e disseminação cultural. Nos Estados Unidos, a cidade de Pittsburgh, Pensilvânia, é um exemplo com grande similaridade com Cubatão no modo como se deu o desenvolvimento industrial. Essa cidade expandiu a indústria siderúrgica no século XIX, com crescimento até a década de 60, quando se torna a maior produtora de aço do mundo. Os problemas com altos índices de poluição afetaram a cidade, que ficou conhecida como *Smoky City*, a “cidade fumacenta”, com níveis alarmantes de poluição das águas fluviais. Na década de 70 – quando Cubatão começa a despertar para o problema da poluição – Pittsburgh passa a implantar leis restritivas à indústria siderúrgica, que entra em declínio, sendo posteriormente substituída por indústrias de tecnologia.

O legado industrial de Pittsburgh é reconhecido por seu significado para a industrialização dos Estados Unidos. Muitos testemunhos industriais representativos da siderurgia foram preservados em parques ou museus, permitindo, além da manutenção da identidade histórica da cidade, o desenvolvimento turístico, que oferece visitas guiadas e exposições sobre a história da região. A criação de museus com uma seleção de máquinas e instrumentos siderúrgicos é um exemplo de possibilidades viáveis de preservação da memória da indústria, que podem ser aplicadas em Cubatão ²⁹³.

²⁹³ Exemplos são: a preservação dos Altos-fornos Carrie: Localizados na antiga US Steel Homestead Steel Works, símbolo da indústria siderúrgica de Pittsburgh. Heinz History Center: um amplo museu que explora a história do oeste da Pensilvânia, incluindo sua herança industrial. Apresenta exposições sobre o passado industrial, incluindo exposições sobre aço, mineração de carvão, produção de vidro e as inovações industriais da cidade. The Pittsburgh Coal Mining Company: A Pittsburgh Coal Mining Company, também conhecida

Atualmente, os tombamentos realizados pelo Condephaat na região são pontos positivos que, integrados a outros, têm condições de favorecer a vitalidade desse patrimônio também no município. As rodovias, mais do que simples pontos de contemplação visual, podem oferecer novas possibilidades de acesso ao patrimônio cultural, se estruturando como verdadeiros roteiros culturais que permitem a valorização da paisagem, com ênfase no processo e no legado industrial e não somente servir de passagem para outros locais.

A paisagem pode abrir novas possibilidades sobre a aplicação do tombamento já que para os habitantes o que importa é a fruição do patrimônio. Por outro lado, a criação de centros de documentação e museus são ações aliadas que se somam ao legado arquitetônico e de infraestrutura, uma vez que podem abarcar projetos sobre os aspectos imateriais que valorizem a memória do trabalhador. Apesar do destaque do aspecto material, a imaterialidade de elementos da paisagem pode ser objeto de estudo e regulamentação, com vistas a ações específicas.

4.3.1.2 Lugares Simbólicos

Muitas vezes o tombamento não é suficiente para atender a todas as situações que envolvem o legado industrial na Paisagem Local. Nas situações em que um bem ou local edificado não tem sentido como um bem patrimonializável devido à perda de elementos essenciais para o acautelamento, mas a significância permaneceu na relação com a industrialização, é possível a realização de intervenções variadas, em especial no caso de áreas degradadas, que perderam a integridade, que têm elementos naturais ou de infraestrutura.

Esses locais podem ser identificados como aqueles espaços localizados no meio urbano portadores de valores históricos e afetivos que projetam memórias da vida das pessoas ou integram a formação do território. Podem ser objeto de outro tipo de ação, por meio de processos de revitalização ou de outros projetos urbanísticos, aptos a devolver aos cidadãos um uso comunitário, pois se tornam um recurso para a ligação entre os aspectos históricos e

como Tour-Ed Mine, oferece visitas guiadas a uma mina subterrânea de carvão. Os visitantes podem aprender sobre a história da mineração de carvão da região, explorar os túneis da mina e vivenciar as condições enfrentadas pelos mineradores no passado. Área de Patrimônio Nacional Rivers of Steel: A Área de Patrimônio Nacional Rivers of Steel é uma região que abrange Pittsburgh e arredores, destacando seu patrimônio industrial. Inclui vários locais e atrações relacionadas à produção de aço, como o Bost Building, a Pump House e as históricas cidades siderúrgicas de Homestead e Braddock. Duquesne Incline: trata-se de uma ferrovia histórica usada para transportar trabalhadores onde muitas instalações industriais estavam localizadas. Atualmente, oferece vistas panorâmicas da cidade e serve como um lembrete da herança industrial de Pittsburgh.

a paisagem local e territorial, porém, sua reintegração atua, mais precisamente, como marco visual no meio urbano.

A atual estação ferroviária de Cubatão é um exemplo. Construída em substituição à original, mantém o valor cultural, porém se sabe que o novo prédio, sozinho, não justifica o tombamento. Mesmo se tratando de construção atual, situa-se em um local cheio de significados e valores afetivos que, se assim entender a comunidade, pode ser objeto não apenas de proteção, mas também de requalificação, de forma a permitir a interação das pessoas com aquele local.

Existem abordagens variadas que podem ser utilizadas para reintegrar um espaço degradado ao meio urbano. No entanto, Rufinoni (2012)²⁹⁴ lembra que,

São recorrentes as intervenções pautadas pela inserção de projetos “âncora” – grandes obras, geralmente confiadas a arquitetos de renome que objetivam impulsionar a valorização da região, induzir novos projetos ou promover o turismo –, ou ainda projetos urbanos baseados no reloteamento para novos usos. Análises atentas sobre a significação histórica e estética desses bens, ou sobre a representatividade dos espaços da indústria na conformação de particulares dinâmicas de sociabilidade e convivência, aspectos associados aos espaços da memória na cidade são temas facilmente negligenciados nesse processo (Rufinoni, 2009, p. 213).

A respeito da regeneração urbana de locais degradados, Charles Waldheim (2010)²⁹⁵ propõe uma visão holística utilizando o urbanismo paisagístico²⁹⁶. Reconhece a importância das características do local e do contexto na formação de paisagens urbanas, para as quais, em vez de se aplicar uma abordagem padronizada, há necessidade de intervenções que respondam às qualidades e potenciais singulares de cada local. O objetivo é criar espaços funcionais, acessíveis, agradáveis e ecologicamente resilientes, como os projetos realizados no *Hudson River Park*, um parque público que fica às margens do Rio Hudson, em Manhattan (EUA), ou, ainda, a orla do *East River*, berço do comércio e negócios de Nova York.

O melhor exemplo para esse caso é a orla do Rio Cubatão, no trecho em que corta a área urbana. Esse rio funcionou como uma estrada por mais de duzentos anos, até a construção de um caminho por terra, o Aterrado, até o porto de Santos, em 1825. Até o século XIX, junto a sua principal ponte funcionou uma importante Barreira Fiscal, que deu origem ao

294 RUFINONI, Manoela. Preservação e restauro urbano – Teoria e prática de intervenção em sítios industriais de interesse cultural. Tese (Doutorado). FAU-USP: São Paulo, 2009.

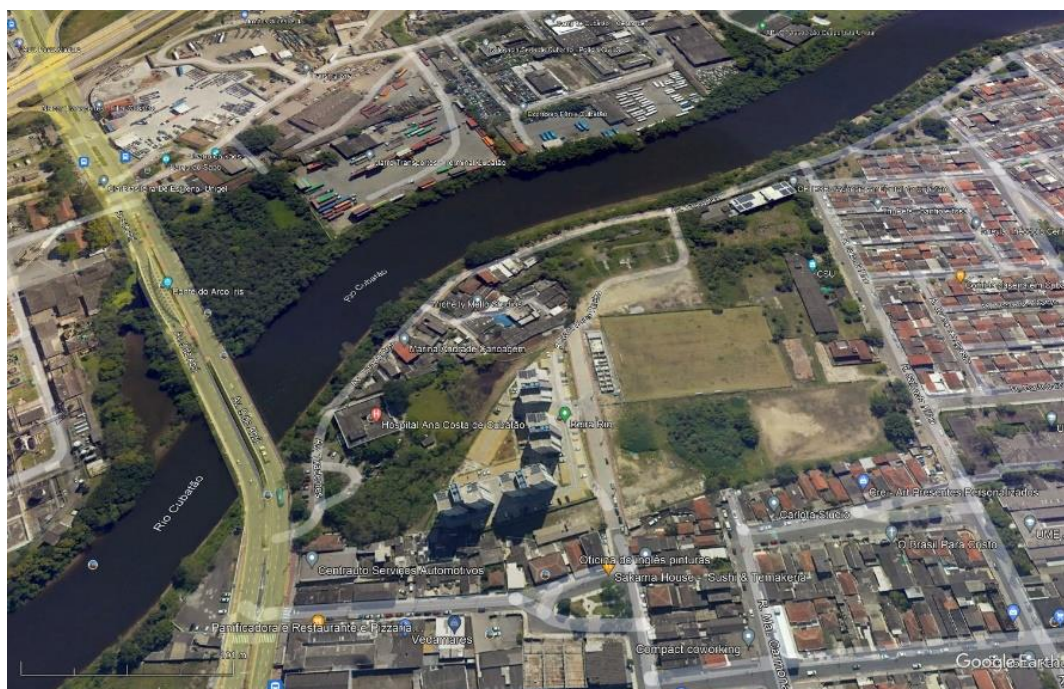
295 WALDHEIM, Charles. *Landscape as Urbanism - A General Theory*. United Kingdom: Princeton University Press, 2010.

296 Tradução livre da autora para “Landscape as Urbanism”.

povoado e que, por isso, está relacionado ao desenvolvimento da cidade. No meio urbano, esse rio tem sido cada vez mais omitido da vista e do uso dos moradores, pelas inúmeras ocupações industriais, ou atividades decorrentes, embora haja uma demanda para a atividade de pesca (Figura 77), que afirma o desejo da população em realizar atividades de lazer fluviais. A importância do ponto de vista do ecossistema ambiental e estético está relacionada também à história urbana. Com isso, boa parte de suas margens tem potencial para projetos de revitalização que valorizem aspectos históricos, naturais e estéticos, sem necessariamente ser objeto de patrimonialização.

Outro local de importância econômica e histórica, tanto ferroviária quanto no abastecimento de água, e também como vetor de transporte de bananas, é a orla do rio Pilões, na altura da Ponte Preta. Assim como o Rio Cubatão, esse local nunca foi objeto de projetos para a cidade. Contudo, poderia ter uma abordagem integrada e orientada para o processo de planejamento e projeto urbano. O único local que foi foco de investimentos é a orla do Jardim Casqueiro, no entanto é um espaço mais segregado aos moradores daquele bairro.

Figura 77 - Trecho do Rio Cubatão na área urbana





Fonte: Imagem Google Earth e foto tirada pela autora a partir da ponte, 2022.

Mesmo com a possibilidade do tombamento de margens de rios, como ocorreu com o conjunto urbano, em Petrópolis, ou Manaus, onde se tombou o encontro dos rios Negro e Solimões, esse recurso não provocaria o mesmo impacto em Cubatão, onde ocorre a descaracterização e utilização massiva da orla do rio para atividades industriais.

Além das orlas, outros locais degradados podem ser objeto de requalificação de estruturas industriais como uma estratégia de combate a problemas urbanos e sociais como o crescimento desordenado (Loures (2010), que teria a chance de voltar a ter significado sociocultural; como as ocupações irregulares que ocorrem atualmente no entorno da antiga Companhia Santista de Papel, ou nas moradias ferroviárias remanescentes.

3.4. Paisagem Territorial

No que diz respeito à Paisagem Territorial, estas exigem a regulamentação de áreas e construções em vista das sucessivas obras e projetos de modernização e ampliação de vias. Essa paisagem pode ter maiores condições de melhoria se contar com uma atuação que envolva representantes dos setores econômicos e políticos. O cuidado com essa paisagem

extrapola o âmbito do município, mas, depende da atuação política para a articulação necessária ao desenvolvimento de projetos que favoreçam os aspectos culturais.

Isso porque as paisagens formadas pela indústria raramente estão confinadas a um único local (Stuart, 2012). Ao contrário, geralmente envolvem uma série de locais inter-relacionados que evidenciam como se organizam os fatores de produção, como são transformados em bens e serviços e distribuídos para o mercado. Esse processo deixa resíduos, mudanças e cicatrizes na paisagem. É por isso que, ao tratar do legado industrial, é necessária uma análise mais ampla das ações de preservação e divulgação com vistas à valorização.

Ao refletir sobre essas questões no âmbito do território, vêm à tona perguntas sobre de quem é o direito de orientar políticas de desenvolvimento e planejamento territorial. Esse tipo de questionamento busca compreender os valores e a objetividade das ações na gestão territorial e ressaltar os efeitos que podem ocorrer sobre o meio urbano. Assim, pensar na paisagem territorial é pensar em problemas mais amplos que possam ter, no presente, impacto negativo sobre as obras de infraestrutura caso se refiram à consideração dos aspectos culturais.

Nakano (2012)²⁹⁷ argumenta que o princípio básico que deve reger a política urbana no Brasil é o da função social expressa nos Planos Diretores, além da importância dos aspectos da cidadania explicitados no Estatuto das Cidades. De acordo com a Constituição Federal, esta deve ser instituída por lei municipal, com o objetivo principal de definir normas e parâmetros para o ordenamento das funções sociais das cidades e das propriedades urbanas, nos municípios brasileiros.

De acordo com o Estatuto da Cidade, as funções sociais se cumprem com base no atendimento das necessidades sociais básicas e na garantia da qualidade de vida das pessoas. Nesse sentido, a proteção e a utilização adequada do patrimônio cultural seriam função das cidades e das propriedades urbanas que cumprem as suas funções sociais quando garantem a possibilidade de todos fruírem e usufruírem dos bens que constituem o patrimônio cultural existente nos seus territórios.

Nos casos em que o território abrange várias cidades, essas questões ficam mais dispersas, como na organização das regiões metropolitanas a exemplo da RMBS que, muitas vezes, não está atenta aos fatores que envolvem a promoção ou proteção do patrimônio

²⁹⁷ NAKANO, Kasuo. *Planejamento Territorial e o Patrimônio Cultural*. In I Fórum Nacional do Patrimônio Cultural: Sistema Nacional de Patrimônio Cultural: desafios, estratégias e experiências para uma nova gestão, Ouro Preto/MG, 2009. Brasília: Iphan, 2012, pp 247-260.

cultural²⁹⁸. Em muitos casos, verifica-se uma situação delicada do ponto de vista urbanístico, que precisa receber investimentos de diversas ordens para se adequar aos territórios e espaços urbanos próximos e distantes.

Atualmente, a dinâmica industrial do Polo, bem como do Porto de Santos, leva a vários tipos de pressão no território que compreende notadamente os municípios de Santos e Cubatão. As várias intervenções em função das questões econômicas têm um grande efeito negativo na paisagem, com consequências não só em relação ao patrimônio cultural, mas cada vez mais no meio urbano, desumanizando a cidade e afetando o bem-estar dos moradores de Cubatão, onde esses impactos se fazem mais presentes pela localização na organização espacial e pelos efeitos sobre os serviços relacionados à atividade de transporte logístico.

Quando não são objeto de preservação, as instalações industriais e portuárias que se tornam obsoletas acabam sendo destruídas sem ser ao menos consideradas em projetos de reuso, ou em alguns casos *retrofit*, de forma a favorecer a manutenção de características identitárias no território, como é o caso dos antigos galpões no Porto de Santos.

Certamente, os impactos na paisagem pelo dinamismo industrial e portuário são inevitáveis. No entanto, no trecho em questão, as obras de infraestrutura, em especial de elementos rodoviários, têm concorrido para a deterioração da paisagem, levando à perda do seu significado, uma vez que as sucessivas construções terminam por prejudicar a visão de elementos significativos, ou mesmo trazem novos que alteram a morfologia ou formas que antes davam sentido à paisagem, como o aterro da vegetação, fazendo com que ela perca a sua singularidade (Figura 78) ²⁹⁹.

Assim, é importante o desenvolvimento de estratégias que promovam a integração de áreas verdes por meio de corredores ecológicos e espaços abertos na infraestrutura urbana, para melhorar a qualidade de vida e do ambiente, além de ações para minimizar os impactos de desastres naturais.

²⁹⁸ Vide ações da Agência Metropolitana da Baixada Santista (AGEM).

²⁹⁹ VALDIVIESO, Teresa Villarino. *La Restauración del Paisaje*. In: IV Congreso Internacional de ordenación del territorio. Pamplona: Espanha, 27 a 29 out. 2010. Disponível em <<https://www.fundicot.org/vi-ciot>>. Acesso em 20 maio 2022.

Figura 78 - Construção de viaduto na Rodovia Anchieta



Foto da autora, 2023.

Na maioria dos exemplos a reconstituição da paisagem não é possível. A melhoria de seus elementos de valor é um meio de ressaltar aspectos positivos, uma vez que já não é mais viável a construção desenfreada de obras de infraestrutura sem considerar os impactos, mas uma visão de gestão territorial que considere a satisfação humana nos projetos, assim como a sustentabilidade da paisagem.

Como observado por Tweed & Sutherland (2007)³⁰⁰, o desenvolvimento econômico isolado sem o componente cultural se mostra insatisfatório, pois o crescimento econômico em si não é suficiente para garantir o progresso de toda a sociedade. A esse respeito, o cientista ambiental Pere Sala i Martí (2010) ressalta que a “demanda por paisagens de qualidade não é mais uma reivindicação meramente ecológica, patrimonial, estética ou identitária, mas tem a ver com nosso bem-estar e nossa qualidade de vida”³⁰¹.

³⁰⁰ TWEED, Christopher; SUTHERLAND, Margaret. *Built Cultural Heritage and Sustainable Urban Development*. Landscape and Urban Planning, Volume 83, Issue 1, 2007, pp. 62-69.

³⁰¹ MARTÍ, Peri Sala i. *Paisaje y patrimonio territorial, Valores a desarrollar y conservar*. In: IV Congreso Internacional de ordenación del território. Pamplona: Espanha, 27 a 29 out. 2010. Disponível em <<https://www.fundicot.org/vi-ciot>>. Acesso em 20 maio 2022.

Dessa forma, a paisagem pode se tornar, se não uma ferramenta de gestão territorial, um elemento inicial para ser incluído gradativamente nas políticas de gestão. A sensibilização para o aspecto cultural da paisagem em âmbito local deve se estender ao território, com inclusão dos interesses culturais dos municípios no planejamento dos órgãos que atuam na região, como a Agem, a Ciesp e os consórcios que administram o Polo Industrial e a Área Portuária. Essa preocupação pode ser introduzida na legislação urbana municipal e territorial pela inserção da paisagem nos regulamentos de urbanismo e edificação e nos instrumentos de planejamento urbano.

4.4 Considerações Finais

A presente tese parte do pressuposto de que a complexidade que envolve o reconhecimento das paisagens de caráter industrial e a preservação do legado dos processos de industrialização exige um olhar mais amplo para o local e o território. Verifica a necessidade de uma nova cultura política e de gestão baseada na responsabilidade social e urbana e sensível aos impactos que destroem testemunhos culturais materiais e imateriais da paisagem, e importantes como referência ao fortalecimento da memória e identidade das comunidades.

No estudo da paisagem de Cubatão, verifica-se que existe uma paisagem cultural que possui todas as características de uma paisagem industrial. Embora o processo de industrialização em Cubatão, assim como em várias partes do mundo, resultou em situações de conflitos e memórias de sofrimento, também traz aspectos que fazem parte da vida das pessoas, da construção e desenvolvimento da cidade, que resultam em valores afetivos, entre outros que se somam à importância histórica do desenvolvimento técnico e do trabalho, elementos que justificam pensar em preservação dessa memória e do legado industrial. Isso também traz uma dimensão de reparação.

E, aliado aos elementos naturais que já possuem amparo base em legislação, a preservação do patrimônio industrial pode favorecer o incremento de atividades de apreciação da paisagem por meio do lazer entre outras.

Essa paisagem pela sua complexidade temporal e de atividades possui uma leitura cumulativa que se desdobra em várias paisagens. Dois aspectos se sobressaem, a ausência de normas específicas para o tratamento das paisagens, em especial as industriais, sejam obsoletas ou em atividade, e a necessidade de revisão dos impactos das obras de infraestrutura baseados em modelos não sustentáveis para o meio ambiente e para as pessoas.

Com vistas às conclusões sobre possibilidades futuras de tratamento ao legado industrial, analisamos a evolução do reconhecimento dos testemunhos industriais no campo do patrimônio cultural, apresentando exemplos e documentos que organizaram o tema globalmente. Para situar o Brasil, cujo contexto é desigual em relação aos países europeus, onde a gestão desse legado tem normas específicas, discorreremos brevemente sobre o processo de industrialização do País e, de São Paulo, como forma de compreender como se deu a proteção desse legado no campo do patrimônio.

Ao analisar a situação do patrimônio industrial no Brasil, verificamos que especialmente após a CF de 1988, a noção de patrimônio foi ampliada, com a inclusão de bens relacionados à industrialização. Mas a ausência de uma estratégia nacional clara, em âmbito federal, assim como dos órgãos de preservação local, tem levado a perdas significativas dessa tipologia de patrimônio, muito embora nos últimos vinte anos tenha crescido o número de bens relacionados à industrialização pelo órgão do patrimônio federal, o IPHAN, e pelos órgãos estaduais, como o Condephaat, em São Paulo, especialmente aqueles relacionados ao patrimônio ferroviário.

No que se refere à paisagem, muito embora em âmbito federal exista um instrumento específico para o reconhecimento das paisagens culturais brasileiras, o IPHAN se mostrou anódino para as que apresentam características industriais, uma vez que os critérios exigidos para a aplicação do instrumento nem sempre amparam aquelas onde não se sobressaem a interação e vivência social e econômica entre a comunidade e a paisagem.

Para abordar as questões que envolvem os problemas afetos às dificuldades de reconhecimento, no Brasil, tanto do legado industrial quanto da paisagem, a pesquisa teve como foco o município de Cubatão. Esse município sempre teve um papel estratégico no cenário regional do ponto de vista geográfico pela proximidade com o Porto de Santos, e econômico por possuir um polo industrial desde 1950, um dos maiores da América Latina em diversidade de produção. As mudanças na paisagem foram pautadas por aquelas influenciadas por fatores econômicos, assim como globalização, urbanização, desigualdades sociais e políticas públicas.

Sua função ao longo do tempo foi primeiramente como Barreira Fiscal. Posteriormente, tornou-se expressiva na produção de bananas, assim como várias outras partes do litoral paulista. A abundância de água, entre outros recursos naturais, levou à construção de fábricas a partir de fins do século XIX, das quais a da Usina Henry Borden é uma das maiores obras da América do Sul na década de 1920. Porém foi a construção da Refinaria Presidente Bernardes, inaugurada em 1955, que levou o município a se tornar um posto-chave na

economia brasileira. Entre as décadas de 1950 e 1970 foram construídas mais de vinte indústrias de base nas áreas de siderurgia e petroquímica e de produção de energia.

A política governamental de industrialização iniciada por Getúlio Vargas e levada a efeito por Juscelino Kubitschek previa o desenvolvimento e o progresso a partir da industrialização a qualquer custo. Dessa forma, a expectativa da implantação do polo industrial era, ao menos, a procura de um desenvolvimento favorável sem precedentes no País, em São Paulo e também para o pequeno município sede das numerosas indústrias. Em função dessa expectativa, não houve resistência às profundas mudanças em sua paisagem, como a demolição dos marcos referenciais da população.

As oposições ao modelo de implantação industrial só ocorreram a partir de princípios de 1980, quando os efeitos devastadores da poluição no meio ambiente e na vida das pessoas foram amplamente denunciados. Nesse momento foi possível verificar que o progresso e o desenvolvimento almejados pela industrialização se mostraram desiguais, uma vez que Cubatão amargou com as piores consequências, não só ambientais como também sociais e econômicas, com uma população cuja maioria tem baixos salários, baixa escolaridade, além de problemas urbanos como a falta de infraestrutura e moradia.

Concluimos que a narrativa ambiental de destruição da natureza levou a uma invisibilidade calculada sobre o processo industrial no município, que se sobrepôs a outros olhares sobre a paisagem e aos inúmeros testemunhos industriais e de infraestrutura que expressam tanto o progresso técnico e tecnológico da primeira metade do século XX no Brasil, como também constituem marcos da arquitetura fabril e da industrialização paulista. Em oposição, o anseio político e econômico para desvincular a cidade da alcunha de Vale da Morte levou a uma propaganda centrada nos aspectos da paisagem natural da região. Dessa forma, se fortaleceu a percepção da paisagem relacionada à natureza, invisibilizando testemunhos industriais importantes que têm sofrido uma destruição progressiva, assim como locais com valores históricos no meio urbano que são objeto de depredação, em vez de revitalização, como a orla do Rio Cubatão, que cada vez mais perde seu sentido paisagístico para a cidade.

Durante a pesquisa, a utilização de exemplos de reuso, proteção ou requalificação de antigas áreas industriais em outros países se mostrou importante no sentido de estabelecer parâmetros e identificar possibilidades viáveis para implantação no Brasil. Como o apelo destacado das paisagens industriais e do patrimônio industrial em programas governamentais bem-sucedidos de turismo. Ou ainda da Unesco, que na última década, incluiu em sua lista mais paisagens que têm como característica predominante a industrialização. Uma delas, a

paisagem de Rjukan-Notodden, na Noruega, aceita na lista da Unesco em 2015, tem similaridades se comparada com a paisagem de Cubatão, o que pode ser um incentivo para o desenvolvimento de políticas da paisagem.

Pudemos averiguar que, no que se refere ao território, as conexões dinâmicas entre o Porto de Santos e o Polo Industrial trazem mais problemas do que solução para a paisagem, onde o meio urbano sofre a ação direta dos impactos resultantes dessas atividades e das obras quase ininterruptas de infraestrutura viária, que se sucedem em intervalos cada vez menores e se colocam como referências paradoxais de uma paisagem cada vez mais urbanizada, apesar das áreas de proteção ambiental.

O modelo de industrialização voltado para o aproveitamento de áreas disponíveis para ampliação permanece; as atividades industriais ocupam áreas cada vez maiores no município. Nesse contexto de pressão em favor das crescentes necessidades das atividades industriais e portuárias, como modernização e ampliação de vias de transportes rodoviárias e ferroviárias; de estacionamento de caminhões; depósito de contêineres, entre outros, o legado cultural não é considerado nos projetos territoriais e locais.

Ao contrário, existe um desinteresse pela preservação por motivação econômica das atividades industriais e necessidades correlatas ao transporte viário e ferroviário que alimenta o porto. Dessa forma, a proteção do legado industrial material em particular encontra diversos desafios, dentre eles, a falta de apoio dos sucessivos governos do município, que se pauta muitas vezes na permanência da ideia de desenvolvimento da década de 1950, na qual somente a ampliação industrial irá trazer benefícios para a cidade, muito embora os dados atualmente demonstrem que o IDH é alto, na comparação com os outros municípios da Baixada Santista, isso não revela a realidade dos moradores, que têm os mesmos problemas dos seus vizinhos com IDH e arrecadação tributária muito inferior. O que comprova que o desenvolvimento e o progresso prometidos pela industrialização não se concretizaram, sendo que efeitos negativos se fizeram sentir mais do que os benefícios para os moradores.

Dessa forma, a insistência na ideia de que a ampliação do Parque Industrial irá trazer desenvolvimento e melhor qualidade para Cubatão se mostrou, até o momento, ilusória. É como pensar um futuro para uma cidade que se mostra sem futuro, caso não se implante novas políticas públicas. E novas políticas públicas que partam da revisão do modelo de desenvolvimento excludente e pautado somente em projetos que atendam às necessidades do interesse econômico industrial e portuário, sem incluir os interesses da cidade e sua população.

Essa revisão de premissas passa também pela reconsideração das paisagens da região, onde a indústria é um fator tão determinante quanto a própria natureza. Dessa forma, a paisagem aparece como uma possibilidade de fortalecimento da identidade local, onde o reconhecimento dos seus valores culturais pode abrir possibilidades variadas de conhecimento, fruição, lazer, fortalecimento identitário e da memória social, tornando a cidade mais humanizada. Além disso, possibilita o desenvolvimento de novas atividades econômicas que incluam pessoas ainda sem qualificação profissional.

Os exemplos lembrados no percurso da pesquisa evidenciam que o reconhecimento cultural da paisagem pode levar a outras narrativas sobre a história ambiental, da tecnologia, industrial, ou seja, da história cultural da paisagem que pode ser vista de forma holística, favorecendo também projetos de revitalização ou requalificação de locais de interesse histórico. Mesmo que não seja possível a preservação por meio de instrumentos como o tombamento, mas que possam possibilitar novos mecanismos de acesso à natureza e à história. Nesse sentido, o estudo da paisagem e não somente dos elementos materiais isoladamente permitiu identificar uma maior diversidade de objetos patrimoniais, no entanto, não soluciona problemas de preservação para as gerações futuras sem haver projetos de planejamento urbano e territorial associados.

Outras estruturas industriais desativadas podem ser objeto de proteção patrimonial, uma vez que o objetivo final do conhecimento é fortalecer as identidades e também assegurar a permanência de bens ou locais de importância para a comunidade atual e para as futuras gerações. Além disso, a paisagem possibilita o entendimento das conexões territoriais que podem trazer informações para a realização de projetos que considerem a vida. Não somente os interesses econômicos, essa situação que atualmente tem colocado em risco não só o legado cultural industrial, mas também a própria existência da cidade.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Atlas des Paysagens, do Le Département des Hauts-de Seine. Disponível em <<https://www.paysages.hauts-de-seine.developpement-durable.gouv.fr/>>. Acesso em 2022.

ANTROP, Marc. **A brief history of Landscape.** London: Routledge, 2013.

AZEVEDO, Esterzilda Berenstein. **Patrimônio Industrial no Brasil.** Revista ArqUrb, Programa de Pós-Graduação Stricto Sensu em Arquitetura e Urbanismo da Universidade São Judas Tadeu, nº 3, maio-ago., 2010.

BEAL, Sophia. **Brazil Under Construction. Fiction and Public Works.** New York: Palgrave Macmillan, 2013.

BERGER, Stefan; HIGH, Steven. **(De-)Industrial Heritage: An Introduction.** Labor 1, March, 2019; 16 (1), pp. 1–27.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil.** Brasília, DF: Senado Federal, 1988.

CAMPOS, Fábio A. et alii (Org.). **Imperialismo, Subdesenvolvimento e Território.** Unicamp, 2021.

CANDAU, Joel. **Memória e Identidad.** Buenos Aires: Ediciones Del Sol, 2008.

CANO, Wilson. **Brasil – Construção e desconstrução do desenvolvimento.** In CAMPOS, Fábio A. et alii (Org.). **Imperialismo, Subdesenvolvimento e Território.** Unicamp, 2021.

_____. **Raízes da concentração industrial em São Paulo.** Campinas, SP: UNICAMP, IE, 1998.

Carta de Burra. Disponível em <http://portal.iphan.gov.br>.

CARTA de Nizhny Tagil para o Patrimônio Industrial. Nizhny Tagil: TICCIH, 2004
Econômico, 2021.

CASSITA, Maristela L. C.; OLIVEIRA DAVID, José Augusto de. **Historical Analysis of Environmental Pollution in Santos Estuary: Histological Study of Mytella falcata (Orbigny, 1846) Gills as Bioindicator.** Water, Air, & Soil Pollution, vol. 233, nº. 3, Mar. 2022.

CASTELLS, Manuel. **O poder da Identidade.** Rio de Janeiro-São Paulo: Editora Paz e Terra, 2018.

CASTRO, Sonia Rabello de. **O Estado na preservação de bens culturais: o tombamento.** Rio de Janeiro: Renovar, 1991.

CAUQUELIN, Anne. **A invenção da Paisagem.** São Paulo: Martins Fontes, 2007

CETESB, 50 anos de história e estórias. São Paulo: Secretaria do Meio Ambiente do Governo do Estado de São Paulo, 2018.

CHAUI, Marilena. **Cidadania Cultural: O Direito à Cultura**. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2021.

CHUVA, Márcia Regina Romeiro (org.). **A invenção do patrimônio: continuidade e ruptura na constituição de uma política oficial de preservação no Brasil**. Rio de Janeiro: IPHAN, 1995.

_____. **Por uma história da noção de patrimônio cultural no Brasil**. In: Revista do Patrimônio, Histórico e Artístico Nacional. Brasília: Iphan, nº 34, 2012, pp. 147-165.

CIDADE DE SANTOS. Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional. Disponível em <<https://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>>. Acesso em 2021/2022.

CHOAY, Françoise. **A alegoria do patrimônio**. São Paulo: Editora Unesp, 2011.

CLOSSICK, Jane. **Cidade industrial - Cidade de Manchester em 1750**. In: KNOX, Paul. Atlas das cidades. São Paulo: Senac, 2016, pp.73-77

COMPANHIA SIDERÚRGICA PAULISTA – **Memorial sobre a instalação de uma usina siderúrgica, em Piassaguera, município de Cubatão** – Estado de São Paulo. São Paulo: Comissão Organizadora dos Estudos Preliminares, 1954.

CONCEIÇÃO, Jefferson José da. **Quando o apito da fábrica silencia: atores sociais diante da reestruturação do parque industrial da Região do ABC**. 2006. 338f. Tese (Doutorado). Universidade de São Paulo, USP, São Paulo.

CORAJOURD, Michel. **Le paysage c'est l'endroit ou ciel et la terre se touchent**. In: Théorie du paysage en France, 1974-1994. Seyssel: Editions Champ Vallon, 1995.

CORDEIRO, J. M. L. **Algumas questões sobre o estudo e salvaguarda de paisagens industriais**. Labor & Engenho, Campinas [Brasil], v.5, n.1, p.1-12, 2011.

CORREIA, Telma de Barros. **Forma urbana e arquitetura de vilas operárias e núcleos residenciais de empresas no Brasil**. São Paulo: Fapesp/AnnaBlume, 2011.

CORSI, F. Luiz. **Estado Novo: Política externa e projeto nacional**. São Paulo, UNESP, 2000.

COUTO, Joaquim Miguel. **Entre estatais e transnacionais: o polo industrial de Cubatão**. 2003. 220f. Tese. (Doutorado) – Faculdade de Economia da Universidade de Campinas, Campinas.

CRUZ, Luciana Saboia Fonseca. **Narrar por paisagens – Habitar imaginários, reconhecer memórias, representar tessituras**. Disponível em <<http://www.laboratoriourbano.ufba.br/>>. Acesso em 02 nov. 2022.

CYRINO, Fábio. **Café, Ferro e Argila**. São Paulo: Editora Landmark, 2004.

D'Alambert, Clara Correia. **Manifestações da arquitetura residencial paulista entre as Grandes Guerras**. Tese (Doutorado). São Paulo: FAU/USP, 2003.

D'ALINCOURT, Luis. **Memória sobre a viagem do porto de Santos à cidade de Cuiabá**. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2006.

DAMIANI, Amélia Luiza. **Na busca das favelas o encontro do "peão" que permanece: as favelas de Cubatão num quadro de desenvolvimento do centro petroquímico-siderúrgico.** (Dissertação Mestrado). São Paulo: Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, 1985.

DEAN, Warren. **A Industrialização de São Paulo: 1880-1945.** São Paulo: Difel, 1971.

DELPHIM, Carlos Fernando de Moura. **A percepção da paisagem** (Parecer). Brasília: DEPAM/IPHAN, s.d,

Tombamento de paisagens.

DE MASI, Domenico. **O futuro do trabalho: fadiga e ócio na sociedade pós-industrial.** Tradução de Yadyr A. Figueiredo. Rio de Janeiro: José Olympio, 1999.

DEZEN-KEMPTER, Eloisa. **O lugar do patrimônio Industrial.** Tese (Doutorado). Departamento de História do Instituto de filosofia e Ciências Humanas da Universidade Estadual de Campinas. Campinas, 2011.

DOMINGUES, Álvaro. **A Rua da Estrada.** Cidades - Comunidades e Territórios. Dez. 2010, n ° 20/21, p. 59-67.

_____. **A paisagem revisitada.** Finisterra, XXXVI, 2001, pp 55-66. Disponível em <https://pt.scribd.com/>. Acesso em 20 nov. 2022.

_____. **Paisagens Transgênicas.** Finisterra, 56(118), 9–24. Disponível em < <https://revistas.rcaap.pt/finisterra/article/view/25456>>. Acesso em 24 out. 2022.

DOURADO, Odete. **A Lâmpada da memória** – Jonh Ruskin: apresentação, tradução e comentários críticos. Salvador: UFBA, 1996

DUNCAN, James. **The city as text -The politics of landscape interpretation in the Kandyan Kingdom.** Cambridge: Cambridge University Press, 1990.

ESCAMES, Edson Fernando. **Usina Parque: Aproveitamento e Valorização do Patrimônio Energético, Ambiental e Histórico da Usina Hidrelétrica Henry Borden.** (Dissertação). Santo André: Universidade Federal do ABC, 2011.

FAUSTO, Boris. **História do Brasil.** São Paulo: Edusp, 1995.

FIGUEIREDO, Vanessa Gayego Bello. **O Patrimônio e as Paisagens: novos conceitos para velhas concepções.** Disponível em: <http://www.revistas.usp.br> .Acesso em 05 jun. 2018.

FINGER, Anna Eliza. **Um século de estradas de ferro: arquiteturas das ferrovias no Brasil entre 1852 e 1957.** Tese (Doutorado) Universidade de Brasília, Brasília, 2013.

FONSECA, Maria Cecília Londres. **O Patrimônio em processo – trajetória da política federal de preservação no Brasil.** Rio de Janeiro: UFRJ/IPHAN, 1997.

FONTES, Paulo. **Mapeando o patrimônio industrial em São Paulo**. Revista Eletrônica do Iphan, 2006. Disponível em <http://www.labjor.unicamp.br/p>>. Acesso em 23 mar. 2021.

FORTIN, Marie José. **Le paysage comme lieu d'expression de l'identité rurale : le cas de la communauté de Petit-Saguenay**. Canadá: Université du Québec à Chicoutimi Dépôt legal, Collection Etudes régionales groupe de recherche et d'intervention régionales, 1999.

Fórum para o Desenvolvimento do Polo Industrial de Cubatão. São Paulo: Federação das Indústrias Paulistas (Fiesp), 2013. Disponível na internet: <<http://www.unaeventos.com.br/megapolo/2013/oevento.php>>. Acesso em 21 maio. 2021.

FOWLER, Peter J. **World Heritage Cultural Landscapes 1992-2002**. Paris: UNESCO, 2003. (Word heritage papers, n. 6). Disponível em: < <http://whc.unesco.org/en/series/6/>>. Acesso em: 19 jun. 2020.

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

GUILHERME, Marcia Lucia. **Problemas urbanos de Cubatão e seu caráter social**. Fórum de Debates do XXXIV Encontro da SBPC. Campinas: UNICAMP, 1982. Disponível na Revista Projeto no site: <<https://revistaprojeto.com.br>>. Acesso em 04 de abril e 2021.

GUTBERLET, J. **Cubatão, Desenvolvimento, exclusão social, degradação ambiental**. São Paulo: Edusp, 1996.

GUY DI MÉO, Claire Sauvaitre; SOUFFLET, Fabrice. *Les paysages de l'identité (le cas du Piémont béarnais, à l'est de Pau)*. France: Géocarrefour , vol. 79/2 | 2004. Disponível EM: <<http://journals.openedition.org/geocarrefour/639>>. Acesso em 20 set. 2022.

HAFFNER, Jacqueline A. Hernández. **A CEPAL e a industrialização brasileira (1950-1961)**. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2002.

HALBWACHS, Maurice. **A memória coletiva**. São Paulo: Vértice, 1990.

HALL, Stuart. **A identidade cultural na pós-modernidade**. Rio de Janeiro: DP&A, 2006.

HARTOG, F. **Regimes de historicidade: presentismos e experiências do tempo**. Belo Horizonte: Autêntica, 2013.

HOBSBAWM, Eric. **Industry and Empire**. The birth of the industrial Revolution. London: Penguin Group, 1990.

_____. **A era do capital 1848-1975**. São Paulo: Editora Paz e Terra, 2015.

HUMANES, Alberto. **La necesidad de un plan para el Patrimonio Industrial**. In El Plan del Patrimonio Industrial. Espanha: Ministerio de Cultura, Secretaría General Técnica Subdirección General de Publicaciones, Información y Documentación, 2000.

HUYSEN, Andreas. **Seduzidos pela memória: arquitetura, monumentos, mídia**. Rio de Janeiro: Aeroplano/MAM, 2000.

ICOMOS. World Heritage Cultural Landscape. Paris: UNESCO, 2009. Disponível em <https://whc.unesco.org/en/guidelines/>. Acesso em 02 jul. 2018.

IPHAN. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Brasil). **Portaria n. 127 de 30/04/2009**. Estabelece a chancela da Paisagem Cultural Brasileira. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/legislacao?pagina=8> .Acesso em 21 ago. 2020.

_____. Decreto-lei 25/1937. **Organiza a proteção do patrimônio histórico e artístico nacional**. Diário Oficial da União, 6.12.1937.

KIDDER, D. P.; FLETCHER, J. C. **O Brasil e os brasileiros (esboço histórico e descritivo)**. Trad. Elias Dolianiti. 2º volume. São Paulo: Cia. Editora Nacional, 1941.

KIERDORF, Alexander; TEMPE, Norbert. **TICCIH 2015 National Reports**. Disponível em <<https://ticcih.org/>> . Acesso em 23 maio, 2022, p. 125.

KIPLING, Rudyard. **Cenas Brasileiras – um documento inédito – a presença de Kipling no Brasil**. (Trad. Pinheiro de Lemos). Rio de Janeiro: Livraria Brasiliense, 1928.

KÜHL, Beatriz Mugayar. **Arquitetura do ferro e arquitetura ferroviária em São Paulo: reflexões sobre a sua preservação**. São Paulo: Ateliê editorial, 1998.

_____. **Patrimônio industrial: algumas questões em aberto**. *arq.Urb*, (3), 23–30. Disponível em <https://revistaarqurb.com.br/arqurb/article/view/115>. Acesso em 22 maio 2022.

_____. **Preservação do Patrimônio Arquitetônico da Industrialização**. São Paulo: Ateliê Editorial, 2009.

La Restauración del Paisaje”. In VI Congreso Internacional de Ordenación del Territorio. 2010.

LANGENBUCH, Juergen Richard. **A Estruturação da Grande São Paulo: um estudo de geografia urbana**. Rio de Janeiro: IBGE, 1971.

LE GOFF, Jacques. **História e Memória**. Tradução de Bernardo Leitão. – Campinas, SP: Editora da Unicamp, 1994.

LE HÈGARAT, Hibault. **Un historique de la notion de Patrimoine**, 2015. Disponível em <https://halshs.archives-ouvertes.fr/>. Acesso em 21 abril 2021.

LEMOS, Maria Carmem. **The Politics of Pollution Control in Cubatão: State Actors and Social Movements in the environmental Policy Making Process**. Tese (Doutorado) – Massachusetts Institute of Technology, Massachusetts, US, 1995.

_____. **The Cubatão Pollution Control Project; popular participation and public accountability.**” *Journal of Environment and Development*, vol. 7, No. 1, March, pp. 60-76, 1998.

LETTÉ, Michel; LE ROUX, Thomas (Orgs.). **Débordements industriels: Environnement, territoire et conflit (XVIIIe-XXIe siècle)**. Rennes: Presses universitaires de Rennes, 2013. Disponível em: <<http://books.openedition.org/pur/111245>>. Acesso em 15 set. 2022.

LOURES, Luís. **A paisagem pós-industrial da Foz do Arade, uma visão do passado com vista para o futuro**. 2010. Disponível em: <www.comum.rcaap.pt>. Acesso em 22 out. 2021.

LYNCH, Kevin. A imagem da cidade. São Paulo: Martins Fontes [1960], 1999.

_____. **A cidade como meio ambiente**. In: In: DAVIS, K. et al. Cidades: A Urbanização da Humanidade. Rio de Janeiro: Zahar editores, 1977.

MAGALHÃES, Gildo (Org). **História e Energia: Memória, informação e sociedade**. São Paulo: Alameda, 2012.

MARQUES, Luiz. **Capitalismo e colapso ambiental**. Campinas: Editora da Unicamp, 2018.

MARTÍ, Peri i Sala. **Paisaje y patrimonio territorial, Valores a desarrollar y conservar**. IV Congreso Internacional de ordenación del território. Pamplona: Espanha, 27 a 29 out. 2010. Disponível em <<https://www.fundicot.org/vi-ciot>>. Acesso em 20 maio 2022.

MARTINS, Fátima de Macedo. **Saint-Hilaire em Goiás: ciência, viagem e missão civilizatória**. Tese (Doutorado) – Universidade de Brasília, Brasília, 2017.

MAWE. John. Travels in the interior of Brazil. Frankfurt, Germany: Outlook Verlag, 2020.
M'BEMBE, Achille. **CHOAY Necropolítica – Biopoder, soberania, estado de exceção, política da morte**. São Paulo: Editora N-1, 2018.

MCDOWALL, Duncan. **Light: a história da empresa que modernizou o Brasil**. Rio de Janeiro: Ediouro, 2008.

MELOT, Michel. *Mirabilia – Essai sur l'Inventaire general du patrimoine culturel*. Paris: NRF Éditions Gallimard, 2012.

MENEGUELLO, Cristina; Eduardo Romero; OKSMAN, Silvio. (Orgs.). **Patrimônio industrial na atualidade - algumas questões**. São Paulo: Cultura Acadêmica/UNESP, 2021.

MENESES, Ulpiano B. de. **Memória e cultura material: documentos pessoais no espaço público** In: Revista Estudos Históricos, Rio de Janeiro, vol. 11, nº 21, 1998, p. 89-104.

_____. **O campo do Patrimônio Cultural: uma revisão de premissas**. In: IPHAN. I Fórum Nacional do Patrimônio Cultural: Sistema Nacional de Patrimônio Cultural: desafios, estratégias e experiências para uma nova gestão, Ouro Preto/MG, 2009. Anais, vol.2, tomo 1. Brasília: IPHAN, 2012.

_____. **A paisagem como fato cultural**. In: Yázigi, Eduardo. (Org.) Turismo e paisagem. São Paulo, Contexto. 2002.

MONTAÑO, Eugenia Allier. **Lugar de memoria: un concepto para el análisis de las luchas memoriales**. Cuadernos del CLAEH, v. 31, n. 96-97, p. 87-109, 2008.

MOQUAY, Partick; AZNAR, Olivier et alii. **Une Typologie des interventions intercommunales em matière de paysage**. In: BERLAN-DARQUÉ, Martine; LUGINBÜL, Yves; TERRASSON, Daniel. *Paysages: de la connaissance à l'action*. France: Éditions Quae; Update Sciences & Technologies, 2007.

MOTOYAMA, SHOZO (Org.). **Prelúdio para uma história: Ciência e Tecnologia no Brasil**. São Paulo: Edusp, 2004.

NAKANO, Kasuo. **Planejamento Territorial e o Patrimônio Cultural**. In: I Fórum Nacional do Patrimônio Cultural: Sistema Nacional de Patrimônio Cultural: desafios, estratégias e experiências para uma nova gestão, Ouro Preto/MG, 2009. Brasília, DF : Iphan, 2012, pp 247-260.

NASCIMENTO, Flávia Brito do; SCIFONI, Simone. **Memória e esquecimento o patrimônio cultural dos trabalhadores paulistas**. Disponível em <portaliphan.gov.br>. Acesso em 21 jun. 2022.

NORA, Pierre. **Entre mémoire et histoire: la problématique des lieux**. In: *Les lieux de mémoire*. Paris: Gallimard, 1984. Vol 1. Pp. 7 a 15 (Tradução na Revista Projeto História. Nº 10 História & Cultura. São Paulo, PUC-SP – Programa de Pós-graduação em História, dezembro de 1993, pp. 7 a 26.

PERALTA, Inez Garbuió. **O Caminho do Mar - Subsídios para a História de Cubatão**. Cubatão: Prefeitura Municipal de Cubatão, 1973.

_____. **O impacto da industrialização sobre o desenvolvimento de Cubatão**. 1980. Tese (Doutorado). Faculdade de Ciências e Letras da Universidade de São Paulo, São Paulo.

PEREIRA, Danilo Celso. **Paisagem como patrimônio: entre potencialidades e desafios para a implementação da chancela da Paisagem Cultural Brasileira**. (Dissertação, 213 f.). Rio de Janeiro: Programa de Mestrado Profissional em Preservação do Patrimônio Cultural, 2018.

PESCATORI, C. ; SABOIA, L.; AMARAL, T. R. **Brasília e a configuração de sua paisagem metropolitana: o cerrado e os vazios urbanos**. In: BEZERRA, Maria C. L. (Org.). *Paisagem urbana: Natureza e pessoas*. 1ed. Brasília - DF: Editora da UnB, 2021, v. 1, p. 199-219.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. **O imaginário da cidade: visões literárias do urbano – Paris, Rio de Janeiro, Porto Alegre**. Porto Alegre: Editora da Universidade/UFRGS, 2002.

PINTO, Celma de Souza. **Paisagem industrial em Cubatão-SP: o caso da Companhia Fabril do Cubatão e da Usina Henry Borden**. 2015. Dissertação (Mestrado). Universidade de Brasília, Brasília, 2015.

_____; ROEBELLEN, Rolando. **Anilinas**. Cubatão: Ed. Autor, 2008.

PLAN NACIONAL DE PATRIMONIO INDUSTRIAL. Espanha: Secretaría General Técnica. Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, 2015.

Plano Estratégico Plano para o Porto de Santos 2021-2025. disponível em <<https://www.portodesantos.com.br>>. Acesso em 23 ago. 2022.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CUBATÃO. **Plano de Zoneamento e Uso e Ocupação do Solo.** São Paulo: Cubatão, 1998.

_____. **Programa de Renovação Urbana – Relatório de Concepção Preliminar.** São Paulo: Cubatão, 2003.

Princípios de Dublin. Disponível em <<http://ticcih.org/>>. Acessado em 02 ago. 2018.

PREGILL, Philip; VOLKMAN, Nancy. **Landscapes in History: Design and Planning in the Eastern and western Traditions.** New York: John Wiley & Sons, 1999.

PREITE, Massimo. **Italy.** In: TICCIH 2015 National Reports, pp. 115-129. Disponível em <<https://ticcih.org/>> . Acesso em 23 maio 2022.

POLLAK, Michael. **Memória, esquecimento e silêncio.** In: Estudos Históricos. Rio de Janeiro: CPDOC/Fundação Getúlio Vargas, 1989.

PORTO DE SANTOS. Disponível em <<https://www.portodesantos.com.br/>>. Acesso em 05 out, 2022.

POULOT, Dominique. **Uma história do patrimônio no Ocidente, séculos XVIII-XIX.** Do monumento aos valores. São Paulo: Estação da Liberdade, 2009.

REFINARIA PRESIDENTE BERNARDES DE CUBATÃO. Disponível em <<https://petrobras.com.br/>>. Acesso em 23 maio 2022.

REIS FILHO, Nestor Goulart. **Quadro da arquitetura no Brasil.** São Paulo: Perspectiva, 1978.

Revista Acrópole. Disponível em <<http://www.acropole.fau.usp.br/>> . Acesso em 20 abril. 2021.

RIX, Michael. **Industrial Archaeology.** The Amateur Historian. Vol. 2, nº 08, oct., nov., 1955.

RONIK, Raquel. **O que é cidade.** São Paulo: Editora Brasiliense, 1998.

ROSENTAHL, Zeny, CORREA, Lobato (Orgs.). **Paisagem, imaginário e espaço.** Rio de Janeiro: Editora UERJ, 2001.

RUFINONI, Manoela. **Preservação e restauro urbano – Teoria e prática de intervenção em sítios industriais de interesse cultural.** (Tese, 347 fls.). FAU-USP: São Paulo, 2009.

PINTO, Celma C S.; SABOIA, Luciana. **Patrimônio industrial e o reconhecimento cultural – A vila operária da Companhia Santista de Papel em Cubatão-SP.** Revista Paranoá, nº. 25, 2020.

SABOIA, L.. **Impactos na paisagem urbana: contribuições para o novo Código de Obras e Edificações do Distrito Federal**. COE-DF. 2015.

_____. **Narrar por Paisagens**. In: JACQUES, Paola; PEREIRA, Margareth; CERASOLI, Josianne. (Org.). *Nebulosas do pensamento urbanístico: tomo III, modos de narrar*. 1ed.EDUFBA: Editora da Universidade Federal da Bahia, 2020, p. 388-403.

_____. **Cultural identity and Post-industrial sites in Brazil: Valley of Death? or cultural landscape?** Calgary: The AHLP 2017 Conference Big Sky, Big Landscape, Big Ideas!217.

SANT'ANNA, Márcia. **Da cidade-monumento à cidade-documento**. Salvador: Oiti Editora, 2014.

SANTOS, Álvaro Rodrigues dos. **A incrível odisséia da construção do aterrado de Cubatão**. 2019. Disponível em <<https://www.vitruvius.com.br>>. Acesso em 03 fev.2022.

SANTOS, Milton et alii (Orgs.). *Território, Globalização e Fragmentação*. São Paulo: Hucitec, 1994a. Disponível em <<https://anpur.org.br/>>. Acesso em 21 de maio/2022.

_____. **Metamorfoses do espaço habitado, fundamentos Teórico e metodológico da geografia**. São Paulo: Hucitec, 1988.

_____. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. São Paulo: Edusp, 2008.

_____. **Técnica espaço tempo**. São Paulo: Hucitec, 1994b.

SCHAMA, Simon. **Paisagem e Memória**. São Paulo: Companhia das Letras, 1996.

SCIFONI, Simone. **Lugares de memória operária na metrópole paulistana**. GEOUSP – espaço e tempo, São Paulo, n°33, pp. 98- 110, 2013. Disponível em < <https://www.revistas.usp.br/geousp/article/view/74304/77947>>. Acesso em 5 jun. 2022.

_____. **A natureza desigual do patrimônio cultural e outras perspectivas**. In PAES, Maria Tereza Duarte; SOTRATTI, Marcelo Antonio (Orgs.). *Geografia, turismo e patrimônio cultural identidades, usos e ideologias*. Portugal: Annablume, 2017. Disponível online <https://directory.doabooks.org/handle/20.500.12854/48465> Acesso em 02 ago. 2022.

SCHLEE, Andrey R. **O jogo de olhares**. Revista do Patrimônio – Iphan 1937 – 2017, Brasília, n. 35, p. 105-120, 2017.

SEGAWA, Hugo. **Arquiteturas no Brasil 1900-1990**. São Paulo: Edusp, 1998.

SILVA, Ronaldo André Rodrigues da. **Paisagem Cultural Industrial: Memórias de um Patrimônio da Contemporaneidade**. Conferência Internacional Sobre Patrimônio e Desenvolvimento Regional, 2010.

_____. **Reflexões acerca do Conceito de Patrimônio Cultural sob a Ótica do Patrimônio Industrial e da Arqueologia Industrial**. Faces da História, v. 4, n. 1, p. 7-29, 7 set. 2017.

Serra do Mar – A bacia do Rio Grande e seu entorno, s/d. Livro digital disponível em <https://ecolmeia.org.br/livro-serra-do-mar/>. Acesso em 23 jul. 2022.

Serra do Mar e Mosaicos da Mata Atlântica – uma experiência de recuperação socioambiental. São Paulo: Governo do Estado de São Paulo, 2014.

SERRÃO, Adriana Veríssimo. **Filosofia e Paisagem Aproximações a uma Categoria Estética**. *Philosophica*, 23, Lisboa, 2004, pp. 87-102. Disponível em <<http://repositorio.ul.pt/>>. Acesso em 10 out. 2020.

SILVA SOBRINHO, José da Costa e. **O Cubatão e seus povoadores**. In: Romagem pela terra dos Andradas. Rio de Janeiro: Livraria Freitas Bastos, 1957.

SOTO, Luis Lalana; GANGES, Luis Santos y. **Las fronteras del patrimonio industrial**. *Revista Mirada Ferroviaria*, enero-abril, 2011, nº 13, p. 35-47.

SPIX E MARTIUS. **Viagem pelo Brasil (1817-1820)**; tradução de Lúcia Furquim Lahmeyer. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2017.

SUZIGAN, Wilson, SZMECSÁNYI, Tamás (organizadores). **História Econômica do Brasil Contemporâneo**. São Paulo: Editora Hucitec, 2002.

STUART, Iain. **Identifying Industrial Landscapes**. In: *Industrial Heritage Re-tooled – the TICCIH Guide to Industrial Heritage conservation*. London: Routledge Taylor & Francis Group, 2012.

TRINDER, Barrie. **Industrial Archaeology in Britain**. *Archaeology*, vol. 34, no. 1, 1981, pp. 8–16. *JSTOR*, <<http://www.jstor.org/stable/41726537>>. Acesso em 3 nov. 2021.

TWEED, Christopher, and SUTHERLAND, Margaret. **Built Cultural Heritage and Sustainable Urban Development**. *Landscape and Urban Planning*, Volume 83, Issue 1, 2007, pp. 62-69.

TICCIH. **2015 National Reports**. Disponível em <<https://ticcih.org/>>. Acesso em 23 maio 2022.

TOLEDO, Benedito Lima de. **O Real Corpo de Engenheiros na Capitania de São Paulo, destacando-se a obra do Brigadeiro João da Costa Ferreira** (Tese Doutorado). São Paulo: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, 1972.

Tribuna de Santos. Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional. Disponível em <<https://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>>. Acesso em 2021/2022.

UNESCO. **Convenção para a Proteção do Patrimônio Mundial, Cultural e Natural**. Paris: Conferência Geral da Organização das Nações Unidas para Educação, a Ciência e a Cultura, 1972. Disponível em <<https://whc.unesco.org/archive/convention-pt.pdf>>. Acesso em 22 jul. 2018.

UNESCO. **Operational Guidelines for the Implementation of the World Heritage Convention**, Paris, 1999.

_____. **World Heritage Cultural Landscape**. Paris: UNESCO, 2009. Disponível em <<https://whc.unesco.org/en/guidelines/>>. Acesso em 02 jul. 2020.

_____. **Manual de referência do patrimônio mundial**. Brasília: UNESCO Brasil/Iphan, 2016.

VALDIVIESO, Teresa Villarino. **La Restauración del Paisaje**. In: IV Congreso Internacional de ordenación del territorio. Pamplona: Espanha, 27 a 29 out. 2010. Disponível em <<https://www.fundicot.org/vi-ciot>>. Acesso em 20 maio 2022.

VARGAS, Heliana Comin. **Cubatão: do desenvolvimento regional ao local, passando pela questão ambiental**. Brasília: Anais da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional – VI Encontro Nacional da Anpur, 1995.

VARINE-BOHAN, Hugues de. **As raízes do futuro: o patrimônio a serviço do desenvolvimento local**. Porto Alegre: Medianiz, 2012.

VASCONCELOS, Augusto Carlos de. **O concreto no Brasil: pré-fabricação, monumentos, fundações**. Volume III. São Paulo: Studio Nobel, 2002.

VASQUES, Carlos Garcia. **Antípolis – El desvanecimiento de lo urbano em el Cinturón del Sol**. Barcelona. Editorial Gustavo Gilli, 2011.

Viagem fluvial do Tietê ao Amazonas de 1825 a 1829 / Hércules Florence: tradução do Visconde de Taunay. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2007.

WALDHEIM, Charles. **Landscape as Urbanism - A General Theory**. United Kingdom: Princeton University Press, 2010.

WEISSHEIMER, Maria Regina (Org.). **Paisagem Cultural**. Brasília: Iphan, 2009.

WORSTER, Donald. **Nature's Economy – A history of ecological ideas**. UK: Cambridge University Press, 1994.

WUNENBURGER, Jean-Jacques. **O Imaginário**. São Paulo: Edições Loyola, 2007.

ZANETTINI, Paulo Eduardo. **Calçada do Lorena: o caminho para o mar**. (Dissertação, 145 p.). São Paulo: Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas Área Interdepartamental de Arqueologia, Universidade de São Paulo, 1998.

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

Processos Consultados:

Processo IPHAN n. 662-T62.

Processo Municipal n. 182/2005 (Prefeitura Municipal de Cubatão).

Arquivos

Arquivo Histórico de Cubatão

Arquivo Municipal de Cubatão

Arquivo Nacional

ANEXO I – Bens industriais tombados em âmbito federal

1. Engenhos

UF	MUNICÍPIO	NOME ATRIBUÍDO	ANO DE ABERTURA	ANO TOMBAMENTO
BA	Cachoeira	Engenho Embiara: sobrado	1941	1943
BA	Cachoeira	Prédio (parte antiga do sobrado de residência) do antigo Engenho Vitória, inclusive a Capela, o crucifixo do altar e, mais, uma senzala e o banheiro primitivo, ambos nas imediações do sobrado	1941	1943
BA	São Sebastião do Passé	Engenho Lagoa: sobrado e capela	1942	1942
BA	Candeias	Engenho Freguesia: sobrado, fábrica de açúcar e Capela de Nossa Senhora da Piedade	1943	1944
BA	Candeias	Engenho Matoim: sobrado e fábrica de açúcar	1943	1943
BA	São Francisco do Conde	Engenho São Miguel e Almas: casa e capela	1944	1944
PA	Belém	Engenho do Murucutu: ruínas e Capela de Nossa Senhora da Conceição	1950	1981
PB	João Pessoa	Capela do Engenho da Graça	1938	1938
PB	Santa Rita	Capela do Engenho Una	1953	1955
PE	Goiana	Capela de Santo Antônio - Engenho Novo	1938	1938
PE	Vicência	Engenho Poço Comprido: casa grande e capela	1946	1962
RJ	Rio de Janeiro	Fazenda do Engenho d' Água: casa (em Jacarepaguá)	1938	1938
RJ	Campos dos Goytacazes	Capela de Nossa Senhora do Rosário do Engenho do Visconde	1938	1942
RJ	Campos dos Goytacazes	Solar e Capela do Engenho do Colégio e capela	1938	1946
RN	Canguaretama	Engenho do Cunhau: ruínas da capela	1962	1964
SE	Laranjeiras	Engenho Retiro: casa e Capela de Santo Antônio	1941	1944
SE	São Cristóvão	Engenho Poxim: capela de Nossa Senhora da Conceição	1941	1943
SE	Santo Amaro das Brotas	Engenho Caieira: capela de Nossa Senhora da Conceição	1941	1944
SE	Laranjeiras	Engenho Jesus, Maria, José: capela	1942	1943
SE	Riachuelo	Engenho Nossa Senhora da Penha: capela	1942	1943
SP	Ilhabela	Fazenda do Engenho d' Água: casa	1945	1951
SP	Santos	Engenho dos Erasmos: ruínas	1962	1963

UF	MUNICÍPIO	NOME ATRIBUÍDO	ANO DE ABERTURA	ANO TOMBAMENTO
MA	Pindaré-mirim	Prédio do Engenho Central São Pedro, onde funcionou a Companhia Progresso Agrícola do Maranhão, inclusive a chaminé contígua	1986	1998
PR	Campo Largo	Engenho do Mate, Atual Museu Do Mate Com Todo O Seu Acervo e O Terreno	1984	1985
SP	Iguape	Bens Culturais da Imigração Japonesa no Vale do Ribeira - Engenho, Sede Social e Residência Colônia Katsura	2008	2013

2. Bens ferroviários

UF	MUNICÍPIO	NOME ATRIBUÍDO	ANO DE ABERTURA	ANO TOMBAMENTO
MG	Lassance	Estação Ferroviária	1985	1985
MG	São João del Rei	Complexo ferroviário de São João del Rei a Tiradentes	1985	1989
MS	Campo Grande	Complexo ferroviário da antiga Estrada de Ferro Noroeste do Brasil – EFNOB, em Campo Grande	2006	2014
MS	Corumbá	Ponte Ferroviária Eurico Gaspar Dutra sobre o Rio Paraguai	2009	2014
PI	Teresina	Conjunto da Estação Ferroviária de Teresina	2008	2013
RJ	Magé	Trecho ferroviário Mauá-Fragoso	1954	1954
RJ	Rio de Janeiro	Museu do Trem: Acervo móvel e imóvel do Antigo Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio de Janeiro, situado na rua Arquias Cordeiro, nº 1046	1997	2014
RO	Porto Velho	Pátio ferroviário da estrada de ferro Madeira-Mamoré, bens móveis e imóveis.	1987	2008
SC	Joinville	Edificações e Núcleos Urbanos e Rurais relacionados com a imigração em Santa Catarina - Estação Ferroviária	2007	2015
SP	Mairinque	Estação Ferroviária de Mayrink.	1998	2004
SP	Jundiaí	Conjunto de edificações e bens móveis da Companhia Paulista de Estrada de Ferro.	2001	2004

3. Outros tipos de Estação

UF	MUNICÍPIO	NOME ATRIBUÍDO	ANO DE ABERTURA	ANO TOMBAMENTO
RJ	Comendador Levy Gasparian	Edifício da antiga Estação Rodoviária de Paraibuna, Estrada União Indústria	1963	1967
RJ	Rio de Janeiro	Hangar de Zepelins do Aeroporto Bartolomeu de Gusmão, inclusive as pontes rolantes, os elevadores, as escadas de acesso, o motor, o mecanismo de abertura das portas principal e secundária, e a estação de passageiros anexa	1978	1998
RJ	Rio de Janeiro	Estação de Hidroaviões	1956	1957

4. Fábricas

UF	MUNICÍPIO	NOME ATRIBUÍDO	ANO DE ABERTURA	ANO TOMBAMENTO
MA	São Luís	Prédio da antiga Fábrica Santa Amélia localizado na Rua Cândido Ribeiro, 250	1985	1987
MG	Ouro Preto	Fábrica de Ferro Patriótica: ruínas	1938	1938
PB	João Pessoa	Fábrica de Vinho Tito Silva	1982	1984
PI	Campinas do Piauí	Estabelecimento das Fazendas Nacionais do Piauí: Fábrica de Manteiga e Queijo, no Município de Campinas do Piauí	2008	2015
SP	Iperó	Área onde se encontram os remanescentes da Real Fábrica de Ferro de Ipanema	1964	1964
SP	Registro	Bens Culturais da Imigração Japonesa no Vale do Ribeira - Fábrica de chá Amaya	2008	2013
SP	Registro	Bens Culturais da Imigração Japonesa no Vale do Ribeira - Fábrica de Chá Kawagiri	2008	2013
SP	Registro	Bens Culturais da Imigração Japonesa no Vale do Ribeira - Fábrica de Chá e Residência Shimizu	2008	2013

5. Mercados

UF	MUNICÍPIO	NOME ATRIBUÍDO	ANO DE ABERTURA	ANO TOMBAMENTO
AM	Manaus	Imóvel denominado Mercado Adolfo Lisboa ou Mercado Municipal, compreendendo seus pavilhões e jardins, embarcadouro e trecho correspondente da margem do rio	1985	1987
BA	Salvador	Edifício à Praça Cairú, onde funciona a Alfândega, atual Mercado		1966
CE	Aquiraz	Mercado de Carne e Lojas Adjacentes	1981	1984
MG	Diamantina	Casa do Mercado na Praça Barão de Gaiuí		1950
PA	Belém	Conjunto arquitetônico e paisagístico "Ver-o-Peso" e áreas adjacentes, Praça Pedro II e Boulevard Castilhos França, inclusive o Mercado de Carne e o Mercado Bolonha de Peixe	1969	1977
PE	Recife	Mercado de São José	1973	1973

ANEXO II – Bens Industriais tombados em âmbito estadual – Estado de São Paulo

1. Bens ferroviários

MUNICÍPIO	NOME ATRIBUÍDO	ANO RESOLUÇÃO TOMBAMENTO
Águas da Prata	Conjunto da Estação Ferroviária de Águas da Prata	2018
Andradina	Conjunto Da Estação Ferroviária De Andradina	2012
Araçatuba	Conjunto Ferroviário Central de Araçatuba	2012
Atibaia	Conjunto Ferroviário de Caetetuba	2018
Avaré	Conjunto da Estação Ferroviária de Avaré	2016
Bananal	Estação Ferroviária de Bananal	1974
Bauru	Complexo Ferroviário de Bauru	2018
Botucatu	Complexo da Estação Ferroviária de Botucatu	2012
Brodósqui	Conjunto da Estação Ferroviária de Brodowski	2019
Cachoeira Paulista	Estação Ferroviária de Cachoeira Paulista	1982
Caieiras	Conjunto Ferroviário de Caieiras	2011
Cajamar	Acervo da Estrada de Ferro Perus–Pirapora	2000
Campinas	Estação Ferroviária de Campinas	1982
Campinas	Palácio da Mogiana	2018
Chavantes	Conjunto da Estação Ferroviária de Chavantes	2016
Cruzeiro	Complexo da Estação Ferroviária de Cruzeiro	2010
Cruzeiro	Rotunda	1988
Cubatão/Santo André	Antigo Sistema Funicular de Paranapiacaba e seus remanescentes na Serra do Mar	2015
Descalvado	Estação Ferroviária de Descalvado	1987
Franco da Rocha	Conjunto da Estação Ferroviária de Franco da Rocha	2011
Guaratinguetá	Estação Ferroviária	1982
Jaguariúna	Conjunto da Estação Ferroviária de Jaguariúna	2016
Jundiá	Complexo da Estação Ferroviária de Jundiá	2011
Louveira	Complexo Ferroviário de Louveira	2012
Mairinque	Estação Ferroviária de Mairinque	1986
Ourinhos	Complexo Ferroviário de Ourinhos	2018
Pindamonhangaba	Estação Ferroviária de Pindamonhangaba e seu pátio envoltório	2017
Piquete	Estação Ferroviária de Piquete	2014
Piraju	Conjunto da Estação Ferroviária de Piraju	2013
Piratininga	Conjunto da Estação Ferroviária de Piratininga	2013
Queluz	Conjunto da Estação Ferroviária de Queluz	2019
Ribeirão Pires	Conjunto Ferroviário de Ribeirão Pires	2011
Ribeirão Preto	Estação Barracão	1982
Rio Claro	Estação Ferroviária de Rio Claro	1985
Rio Claro	Horto e Museu Edmundo Navarro de Andrade	1979
Rio Grande da Serra	Conjunto da Estação Ferroviária de Rio Grande da Serra	2011
Santa Rita do Passa Quatro	Estação Ferroviária de Santa Rita do Passa Quatro	1981
Santo André	Complexo Ferroviário de Paranapiacaba	1987
Santos	Complexo Ferroviário de Santos	2017
São Paulo	Estação da Luz	1982

MUNICÍPIO	NOME ATRIBUÍDO	ANO RESOLUÇÃO TOMBAMENTO
São Paulo	Estação de Bondes do Brás	2008
São Paulo	Antiga Estação Júlio Prestes	1999
São Paulo	Conjunto da Estação Ferroviária de Jaraguá	2011
São Paulo	Conjunto Ferroviário de Perus	2011
São Paulo	Estação do Brás	1982
Sorocaba	Complexo Ferroviário de Sorocaba	2018
Sumaré	Conjunto da Estação Ferroviária de Sumaré	2013
Valinhos	Conjunto Ferroviário de Valinhos	2013
Vargem	Conjunto da Estação Ferroviária de Vargem	2019
Várzea Paulista	Conjunto Ferroviário de Várzea Paulista	2011
Vinhedo	Conjunto da Estação Ferroviária de Vinhedo	2012

2. Fábricas

MUNICÍPIO	NOME ATRIBUÍDO	ANO RESOLUÇÃO TOMBAMENTO
Americana	Complexo Industrial Carioba	2013
Barretos	Conjunto do recinto de exposição agropecuária Paulo de Lima Correa	2010
Campinas	Fábrica Lidgerwood	2017
Itu	Edifício da Fábrica de Tecidos São Luís	1983
Jacareí	Edifício da Manufatura de Tapetes Santa Helena	1990
Jundiaí	Antiga Indústria Argos	2017
Lençóis Paulista	Destilaria Central	1989
Marília	Indústrias Reunidas Francisco Matarazzo	1992
Piracicaba	Engenho Central	2014
Registro	Kaigai Kogyo Kabushiki Kaisha	1987
Ribeirão Pires	Edifício do Moinho Fratelli Maciotta (Fábrica de Sal)	2018
Ribeirão Preto	Cervejaria Paulista	2007
Rio Claro	Usina Hidrelétrica de Corumbataí	1982
Salto	Antiga Fábrica de Tecidos Brasital	2014
São José do Rio Preto	Antiga Fábrica Swift Armour	2008
São Paulo	Antiga Fábrica de Tecidos Labor	2014
São Paulo	Complexo do gasômetro e casa das retortas	2010
São Paulo	Conjunto dos Grandes Moinhos Minetti Gamba	2013
São Paulo	Indústrias Reunidas Francisco Matarazzo	1993
São Paulo	Matadouro de Vila Mariana	1985
São Paulo	Moinho Matarazzo	2018
São Paulo	Tecelagem de Seda Ítalo-brasileira	2018
Sorocaba	Fábrica Têxtil Nossa Senhora da Ponte	2017
Tatuí	Antiga Fábrica Santa Adélia	2007
Tatuí	Indústrias Têxteis São Martinho	2007
Taubaté	Companhia Taubaté Industrial	2017
Valinhos	Edifícios da antiga fábrica da Companhia Gessy Industrial	2016

ANEXO III – Paisagens Culturais reconhecidas pela UNESCO

País	Paisagem Cultural*	Ano de inscrição	Paisagens de caráter industrial
Afganistão	Paisagem Cultural e Vestígios Arqueológicos do Vale de Bamiyan	2003	
África do Sul	Paisagem Cultural de Mapungubwe	2003	
	Paisagem cultural e botânica de Richtersveld	2007	
	Paisagem Cultural #Khomani	2017	
Alemanha	Jardim Reino de Dessau-Wörlitz	2000	
	Vale do Alto Médio Reno	2002	x
	Parque Muskauer / Parque Mużakowski	2004	
	Bergpark Wilhelmshöhe	2013	
	Região Mineira de Erzgebirge/Krušnohoří	2019	x
Andorra	Vale Madriu-Perafita-Claror	2004	
Arábia Saudita	Al-Ahsa Oasis, uma paisagem cultural em evolução	2018	
Argentina	Quebrada de Humahuaca	2004	
Austrália	Parque Nacional Uluru-Kata Tjuta	1987,1994	
	Paisagem Cultural Budj Bim	2019	
Áustria	Paisagem Cultural Budj Bim	2019	x
	Wachau Paisagem Cultural	2000	
	Paisagem Cultural de Fertö / Neusiedlersee	2001	
Azerbaijão	Paisagem cultural - Arte rupestre de Gobustan	2007	
Bélgica	Colônias da Benevolência	2021	x
Brasil	Rio de Janeiro: Paisagens Cariocas entre a Serra e o Mar	2012	
	Conjunto Moderno da Pampulha	2016	
	Paraty e Ilha Grande – Cultura e Biodiversidade (misto)	2019	
	Sítio Roberto Burle Marx	2021	
Canadá	Paisagem do Grand Pré	2012	
	Pimachiowin Aki (misto)	2018	
	Escrita na Pedra / Áísinaí'pi	2019	
Cazaquistão	Petróglifos da Paisagem Arqueológica de Tanbaly	2004	
Chade	Ennedi Massif: paisagem natural e cultural (misto)	2016	
China	Parque Nacional de Lushan	1996	x
	Monte Wutai	2009	
	Paisagem Cultural do Lago Oeste de Hangzhou	2011	
	Paisagem Cultural dos Terraços de Arroz Honghe Hani	2013	

	Paisagem cultural da arte rupestre de Zuojiang Huashan	2016	
Colômbia	Paisagem cultural do café da Colômbia	2011	x
Cuba	Vale de Viñales	1999	x
	Paisagem Arqueológica das Primeiras Plantações de Café no Sudeste de Cuba	2000	x
Dinamarca	A paisagem de caça ideal na Zelândia do Norte	2015	
	Kujataa Groenlândia: agricultura nórdica e inuit na borda da calota polar	2017	
	Aasivissuit – Nipisat. Área de caça inuit entre o gelo e o mar	2018	
Espanha	Pirinéus - Mont Perdu	(1997, 1999)	
	Paisagem Cultural de Aranjuez	2001	
	Paisagem Cultural da Serra de Tramuntana	2011	
	Risco Caido e as Montanhas Sagradas da Paisagem Cultural de Gran Canaria	2019	
	Paseo del Prado e Buen Retiro, uma paisagem de artes e ciências	2021	
Estados Unidos da América	Papahānaumokuākea	2010	
Etiópia	Konso Paisagem Cultural	2011	
Federação Russa	Curonian Spit	2000	
Filipinas	Terraços de Arroz das Cordilheiras das Filipinas	1995	
França	Pirinéus - Mont Perdu *	1997-1999	
	Jurisdição de Saint-Emilion	1999	
	O Vale do Loire entre Sully-sur-Loire e Chalonnes	2000	
	Causses e Cévennes, paisagem cultural agropastoril mediterrânea	2011	x
	Bacia Mineira de Nord-Pas de Calais	2012	x
	Encostas de champanhe, casas e adegas	2015	x
	The Climats, terroirs da Borgonha	2015	
	Taputapuātea	2017	
Gabão	Ecossistema e paisagem cultural relíquia de Lopé-Okanda	2021	
Holanda	Linhas holandesas de defesa da água	1996, 2021	x
	Colônias da Benevolência	2021	
Hungria	Parque Nacional Hortobágy - o Puszta	1999	
	Paisagem Cultural de Fertő / Neusiedlersee	2001	
	Paisagem cultural histórica da região vinícola de Tokaj	2002	x
Islândia	Parque Nacional Þingvellir	2004	
Índia	Abrigos de Rocha de Bhimbetka	2003	
Indonésia	Paisagem Cultural da Província de Bali: o Sistema Subak como Manifestação da Filosofia Tri Hita Karana	2012	x
Irã (República Islâmica do Irã)	Bam e sua paisagem cultural	2004	
	O Jardim Persa	2011	

	Paisagem Cultural de Maymand	2015	
	Paisagem Cultural de Hawraman/Uramanat	2021	
Israel	Rota do Incenso - Cidades do Deserto no Negev	2005	
Itália	Costiera Amalfitana	1997	x
	Portovenere, Cinque Terre e as Ilhas (Palmaria, Tino e Tinetto)	1997	
	Parque Nacional Cilento e Vallo di Diano com os Sítios Arqueológicos de Paestum e Velia e a Certosa di Padula	1998	
	Sacri Monti do Piemonte e Lombardia	2003	
	Val d'Orcia	2004	x
	Medici Villas and Gardens na Toscana	2013	
	Paisagem dos vinhedos do Piemonte: Langhe-Roero e Monferrato	2014	x
	Le Colline del Prosecco di Conegliano e Valdobbiadene	2019	
Japão	Locais Sagrados e Rotas de Peregrinação na Cordilheira Kii	2004	
	Mina de prata Iwami Ginzan e sua paisagem cultural	2007	x
Líbano	Ouadi Qadisha (o Vale Sagrado) e a Floresta dos Cedros de Deus (Horsh Arz el-Rab)	1998	
Lituânia	Curonian Spit	2000	
	Sítio Arqueológico de Kernavé (Reserva Cultural de Kernavé)	2004	
Madagáscar	Colina Real de Ambohimanga	2001	
Maurício	Paisagem Cultural de Le Morne	2008	
México	Paisagem Agave e Antigas Instalações Industriais de Tequila	2006	x
	Cavernas pré-históricas de Yagul e Mitla no Vale Central de Oaxaca	2010	
Mongólia	Paisagem Cultural do Vale Orkhon	2004	
Nigéria	Paisagem Cultural de Sukur	1999	
	Bosque Sagrado de Osun-Osogbo	2005	
Noruega	Vegaøyan – O Arquipélago de Vega	2004	
Nova Zelândia	Parque Nacional de Tongariro (misto)	1990, 1993	
Palestina	Palestina: Terra de Oliveiras e Vinhas – Paisagem Cultural do Sul de Jerusalém, Battir	2014	
Papua Nova Guiné	Kuk Early Agricultural Site	2008	x
Peru	Fortaleza de Diyarbakir e paisagem cultural dos Jardins Hevsel	2015	
Polônia	Kalwaria Zebrzydowska: Complexo arquitetônico e paisagístico maneirista e Parque de Peregrinação	1999	
	Parque Muskauer / Parque Mużakowski	2004	
	Região de mineração pré-histórica de pederneira listrada de Krzemionki	2019	x
Portugal	Paisagem Cultural de Sintra	1995	
	Alto Douro Vinhateiro	2001	x
	Paisagem da Cultura da Vinha da Ilha do Pico	2004	x

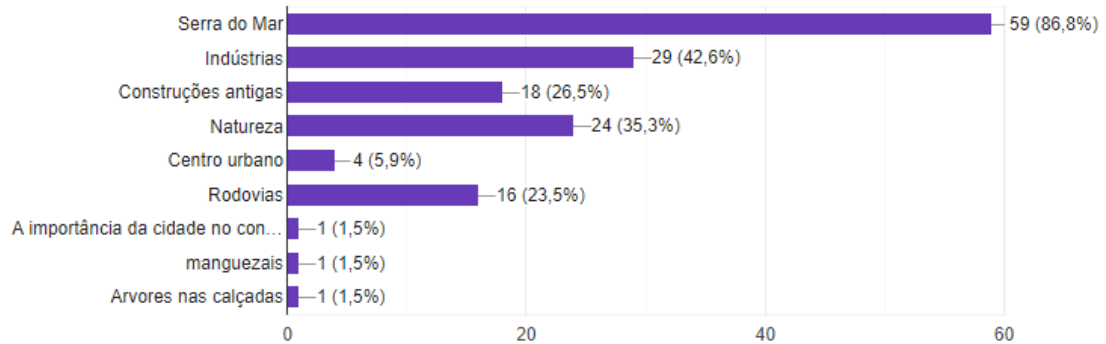
	Santuário do Bom Jesus do Monte em Braga	2019	
Quênia	Florestas Sagradas de Mijikenda Kaya	2008	
Quirguistão	Sulaiman-Too Sacred Mountain	2009	
Romênia	Roșia Montană paisagem de mineração	2011	x
República Árabe da Síria	Aldeias antigas do norte da Síria	2011	
Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda do Norte	St. Kilda	1986	
	Paisagem Industrial de Blaenavon	2000	x
	Jardim Botânico Real, Kew	2003	
	Paisagem de mineração da Cornualha e West Devon	2006	x
	The English Lake District	2017	
	A paisagem de ardósia do noroeste do País de Gales	2021	x
República Democrática Popular do Laos	Vat Phou e assentamentos antigos associados na paisagem cultural de Champasak	2001	
Senegal	Saloum Delta	2011	
	País Bassari: Paisagens Culturais Bassari, Fula e Bedik	2012	
Singapura	Jardim Botânico de Singapura	2015	
Suécia	Paisagem Agrícola do Sul de Öland	2000	
Suíça	Lavaux, terraços vinhedos	2007	x
Theca	Lednice-Valtice Paisagem Cultural	1999	
	Região Mineira de Erzgebirge/Krušnohoří	2019	x
	Paisagem para criação e treinamento de cavalos de carruagem cerimoniais em Kladruby nad Labem	2019	
Togo	Koutammakou, a Terra dos Batammariba	2004	
Ucrânia	Cidade Antiga de Tauric Chersonese e sua Chora	2013	
Uruguai	Fray Bentos Paisagem Industrial	2015	x
Vanuatu	Domínio do Chefe Roi Mata	2008	
Vietnã	Trang An Landscape Complex	2014	
Zimbábue	Colinas Matobo	2003	

*Incluindo paisagens mistas.

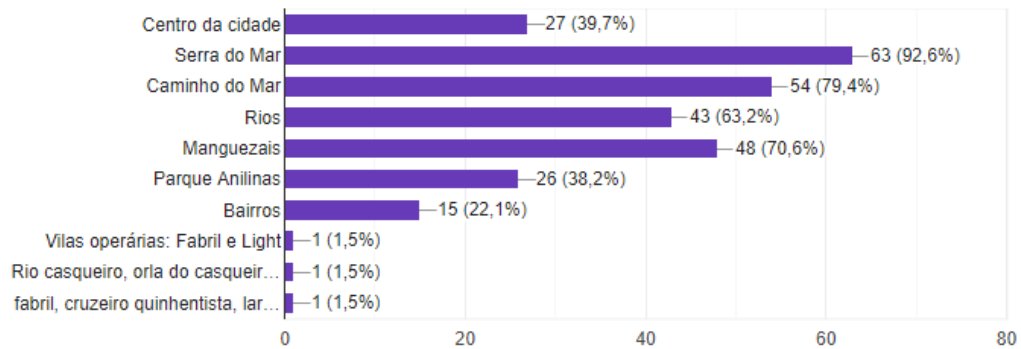
Tabela produzida pela autora a partir da lista Unesco. Fonte: <https://whc.unesco.org/en/culturallandscape/#4>. Acesso em 21 dez 2022.

ANEXO IV – Questionário via Google Forms

Resultado Estatístico

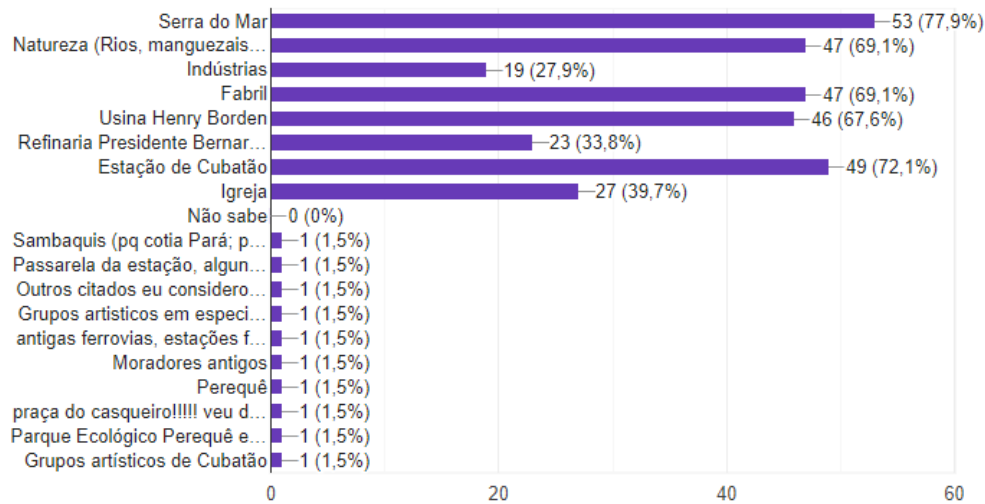


Sobre os lugares que considera os mais importantes do município



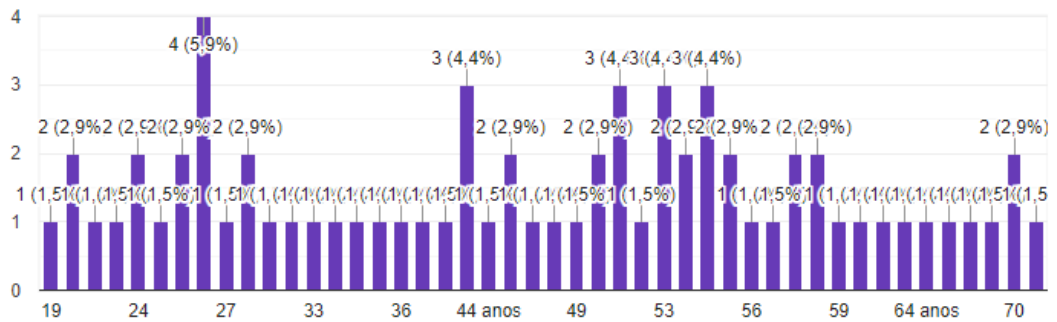
O que considera o patrimônio cultural da cidade

sobre o elemento mais marcante da paisagem



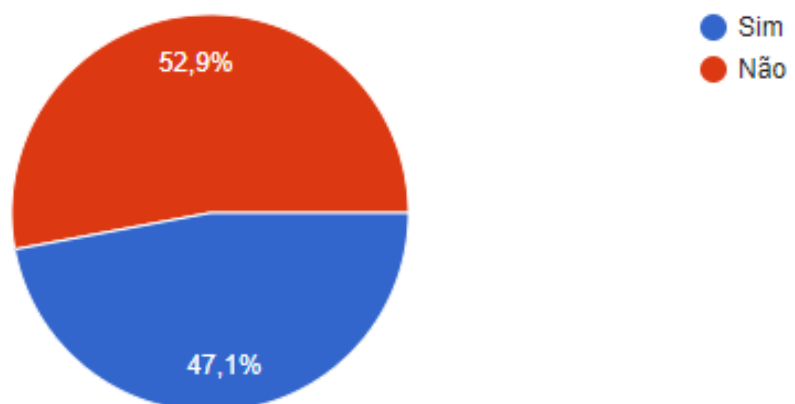
Idade

68 respostas



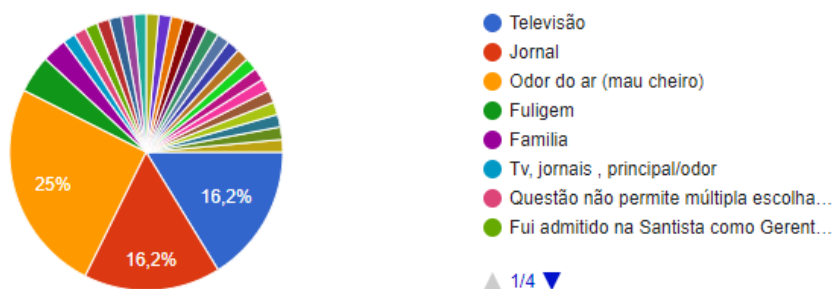
Você é nascido em Cubatão?

68 respostas



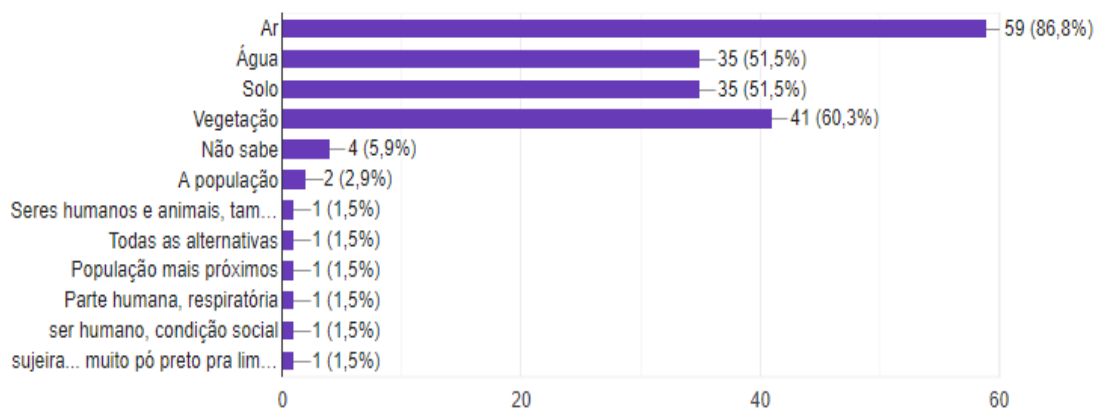
Como você soube dos problemas relacionados à poluição industrial na cidade? Marque quantas opções achar necessário.

68 respostas



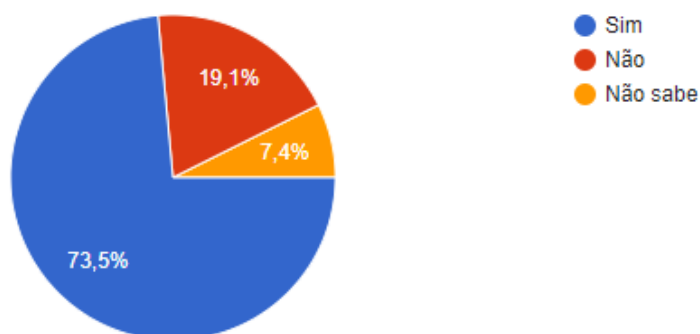
A poluição afetou mais o...

68 respostas



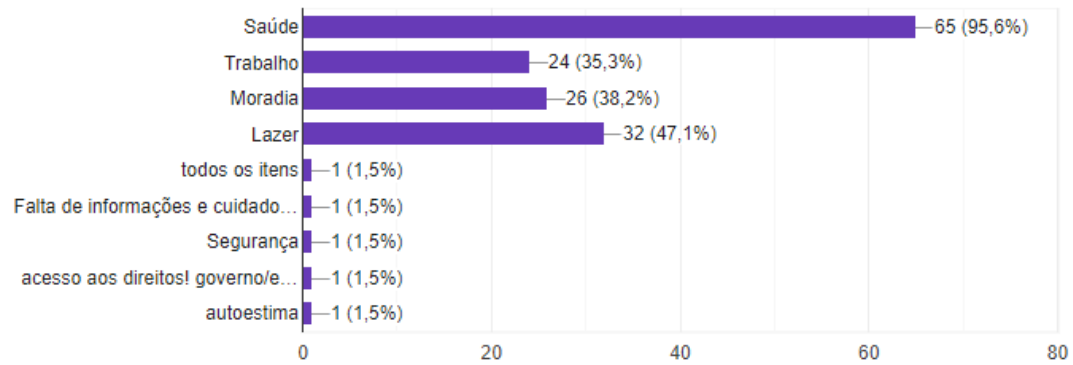
Você acha que Cubatão mereceu o título de "vale da morte" nos anos de 1980?

68 respostas



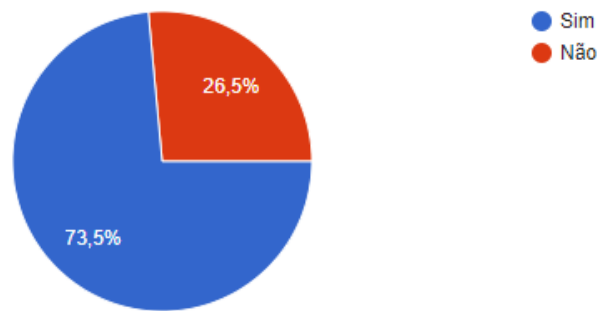
Você acha que a poluição industrial afetou as condições de vida dos cubatenses no que se refere a?

68 respostas



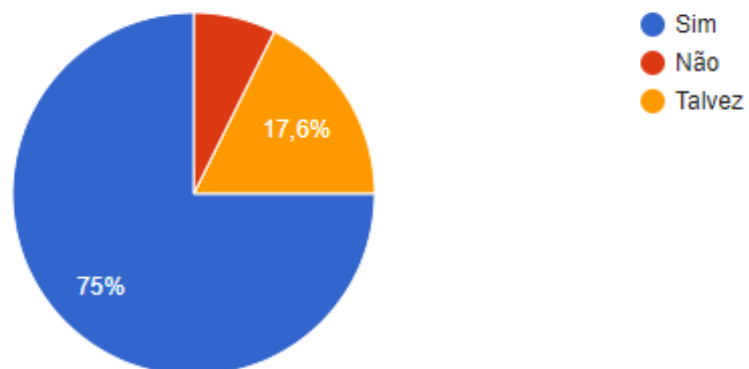
Você conheceu alguém que sofreu algum problema de saúde por causa da poluição?

68 respostas



Você acha que foi correta a extinção de Vila Parisi nos anos de 1990?

68 respostas

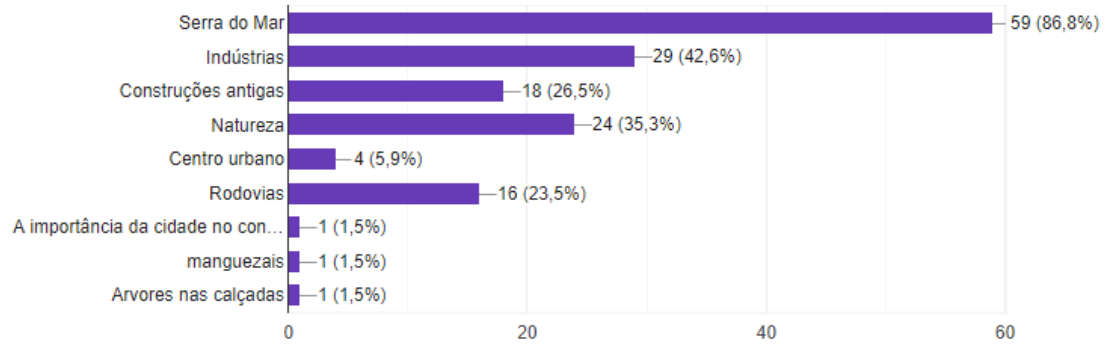


Parte II

O que você acha marcante na paisagem de Cubatão:

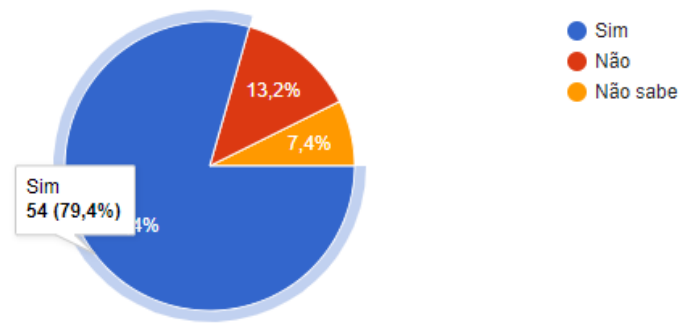


68 respostas



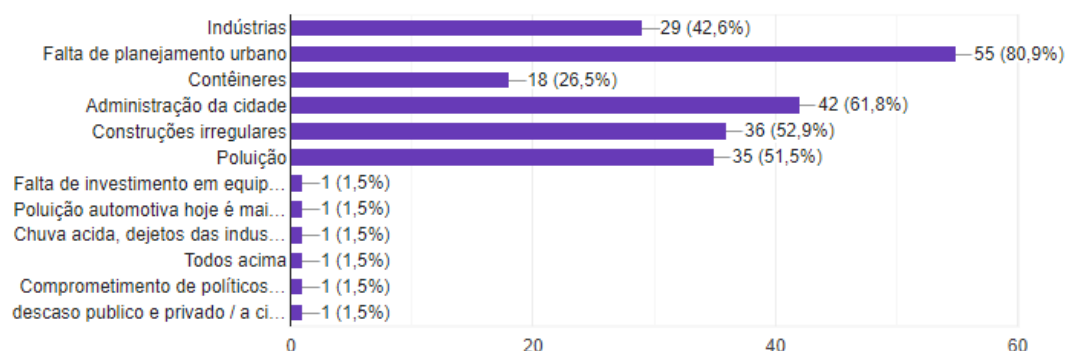
Você acha que os problemas ambientais continuam nos dias atuais?

68 respostas



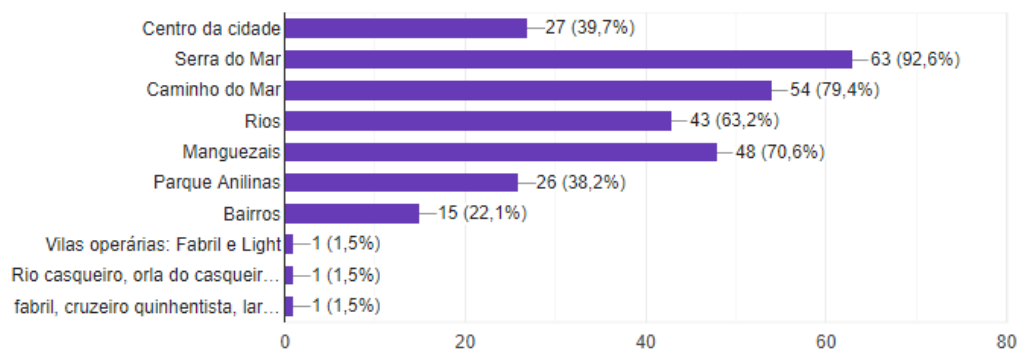
O que mais destrói ou causa problemas à paisagem de Cubatão? Marque quantas opções quiser.

68 respostas



Quais são os lugares mais importantes do município? Marque quantas opções quiser.

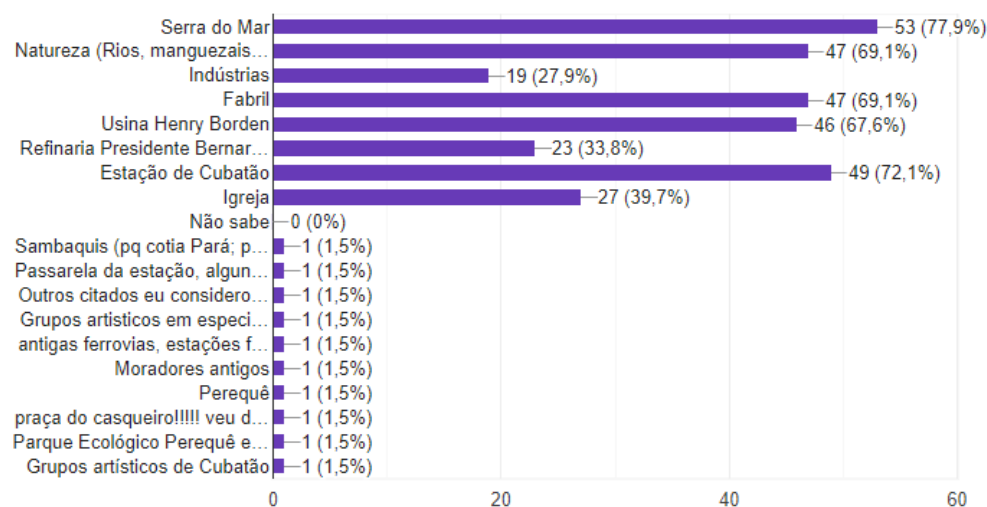
68 respostas



Parte III

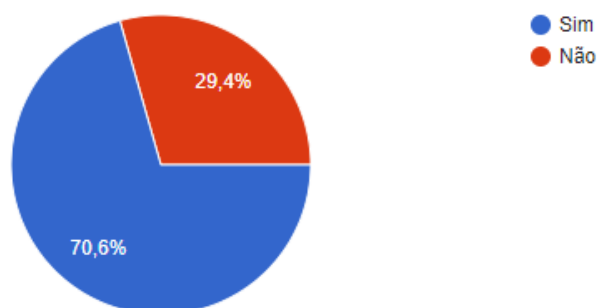
O que você considera como patrimônio cultural de Cubatão? Marque quantas opções quiser.

68 respostas



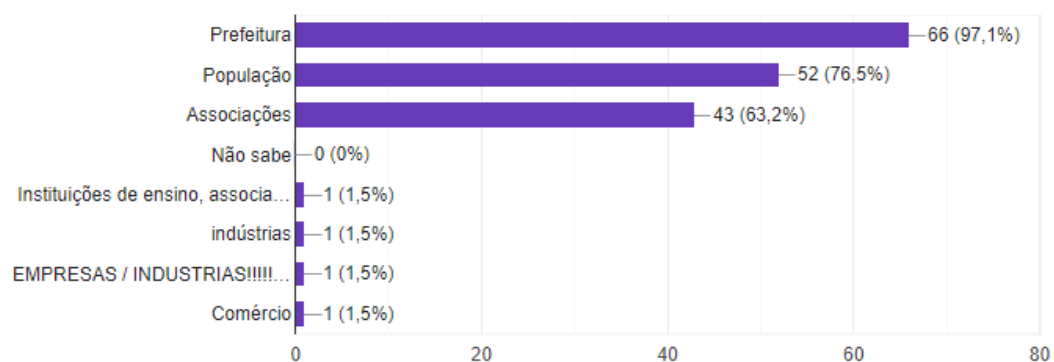
Você conhece órgãos públicos ou instituições que trabalham para a preservação do patrimônio cultural de Cubatão?

68 respostas



Quem você acha que deveria preservar o patrimônio cultural local? Marque quantas opções quiser.

68 respostas



Quais lugares ou construções em Cubatão que você não gostaria que fosse modificado ou destruído?

Serra do Mar

Parque Anilinas

Vila Fabril

Fabril

Entradas da cidade.

Vila Fabril

Serra do mar

Anilinas

todos os antigos

Vilas fabril e light

Vilas da Fabril, Light e Anilinas

Polo Industrial, a Usina ,Refinaria.

A natureza

Não sei

Usina da light, bairro da light, caminho do mar, ponte dos arcos, pontes da rede ferroviária, estrada de ferro da rfsa, instalação da Sabesp em pilões, casas de pilões, casa anilinas, biblioteca, igreja da fabril, fachadas dos galpões da fabril, largo do sapo, passarela da estação, chalés da av. Henry Borden, pontes dos arcos da via Anchieta, monumentos do caminho do mar

Vila operárias e largo do sapo

Cotia Pará

Vilas Fabril e Light; Ponte de ferro da Estação das Artes

Fabril

Modificado o bairro da usina Henry Borden

Biblioteca Municipal, Paço Municipal e prédio da Câmara, Largo do Sapo, Praça

Independência

Caminho do mar, Biblioteca municipal, vilas da fabril.

Fabril e bairros Cota

Vila Fabril Henry Borden vila light

Biblioteca

Vila Fabril, parques ecológicos, manguezais, largo do sapo, entre outros

Vila fabril ,Igreja Nossa Aparecida,usina Henry Borden,

Vila Fabril, biblioteca, casa de pedra, manguezais...entre outros

Teleférico Parque Anilinas

Igreja da Lapa, Biblioteca, Igreja da Fabril e suas residências, A fábrica de papel

Biblioteca Municipal

Estação ferroviária e parque anilinas

Biblioteca, Estação das Artes, Vila Fabril, Horto, Prédio da Primeira Prefeitura, Cruzeiro

Quinhentista, Ponte do Arco-íris, Locomotiva do Anilinas, Sala Afonso Schmidt entre outros...

Marcos do Caminho do Mar e o próprio Caminho. Vila Light. Usinas Henry Borden.

Estação ferroviária central. Marco geodésico na Praça dos Emancipadores e o Marco Zero, referências para mapas antigos pré-GPS.

Vila Light

Todos

Estação ferroviária, vila Light, cruzeiro quinhentista, as casas da fabril, igreja da vila fabril, Cia de papel.

Usina Henry Borden / Cruzeiro quinhentista

Todas que ainda estão em condições de serem preservadas

Estação de trem

As Vilas Operárias e o Lago do Sapo

Fabril, Henry Borden, Parque Anilinas, Cotia Pará

destruir patio de container

Casas antigas

A biblioteca, o cotia Pará, etc

Mata

Natureza, usina Henry borden

Serra do mar, natureza de maneira geral

O Cruzeiro, e as casa coloridas perto do cemitério e do teatro do kaos

Nenhum

Estação das Artes

Biblioteca, Usina Henry Borden

As construções da fábrica fabril que marcam o início da industrialização o parque anilinas, a primeira prefeitura depois da ponte do arco íris, o Largo do sapo.

A Fonte do Sapo precisa ser revitalizado.

Praça independência

Não tem nenhum

Casa de pedra, cruzeiro quinhentista, arco da ponte Cubatão ,espaço cartódromo ,estrada Serra velha, parque anelinas,

Estação das artes

as vilas operárias, uma casa do antigo cortume, o largo do sapo. também gostaria de um trabalho que valorizasse e mostrasse no local história da fábrica de anilinas.

ANEXO V – Lei De Uso e Ocupação do Solo

“LEI COMPLEMENTAR Nº 2513, DE 10/09/1998

INSTITUI NORMAS SOBRE O PARCELAMENTO, USO E OCUPAÇÃO DO SOLO DO MUNICÍPIO DE CUBATÃO, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

NEI EDUARDO SERRA, Prefeito Municipal de Cubatão, faço saber que a Câmara Municipal decretou e eu sanciono e promulgo a seguinte Lei:

TÍTULO I DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º Esta Lei tem por objetivo estabelecer normas relativas ao parcelamento, uso e ocupação do solo do Município de Cubatão.

Parágrafo único. Fazem parte integrante desta Lei os seguintes Anexos, com os respectivos conteúdos:

- Anexo 1
- Anexo 2 - Planta referente à hierarquização do Sistema Viário;
- Anexo 3 - Quadro referente ao Regime Urbanístico;
- Anexo 4 - Quadro referente ao Sistema Viário;
- Anexo 5 - Descrição dos perímetros das Áreas Especiais e das Zonas de Uso das Áreas Funcionais Urbanas;
- Anexo 6 - Descrição das categorias de uso;
- Anexo 7 - Padrões para estacionamentos. - Planta referente ao Uso e Ocupação do Solo;

Art. 2º Ficam sujeitas às disposições desta Lei a execução de loteamentos, de desmembramentos, de arejamentos e de edificações públicas e particulares, bem como a realização de quaisquer planos, projetos, obras e serviços públicos e particulares, que afetem, por qualquer meio, direta ou indiretamente, a organização físico-territorial da Cidade de Cubatão.

Art. 3º Para fins fiscais, urbanísticos e de planejamento, o território do Município de Cubatão divide-se em área urbana de preservação e área urbana.

§ 1º A área urbana de preservação compreende toda a área do Parque Estadual da Serra do Mar, criado pelo Decreto Estadual nº [10.251](#), de 30 de agosto de 1977, incorporando todas as alterações posteriores, inclusive as da Lei [8.976](#), de 28 de novembro de 1994, que "autoriza a Fazenda do Estado a doar ao Município de Cubatão os imóveis que especifica".

§ 2º A área urbana compreende o restante da área do Município.

Art. 4º Para os efeitos de atender os Objetivos e Diretrizes do Plano Diretor, a área urbana do Município fica dividida em duas grandes áreas: as áreas especiais e as áreas urbanas funcionais.

§ 1º As áreas especiais e as urbanas funcionais estão delimitadas no Anexo I.

§ 2º Às áreas urbanas funcionais aplicam-se as restrições urbanísticas, relativas ao uso e ocupação do solo, contidas no Título IV desta Lei.

CAPÍTULO I DAS DEFINIÇÕES

Art. 5º Para o efeito de aplicação das normas de parcelamento, uso e ocupação do solo, constantes desta Lei, fica definido o seguinte:

- I - gleba é a porção de terra que ainda não foi objeto de parcelamento de solo;
- II - loteamento é a subdivisão da gleba em lotes, destinados à edificação, com abertura de novas vias de circulação, de logradouros públicos, ou prolongamento, modificação ou ampliação das vias existentes;
- III - desmembramento é a subdivisão da gleba em lotes, destinados à edificação, com aproveitamento do Sistema Viário existente, desde que não implique na abertura de novas vias ou logradouros públicos, nem no prolongamento, modificação ou ampliação dos já existentes;
- IV - quadra é a área resultante da execução do loteamento, delimitada por vias de circulação de veículos e logradouros públicos;
- V - lote é a área resultante de loteamento, desmembramento ou desdobro, contida em uma quadra, com, pelo menos, uma divisa linceira à via oficial de circulação de veículos;

VI - desdobro é a subdivisão da área de um lote, integrante de loteamento ou desmembramento aprovado, para a formação de novo ou novos lotes;

VII - via de circulação é o espaço destinado à circulação de veículos ou pedestres, sendo que:

- a) via particular é aquela que se constitui em propriedade privada, ainda que aberta ao uso público;
- b) via oficial é aquela que se destina ao uso público, como bem municipal de uso comum do povo.

VIII - área livre é a superfície do lote não ocupada pela edificação;

IX - alinhamento é a linha divisória existente entre o terreno de propriedade particular ou pública e o logradouro público;

X - eixo de via é a linha que, passando pelo seu centro, é equidistante dos alinhamentos;

XI - frente de lote é a divisa lindeira à via oficial de circulação de veículos;

XII - fundo de lote é a divisa oposta à frente;

XIII - recuo é a distância medida entre o limite externo da projeção horizontal da edificação e a divisa do lote, sendo que o recuo de frente é medido com relação ao alinhamento ou, quando se tratar de lote lindeiro a mais de um logradouro público, a todos os alinhamentos;

XIV - taxa de ocupação é a relação entre a área de projeção de uma edificação sobre um terreno, (denominada área ocupada), e a área deste terreno;

XV - coeficiente de aproveitamento é a relação entre a área edificada, (área total coberta de uma edificação), e a área total da gleba ou lote;

XVI - estacionamento é a área coberta ou descoberta, destinada à guarda de veículos, de uso privado ou coletivo;

XVII - uso misto é a incidência em um mesmo lote ou edificação de mais de uma categoria de uso;

XVIII - pavimento térreo ou primeiro pavimento é aquele cujo piso se situa, no máximo, 1,50m (um metro e meio) acima ou abaixo do nível médio do trecho de eixo da via, para a qual tem frente;

XIX - zoneamento é a divisão da área urbana do Município em diferentes zonas de uso, visando a ordenação do crescimento da Cidade e a proteção dos interesses da comunidade;

XX - equipamentos urbanos são as instalações de infra-estrutura urbana, tais como: equipamentos de abastecimento de água, esgotamento sanitário, energia elétrica, coleta de águas pluviais, rede telefônica, gás canalizado, coleta, transporte e disposição final de resíduos sólidos e outros de interesse público;

XXI - equipamentos comunitários ou sociais são as instalações públicas, destinadas à educação, cultura, saúde, recreação, lazer e similares;

XXII - áreas institucionais são as áreas destinadas à instalação de equipamentos comunitários.

CAPÍTULO II DOS OBJETIVOS E DAS DIRETRIZES GERAIS

Art. 6º O plano de organização físico-territorial do Município de Cubatão visa alcançar o desenvolvimento físico da estrutura urbana, capacitando-a a assegurar condições adequadas às atividades humanas.

Art. 7º São objetivos desta Lei:

I - promover o uso e a ocupação do solo urbano, de forma racional;

II - estimular e orientar o desenvolvimento urbano;

III - organizar o parcelamento do solo para fins urbanos, nas áreas urbanas funcionais;

IV - proporcionar a implantação do processo de planejamento, adotando sistemática de acompanhamento permanente e atualização das disposições desta Lei.

Art. 8º Na aplicação desta Lei observar-se-ão as seguintes diretrizes gerais:

I - definir o uso do solo urbano, indicando locais mais apropriados a cada atividade, evitando-se conflitos entre atividades incompatíveis;

II - controlar as densidades a serem atingidas na utilização do solo urbano, com a finalidade de otimizar a utilização de serviços básicos e permitir o adequado assentamento populacional;

III - orientar o planejamento desenvolvido por entidades dos Sistemas Habitacional e de Planejamento Urbano;

IV - implementar o planejamento do Sistema de Áreas Verdes, preservando as atuais e promovendo o aumento do índice de áreas verdes por habitante;

V - ordenar a estrutura viária, hierarquizando-a de forma a otimizar o Sistema de Circulação, Transporte e Estacionamento;

VI - manter permanente coordenação com órgãos federais, estaduais e municipais, que atuam na mesma área, a fim de assegurar a programação e execução integradas de investimentos.

TÍTULO II

DO PARCELAMENTO DO SOLO URBANO

Art. 9º Esta Lei estabelece normas complementares, relativas ao parcelamento do solo municipal, para fins urbanos, com o objetivo de adequar as disposições da Lei Federal nº [6.766](#), de 19 de dezembro de 1979, às peculiaridades do Município de Cubatão.

Parágrafo único. O parcelamento do solo para fins urbanos, que poderá ser realizado mediante loteamento ou desmembramento, somente será permitido dentro do limite da área urbana, definida por esta Lei.

Art. 10 Por ocasião da realização do parcelamento do solo, em qualquer de suas modalidades, o interessado deverá obedecer às restrições relativas às zonas de uso, aos padrões urbanísticos e ao Sistema Viário Básico, definidos nesta Lei.

Art. 11 Fica vedado o parcelamento do solo, para fins urbanos:

I - em terrenos alagadiços e sujeitos a inundações, antes de tomadas as providências para assegurar o escoamento das águas;

II - em terrenos que tenham sido aterrados com material nocivo à saúde pública, sem que sejam previamente saneados;

III - em terrenos com declividade igual ou superior a 30% (trinta por cento), salvo se atendidas exigências específicas das autoridades competentes;

IV - em terrenos onde as condições geológicas não aconselham a edificação;

V - em áreas de preservação ecológica, ou naquelas onde a poluição impeça condições sanitárias suportáveis, até sua correção.

Art. 12 No caso de parcelamento do solo, em áreas planas do Município, deverá ser considerado como cota mínima de terraplenagem, de saia de aterro ou de eixo das vias públicas, a cota + 1,50m (um metro e meio), referida ao IGGSP.

Art. 13 Os parcelamentos de solo executados em função de programas de regularização de núcleos habitacionais, realizados pela Secretaria Municipal de Planejamento, terão padrão urbanístico em regime especial, a partir do cadastro dos respectivos projetos, com vistas à máxima aproximação ao traçado existente.

Parágrafo único. Excetua-se do disposto neste artigo a realização de parcelamento do solo, em áreas cuja vocação natural não seja compatível com a existência de núcleos habitacionais, hipótese em que a área não poderá ser regularizada.

CAPÍTULO I

DOS REQUISITOS URBANÍSTICOS PARA LOTEAMENTO

Art. 14 Para os efeitos do disposto no artigo 5º inciso II desta Lei, não configura loteamento a modificação, ampliação, alargamento e prolongamento de vias projetadas, efetivadas pelo Município, com vistas a dar continuidade ao seu Sistema Viário.

Art. 15 Em função dos usos predominantes estabelecidos pelo zoneamento e das características especiais do sítio de implantação, os loteamentos são classificados nas seguintes categorias:

I - loteamentos residenciais - são aqueles permitidos para as zonas de uso predominantemente residencial, nas subcategorias ZR1; ZR2; ZR3;

II - loteamentos de interesse social - são aqueles realizados com a intervenção do Poder Público, em que os valores dos padrões urbanísticos são especialmente estabelecidos, com o objetivo de estimular a construção de habitações de interesse social;

III - loteamentos industriais - são aqueles permitidos nas zonas de uso ZCC, ZCS e ZI, quando destinados à implantação de atividades industriais.

§ 1º Exceto nos loteamentos de interesse social, cujas normas de edificação obedecerão legislação específica, quaisquer outras construções deverão obedecer as normas deste Código e de Edificação do Município.

§ 2º O critério de localização dos loteamentos de interesse social, nas zonas de uso ZR2, ZR3 e ZCC, e nas áreas especiais de interesse público, fica a cargo do Poder Público Municipal e sua realização poderá ser feita pela iniciativa privada.

§ 3º Os loteamentos industriais obedecem ao disposto no Anexo 3, quanto ao tipo de indústria permitido para cada uma das zonas ZCC, ZCS e ZI.

Art. 16 Da área total, objeto do projeto de loteamento, serão destinados, no mínimo:

I - 20% (vinte por cento) para o Sistema de Circulação;

II - 10% (dez por cento) para áreas verdes;

III - 5% (cinco por cento) para áreas institucionais.

§ 1º A porcentagem de áreas públicas, referidas neste artigo, não poderá ser inferior a 35% (trinta e cinco por cento) da gleba, salvo nos loteamentos destinados ao uso industrial cujos lotes forem maiores do que 15.000m² (quinze mil metros quadrados), caso em que a porcentagem poderá ser reduzida.

§ 2º Caberá à Prefeitura Municipal a indicação dos locais onde serão implantadas as áreas verdes e institucionais.

Art. 17 Na hipótese da área ocupada pelo Sistema de Circulação ser inferior a 20% (vinte por cento) da área total da gleba, a diferença existente deverá ser acrescida ao mínimo de área reservada para as áreas verdes.

Art. 18 No caso de loteamento limdeiro às áreas de mangues, deverão ser reservadas pelo loteador faixas de proteção, com largura média de 30m (trinta metros), ao longo desses limites, mas nunca inferior a 15 metros, obedecendo diretrizes expedidas pela Prefeitura.

Parágrafo único. As áreas constituídas por essas faixas de proteção poderão ter a faixa "non aedificandi" incluída e computadas como áreas verdes ou áreas destinadas a equipamentos comunitários, de recreação, de lazer ou praças, e serão objeto de projetos específicos, devendo estar de acordo com as Diretrizes do Plano Diretor.

Art. 19 Na hipótese de cursos d'água atravessarem o loteamento, nenhum deles poderá ser retificado, aterrado ou tubulado, sem prévia anuência da autoridade competente.

Art. 20 As vias de circulação dos loteamentos obedecerão aos padrões constantes do Anexo 4.

Parágrafo único. Os lotes resultantes de desdobro deverão possuir área mínima 125m² (cento e vinte cinco metros quadrados) e frente mínima de 5.00m (cinco metros) com, pelo menos, uma divisa limdeira à via oficial de circulação de veículos.

Art. 21 O comprimento das quadras deverá ser de até 250m (duzentos e cinquenta metros) e a largura mínima de 40m (quarenta metros), não sendo permitidas servidões de passagem para pedestres, para o fim de subdivisão das quadras.

Art. 22 As servidões de pedestres, nas respectivas quadras, deverão ter, no mínimo, 5.00m (cinco metros) de largura, para permitir a arborização dos passeios dentro de faixas mínimas obrigatórias de 1.00m (um metro) de largura, não pavimentada.

Art. 23 É necessário garantir a compatibilização entre a arborização, a infra-estrutura aérea e a infra-estrutura subterrânea.

CAPÍTULO II DO PROJETO DE LOTEAMENTO

Art. 24 Antes da elaboração do projeto de loteamento, o interessado deverá solicitar à Prefeitura Municipal que defina as diretrizes para o uso do solo, apresentando, para este fim, requerimento e:

I - mapa de localização da gleba;

II - planta do imóvel, em duas vias, devidamente assinadas pelo profissional responsável, na escala 1:1.000, contendo pelo menos:

- a) as divisas da gleba a ser loteada;
- b) curvas de nível de metro em metro, amarradas à Referência de Nível (RN) oficial;
- c) a localização de cursos d'água, bosques e construções existentes na gleba;
- d) a indicação dos arruamentos contíguos a todo o perímetro, a localização das vias de comunicação, das áreas livres, dos equipamentos urbanos e comunitários existentes no local, ou em suas adjacências, com as respectivas distâncias da área a ser loteada;
- e) o tipo de uso predominante a que o loteamento se destina;
- f) as características, dimensões e localização das zonas de uso contíguas;
- g) outros documentos exigidos pelas legislações federal e estadual.

Parágrafo único. O Município deverá estabelecer, mediante Lei Complementar, uma forma de compensação financeira aos empreendedores que executarem as obras de saneamento básico relativas ao seu loteamento, por meio de mecanismos tributários.

Art. 25 A Prefeitura Municipal indicará nas plantas apresentadas pelo interessado, junto com o requerimento:

I - as ruas ou estradas existentes ou projetadas, que compõe o Sistema Viário da Cidade e do Município relacionadas com o

loteamento pretendido;

II - o traçado básico do Sistema Viário principal;

III - localização aproximada dos terrenos destinados a equipamentos urbanos e comunitários e das áreas livres de uso público;

IV - as faixas sanitárias de terreno necessárias ao escoamento das águas pluviais e as faixas não edificáveis;

V - a zona ou zonas de uso predominantes da área, com indicação dos usos compatíveis.

§ 1º Ao longo das águas correntes e dormentes e das faixas de domínio público das rodovias, ferrovias, dutos e linhas de transmissão de energia elétrica, será obrigatória a reserva de uma faixa "non aedificandi" de 15m (quinze metros) de cada lado, salvo maiores exigências da legislação específica.

§ 2º A Prefeitura Municipal terá o prazo de 30 (trinta) dias para a expedição das diretrizes.

§ 3º As diretrizes expedidas terão validade por 180 (cento e oitenta) dias, a contar da data de sua expedição.

Art. 26 Orientado pelo traçado e diretrizes oficiais, o interessado deverá requerer a aprovação do projeto à Prefeitura Municipal, instruindo o pedido com o título de propriedade e a certidão negativa de tributos municipais, todos relativos ao imóvel, além de anotações de responsabilidades técnicas relacionadas ao projeto e cópia das diretrizes.

Art. 27 O interessado, além das exigências contidas nos artigos anteriores, deverá apresentar os seguintes documentos;

I - os desenhos conterão pelo menos:

- a) a subdivisão das quadras em lote, com as respectivas dimensões e numeração;
- b) o sistema de vias com a respectiva hierarquia;
- c) as dimensões lineares e angulares do projeto, com raios, bordas, arcos, pontos de tangência e ângulos centrais das vias;
- d) os perfis longitudinais e transversais de todas as vias de circulação e praças;
- e) a indicação dos marcos de alinhamento e nivelamento localizados nos ângulos de curvas de vias projetadas;
- f) a indicação em planta e perfis de todas as linhas de escoamento das águas pluviais.

II - o memorial descritivo deverá conter, obrigatoriamente, pelo menos:

- a) descrição sucinta do loteamento, com as suas características e a fixação da zona ou zonas de uso predominante;
- b) as condições urbanísticas do loteamento e as limitações que incidem sobre os lotes e suas construções, além daquelas constantes das diretrizes fixadas;
- c) as indicações das áreas públicas que passarão ao domínio do Município no ato de registro do loteamento;
- d) a enumeração dos equipamentos urbanos, comunitários e dos serviços públicos ou de utilidade pública, já existentes no loteamento e adjacências.

III - apresentação da garantia para a execução das obras projetadas, na forma do artigo 36.

Parágrafo único. As pranchas de projetos e memoriais descritivos, em 3 (três) vias de cada, deverão ser assinadas pelo autor dos projetos, pelo responsável técnico e pelo proprietário.

Art. 28 O acordo que precede a aprovação do loteamento, deverá conter pelo menos as seguintes obrigações assumidas pelo loteador:

- a) transferir, mediante escritura pública de doação, sem qualquer ônus para o Município, as áreas públicas representadas pelo Sistema Viário, praças, áreas de lazer e institucionais;
- b) executar, às suas expensas, nos prazos fixados no cronograma aceito pela Prefeitura os desmatamentos, e os serviços de movimento de terra (aterro e desaterro);
- c) executar às suas expensas, quando necessários, obedecida sempre a RN oficial fornecida pela Prefeitura, a abertura de vias de comunicação e demais logradouros públicos;
- d) executar às suas expensas, a colocação de guias e sarjetas, o nivelamento, a consolidação dos logradouros públicos na base de terra e a rede de escoamento de águas pluviais;
- e) apresentar projetos aprovados pelos órgãos competentes, das redes de distribuição de água potável, de coleta de esgotos sanitários e de iluminação pública, inclusive a execução da extensão da rede de eletricidade existente até o loteamento projetado.

CAPÍTULO III DO PROJETO DE DESMEMBRAMENTO

Art. 29 Para a aprovação do projeto de desmembramento o interessado apresentará requerimento à Prefeitura Municipal, acompanhado do título de propriedade, certidão de ônus reais e certidão negativa de tributos municipais, todos relativos ao imóvel, e planta da gleba a ser desmembrada, contendo:

I - indicação das vias existentes e dos loteamentos próximos;

II - indicação do tipo de uso predominante no local; e

III - indicação da divisão de lotes pretendida na área.

Parágrafo único. Aplicam-se ao desmembramento, no que couber, as disposições urbanísticas exigidas para o loteamento.

CAPÍTULO IV DA APROVAÇÃO, DO REGISTRO E DA EXECUÇÃO DO PARCELAMENTO

Art. 30 O Executivo Municipal aprovará, atendidas todas as normas pertinentes em vigor, o parcelamento pretendido no prazo de 60 (sessenta) dias.

§ 1º No caso de loteamento, o prazo previsto no "caput" deste artigo será contado da data de apresentação dos projetos urbanísticos e complementares, desde que, dentro deste prazo, sejam prestadas pelo loteador as garantias quanto à execução das obras projetadas.

§ 2º Na hipótese da documentação estar incompleta ou havendo necessidade de qualquer diligência, o prazo gasto pelo interessado para atendimento da(s) diligência(s) será descontado da data inicial a que se refere o "caput" deste artigo.

Art. 31 Aprovado o projeto de loteamento ou desmembramento, o loteador deverá submetê-lo ao Registro Imobiliário dentro de 180 (cento e oitenta) dias, sob pena de caducidade da aprovação.

§ 1º Expirado o prazo de validade da aprovação, o projeto ficará sujeito às adaptações da legislação vigente.

§ 2º Os registros de loteamento e desmembramento, bem como os contratos e demais disposições pertinentes, observarão os termos da Lei Federal nº [6.766](#), de 19 de dezembro de 1979.

Art. 32 Desde a data do registro do loteamento, passam a integrar o domínio do Município as vias, praças, e as áreas institucionais que integram as áreas públicas constantes do projeto e do memorial descritivo.

Parágrafo único. Não poderá ser dado outro destino às áreas de domínio público, mencionadas neste artigo, reservando-se ao loteador ou à comunidade do loteamento, o direito de exigir do órgão público o cumprimento do fim especificado.

Art. 33 Após a aprovação do projeto de parcelamento, o interessado deverá requerer à Prefeitura Municipal a expedição da licença de execução, apresentando para tanto:

I - documento do Registro Imobiliário do loteamento;

II - recolhimento da garantia para execução das obras projetadas, na forma dos artigos 36 e [37](#).

Art. 34 É de responsabilidade exclusiva do loteador a instalação das redes de equipamentos para o abastecimento de água potável, energia elétrica, redes de drenagem pluvial, de esgotos sanitários, e as obras de demarcação dos lotes, quadras e logradouros, constantes dos projetos aprovados pelos órgãos técnicos estaduais e municipais competentes.

Parágrafo único. As redes de drenagem pluvial deverão ser estendidas até um ponto de lançamento existente, compatível e determinado pelo órgão competente, podendo o Município, de acordo com as prioridades estabelecidas, intervir, instituindo servidões administrativas e delimitando a parte da obra que caberá ao loteador executar às suas expensas, de acordo com a regulamentação a ser fixada por Decreto do Executivo.

Art. 35 O Município poderá licenciar as edificações simultaneamente à execução das obras de urbanização, condicionando o fornecimento do "Habite-se" à conclusão das obras vinculadas ao cronograma aprovado.

Art. 36 A execução das obras, a que se refere o artigo anterior desta Lei, deverá ser caucionada por prestação de garantia por parte do loteador, segundo uma das modalidades:

I - garantia hipotecária;

II - caução em dinheiro, em títulos da Dívida Pública ou fidejussória;

III - fiança bancária;

IV - seguro garantia.

§ 1º A garantia terá o valor equivalente ao custo orçamentado das obras, aceito pelos órgãos técnicos municipais, salvo no caso de garantia hipotecária, a qual terá valor equivalente a 30% (trinta por cento) dos lotes.

§ 2º Não poderão ser dadas em garantia hipotecária às áreas de vias, praças e parques, bem como as destinadas a equipamentos urbanos e comunitários além das áreas "non aedificandi", constantes do projeto de loteamento.

Art. 37 Caso as obras não sejam executadas dentro do prazo fixado no cronograma, a Prefeitura, mediante justificativa do loteador, poderá conceder a prorrogação, por igual prazo.

§ 1º A liberação das áreas caucionadas ficará condicionada à execução das obras programadas, podendo o loteador requerer o recebimento e o reconhecimento da conclusão das obras, parcialmente, desde que respeitada a proporcionalidade com a etapa executada.

§ 2º A garantia será liberada após a comprovação, mediante a apresentação de Termo de Execução de Obras fornecido pelo órgão competente da Prefeitura, do cumprimento do cronograma aprovado.

TÍTULO III DAS ÁREAS ESPECIAIS

Art. 38 Áreas especiais são aquelas que requerem um regime urbanístico especial, encontram-se identificadas no Anexo 1, condicionadas às suas peculiaridades no que se refere:

I - às características de localização, situação topográfica, proteção à saúde pública e ao Patrimônio Histórico-Ambiental, nos seus aspectos ecológicos, paisagísticos e culturais;

II - a equipamentos urbanos, programas e projetos governamentais implantados nessas áreas.

Art. 39 As áreas especiais classificam-se em:

I - área de interesse público;

II - área de interesse urbanístico; e

III - área de interesse ambiental.

Parágrafo único. A utilização das áreas especiais estabelecidas neste artigo fica sujeita à aprovação, por parte da Prefeitura, da diretriz de ocupação que venha a ser proposta pelos empreendedores, de acordo com os usos estipulados pelo artigo 41 e a aprovação do Estudo de Impacto Ambiental.

CAPÍTULO I DAS ÁREAS DE INTERESSE PÚBLICO

Art. 40 As áreas de Interesse Público (IP), com as delimitações constantes do Anexo 5, são aquelas onde estão ou deverão ser implantados os equipamentos urbanos e os projetos governamentais ou privados, de comprovado interesse público.

Parágrafo único. Entende-se como interesse público a implantação de novos equipamentos sociais, infra-estrutura e serviços urbanos, reurbanização de interesse social e empreendimentos geradores de emprego e renda para o Município.

Art. 41 As áreas classificadas como de interesse público, elencadas a seguir, têm seu perímetro descrito no Anexo 5 e obedecerão as Diretrizes do Plano Diretor, aqui expressas com relação ao uso e ocupação do solo e de acordo com o parágrafo único do artigo 39.

Parágrafo Único - Nas áreas classificadas como IP1, IP2, IP4 e IP11, serão permitidas atividades industriais das Categorias I1 e I2, desde que devidamente aprovadas pelos órgãos de controle ambiental e nas demais esferas de Governo.

Parágrafo Único - Nas áreas classificadas como IP1, IP4 e IP11, serão permitidas atividades industriais nas categorias I1 e I2, desde que devidamente aprovadas pelos órgãos de controle ambiental e nas demais esferas de Governo. (Redação dada pela Lei Complementar nº [26/2004](#))

IP1 - Areas I

Destinado à Atividade Retroportuária, Terminais Intermodais de Cargas/TIC, usos de comércio e serviços de apoio ao setor industrial e ao complexo portuário e demais usos compatíveis com as ZCS;

IP2 - Areas II (Aterros sanitários);

IP3 - Capivari (ETE-SABESP) - a aprovação de qualquer projeto dependerá de lei específica;

IP4 - Divisor Industrial (faixa de transição entre as cotas 50m e 100m na área do pólo industrial). Os usos compatíveis nesta zona compreenderão: manutenção de cursos de rios, proteção contra enchentes, (queimadores de gases), depósitos de produtos e subprodutos do pólo industrial, desde que autorizado pelos órgãos de controle ambiental e nas demais esferas de Governo;

IP5 - Áreas com indicação de uso predominantemente residencial de Baixa Densidade e outros usos compatíveis com a ZR1, constantes do Anexo 3, incluindo o Pinhal do Miranda, Cota 95, Cota 100;

IP6 - Áreas com indicação de uso predominantemente residencial de Baixa Densidade e outros usos compatíveis com a ZR1, constantes do Anexo 3, compreendendo a Cota 200 e Cota 400;

IP7 - Áreas com indicação de uso predominantemente residencial e outros usos compatíveis com a ZR2 e ZR3, constantes do Anexo 3, compreendendo a Vila Esperança;

IP8 - Área de expansão urbana, com indicação de uso compatível com a ZR3 e ZCS, constante do Anexo 3, compreendendo o Nhapium;

IP9 - Áreas livres públicas, junto ao Sistema Rodo-Ferroviário, com usos compatíveis com as ZCS constantes do Anexo 3;

IP10 - Áreas com indicação de uso predominantemente compatíveis com ZCS constante do Anexo 3, admitidos os usos residenciais dentro dos limites da Vila dos Pescadores.

IP11 - Aterro Cosipa - Destinado à Atividade Retroportuária, Terminais Intermodais de Cargas/TIC, usos de comércio e serviços de apoio ao setor industrial e ao complexo portuário e demais usos compatíveis com as ZCS.

IP12 - Estuário - Destinado a atividades portuárias.

Art. 42 As áreas de interesse público terão regime urbanístico próprio, compatibilizado com o das áreas vizinhas.

CAPÍTULO II DAS ÁREAS DE INTERESSE URBANÍSTICO

Art. 43 As áreas de interesse urbanístico, são as áreas de preservação ou de renovação da paisagem urbana.

Art. 44 As áreas de preservação ou de renovação da paisagem urbana são aquelas que contém bens ou valores sócio-culturais dignos de serem preservados e recuperados, com vistas a atender aos objetivos do Plano Diretor.

Art. 45 As áreas de preservação ou de renovação da paisagem urbana, que deverão ser objeto de projetos específicos, abrangem:

I - os Sambaquis;

II - o Caminho do Mar;

III - a Ponte Preta;

IV - os Parques Urbanos e as áreas verdes livres públicas;

V - os núcleos históricos (Largo do Sapó, Itutinga - antiga Cubatão de Cima, Companhia Santista de Papel, Biblioteca Municipal e Arquivo Histórico "Prof. João Rangel Simões", casas da RFFSA e Cruzeiro Quinhentista).

Parágrafo único. As áreas de preservação ou de renovação da paisagem urbana, que se encontram definidas com base na sua potencialidade, terão regime urbanístico próprio, em decorrência de sua localização, valor histórico e paisagístico, e serão objeto de lei específica, que disponha sobre a proteção do seu patrimônio.

CAPÍTULO III DAS ÁREAS DE INTERESSE AMBIENTAL

Art. 46 As áreas de interesse ambiental são os espaços físicos que, por suas características fisiográficas, geológicas, hidrológicas, botânicas e climatológicas, devem ter sua ocupação e utilização regulamentadas, no sentido de que o patrimônio ambiental do Município seja preservado e recuperado.

Art. 47 Constituem áreas de interesse ambiental aquelas regulamentadas pelos instrumentos legais vigentes nas esferas federal, estadual e municipal.

Art. 48 As áreas de interesse ambiental abrangidas por essa legislação estão divididas em duas zonas:

I - Zona de Reserva Ecológica (ZRE); e

II - Zona de Preservação (ZPE).

Parágrafo único. Qualquer intervenção nas áreas de interesse ambiental deverá estar de acordo com as legislações federais e estaduais, a que se submetem, com as Diretrizes do Plano Diretor e será definida por projeto de ocupação aprovado por lei específica.

Art. 49 As ZRE`s compreendem o Parque da Serra do Mar, a partir da Cota 50, mais os morros isolados inseridos na área urbana (Morro do Governo ou Jesuíta, Morro Boa Vista, Morro Areais, Morro do Casqueirinho, Morro do Cotia-Pará e outros morros menores), destacadas no Anexo 1.

Parágrafo único. As autorizações já fornecidas pelos órgãos competentes, com relação à intervenção nestas áreas, se de interesse público, poderão ser mantidas e eventualmente revisadas.

Art. 50 Nas ZPE`s poderá ser admitida a existência de determinados usos, com vistas à preservação permanente e à recuperação ambiental.

§ 1º Os usos permitidos nestas zonas referem-se àqueles restritos às instituições relacionadas a atividades ecológicas, de pesquisa

científica, e educacional que visem a sua preservação e recuperação.

§ 2º São as seguintes as Zonas consideradas de Preservação, ZPE, discriminadas nos Anexos 1 e 5:

ZPE1 - Parque dos Manguezais
A Nhapium/Saracura
B Rio Santana/Córrego da Mãe Maria
C Quadrilátero
ZPE2 - Parque do Rio Casqueiro/Rio Tatu
ZPE3 - Ponta do Casqueiro
ZPE4 - Parque do Estuário
ZPE5 - Piaçaguera/Rio Mogi
ZPE6 - Parque do Perequê
ZPE7 - Parque do Marzagão
ZPE8 - Parque do Vale Verde

TÍTULO IV DO REGIME URBANÍSTICO DAS ÁREAS URBANAS FUNCIONAIS

Art. 51 As áreas urbanas funcionais são aquelas que se enquadram nos padrões urbanísticos constantes desta Lei.

CAPÍTULO I DOS PADRÕES URBANÍSTICOS

Art. 52 Os padrões urbanísticos são a representação quantitativa da ordenação do espaço urbano com vistas ao:

- I - adequado relacionamento das edificações com o local onde se encontram;
- II - adequado relacionamento das densidades populacionais e das atividades exercidas nas zonas com os equipamentos urbanos.

Art. 53 Os padrões urbanísticos poderão ser alterados em decorrência da evolução urbana, a partir das deliberações emanadas de comissão permanente, integrada por equipe multidisciplinar de técnicos da Assessoria Municipal de Planejamento, da Secretaria de Desenvolvimento Urbano, da Assessoria Jurídica, e de representantes de entidades de classes, submetidas à Câmara Municipal, sob forma de revisão.

Art. 54 Define-se o regime urbanístico por meio de normas relativas:

- I - ao uso e ocupação do solo; e
- II - aos dispositivos do controle de edificações.

Parágrafo único. As normas relativas ao controle de edificações são aquelas constantes do Código de Edificações do Município.

CAPÍTULO II DO USO E OCUPAÇÃO DO SOLO

Seção I Das Disposições Preliminares

Art. 55 O uso do solo, para atividades urbanas no Município, é regulado mediante a instituição de zonas de uso:

- I - as zonas de uso estão delimitadas por vias e logradouros públicos, divisas de lotes e acidentes geográficos, conforme apresentadas no Anexo 1 e descritas no Anexo 5;
- II - em cada zona haverá usos do solo permitidos e sujeitos a controle especial.

Art. 56 A disposição dos usos e atividades, bem como os critérios para a ocupação do solo na área urbana da Cidade obedecerão às disposições desta Lei.

Art. 57 O Município ordenará o uso e a ocupação do solo com o objetivo básico de promover o desenvolvimento urbano, mediante a adoção dos seguintes Instrumentos:

- I - utilização do Sistema Tributário, como elemento de política urbana, com vistas a estimular ou restringir a ocupação do solo, definido em lei específica;
- II - utilização do Sistema Tributário, como elemento de estímulo às atividades econômicas no Município, mediante a criação de incentivos fiscais e financeiros, definidos em lei específica;
- III - elaboração e implantação do Plano de Prioridades para ocupação do solo e para reurbanização das áreas de ocupação irregular, por meio de projeto específico, de acordo com as Diretrizes estabelecidas pelo Plano Diretor;

IV - utilização de instrumentos relativos a operações urbanas, que impliquem em mudança do regime urbanístico de determinadas áreas, com a finalidade de interesse social;

V - utilização da contribuição de melhoria, que poderá incidir sobre imóveis urbanos, valorizados pela execução de obras públicas municipais, tendo como limite individual o acréscimo de valor que da obra resulta para cada imóvel beneficiado.

Seção II

Das Categorias de Uso

Art. 58 Para os efeitos desta Lei, são estabelecidas as categorias de uso, discriminadas no Anexo 6, a seguir individualizadas, com as respectivas siglas e características básicas:

I - Residência Unifamiliar (R1) - edificações destinadas à habitação permanente, correspondendo a uma habitação por lote;

II - Residência Multifamiliar (R2) - edificações destinadas à habitação permanente, correspondendo a mais de uma habitação por lote, compreendendo:

1 - R2.01 - casas isoladas, geminadas, sobrepostas, sobrepostas e geminadas, sobrados isolados, geminados, ou seja, unidades residenciais completas, agrupadas horizontalmente, todas com frente para a via oficial de circulação de veículos, observadas as seguintes disposições:

a) máximo de 6 (seis) unidades por agrupamento;

b) recuo mínimo de 3m (três metros) entre agrupamentos;

c) testada mínima de 3,5m (três metros e meio) para cada unidade residencial.

2 - R2.02 - casas isoladas, geminadas, sobrepostas, sobrepostas e geminadas, sobrados isolados, geminados, ou seja, unidades residenciais completas, agrupadas horizontalmente, em conjuntos perpendiculares à via oficial de circulação de veículos, observadas as seguintes disposições:

a) máximo de 6 (seis) unidades por agrupamento;

b) recuo mínimo de 3m (três metros) no pavimento térreo, para garantir acesso às unidades habitacionais, em uma das divisas laterais do lote;

c) testada mínima de 3,5m (três e meio metros) para cada unidade residencial;

3 - R2.03 - habitações agrupadas verticalmente.

III - Conjunto Residencial (R3) - grupo ou grupos de edificações destinadas à habitação permanente, isoladas ou agrupadas horizontal ou verticalmente, ocupando área terreno superior a 1.200,00m² (um mil e duzentos metros quadrados), dispo de espaços e instalações de utilização comum a todas as habitações do conjunto, cujos requisitos encontram-se elencados na Seção V deste Título;

IV - Comércio Diversificado Compatível Com o Uso Residencial (C1) estabelecimentos de venda direta ao consumidor, ou não, de produtos compatíveis com o uso residencial no que diz respeito à distribuição e armazenagem dos produtos comercializáveis, porte e regime de funcionamento do estabelecimento, (horários, emissão de odores, nível de ruído, tráfego);

V - Comércio Diversificado Incompatível Com o Uso Residencial (C2) estabelecimentos de venda direta ao consumidor ou não, de produtos relacionados ou não com o uso residencial, porém não compatíveis com este uso, pelo porte dos produtos, pelo tipo de mercadoria (produtos perigosos) e pelo regime de funcionamento do estabelecimento (horários, emissão de odores, nível de ruído);

VI - Indústria Diversificada (I1) - estabelecimentos que podem se adequar aos padrões de usos não industriais, no que diz respeito às características de ocupação dos lotes, de acesso, de localização, de tráfego, de serviços urbanos, aos níveis de ruídos, de vibrações e de poluição ambiental. Enquadram-se nesta categoria de uso as indústrias que não utilizam combustíveis, sólidos ou líquidos; que não produzem ruído, medido a 1,5m (um metro e meio) de qualquer ponto de sua divisa, superior a 70 dB (setenta Decibéis) na curva B do Medidor de Intensidade de Som, e cujos processos não põem em risco a saúde humana, sendo que os despejos de qualquer natureza possam ser tratados no próprio lote, assim como as necessidades de espaços para carga, descarga e estacionamento de veículos;

VII - Indústria Especial (I2) - estabelecimentos que implicam na fixação de padrões específicos referentes às características de ocupação dos lotes, de acesso, de localização, de tráfego, de serviços urbanos, e de níveis de ruídos, de vibrações e de poluição ambiental; estabelecimentos cujo funcionamento possam causar prejuízo à saúde, à segurança, ao bem estar público e à integridade da flora e da fauna regionais;

VIII - Serviços Compatíveis Com o Uso Residencial (S1) estabelecimentos destinados à prestação de serviços à população, ou não, que podem se adequar aos mesmos padrões de usos residenciais, no que diz respeito às características de ocupação dos lotes, de acesso, de tráfego, de serviços urbanos e aos níveis de ruídos, vibrações e de poluição ambiental;

VIII - Serviços de Apoio ao Uso Residencial (S1) - estabelecimentos destinados à prestação de serviços à população, ou não, que podem se adequar aos mesmos padrões de usos residenciais, no que diz respeito às características de ocupação dos lotes, de acesso, de tráfego, de serviços urbanos e aos níveis de ruídos, vibrações e de poluição ambiental; (Redação dada pela Lei Complementar nº 50/2007)

VIII - Serviços de Apoio ao Uso Residencial (S1) - estabelecimentos destinados à prestação de serviços, que podem se adequar aos mesmos padrões de usos residenciais, no que diz respeito as características de ocupação dos lotes, de acesso, de tráfego, de serviços urbanos e aos níveis de ruídos, vibrações e de poluição ambiental; (Redação dada pela Lei Complementar nº 54/2008)

IX - Serviços Diversificados (S2) - estabelecimentos destinados à prestação de serviços à população ou a empresas, porém incompatíveis com o uso residencial, que implicam na fixação de padrões específicos referentes às características de ocupação, do porte, de acesso, de localização, de vibrações e de poluição ambiental;

IX - Serviços Incompatíveis com o Uso Residencial (S2) - estabelecimentos destinados à prestação de serviços à população ou a empresas, porém incompatíveis com o Uso Residencial, que implicam na fixação de padrões específicos referentes às características de ocupação, de porte (lote não superior a 1.200m² - mil e duzentos metros quadrados), de acesso, de localização, de vibrações e de poluição ambiental; (Redação dada pela Lei Complementar nº 50/2007)

IX - Serviços Diversificados (S2) - estabelecimentos destinados à prestação de serviços, que implicam na fixação de padrões específicos referentes às características de ocupação, de porte (lote não superior a 1.200m² - mil e duzentos metros quadrados), de acesso, de localização, de vibrações, de ruídos e de poluição ambiental; (Redação dada pela Lei Complementar nº 54/2008)

X - Serviços Diversificados (S3) - estabelecimentos destinados à prestação de serviços a empresas, porém, incompatíveis com o

Uso Residencial, que implicam na fixação de padrões específicos referentes às características de localização e acesso. (Redação acrescida pela Lei Complementar nº 50/2007)

X - Serviços Incompatíveis com o Uso Residencial (S3) - estabelecimentos de grande porte destinados à prestação de serviços, porém incompatíveis com o uso residencial, que implicam na fixação de padrões específicos referentes às características de localização e acesso. (Redação dada pela Lei Complementar nº 54/2008)

XI - Instituições de Apoio ao Uso Residencial (E1) - espaços, estabelecimentos ou instalações destinados à educação e assistência social, cujo funcionamento embora seja compatível com o Uso Residencial, necessitem de controles especiais no que se refere a padrões de produção de ruídos e vagas de estacionamento; (Redação acrescida pela Lei Complementar nº 37/2005) (Renumerado pela Lei Complementar nº 50/2007)

XII - Instituições Compatíveis com o Uso Residencial (E2) - espaços, estabelecimentos ou instalações destinados à educação, saúde, cultura, assistência social, culto religioso ou Administração Pública, cujo funcionamento seja compatível com o Uso Residencial quanto às características de padrões viários, níveis de ruídos e de concentração de pessoas; (Redação acrescida pela Lei Complementar nº 37/2005) (Renumerado pela Lei Complementar nº 50/2007)

XIII - Instituições Diversificadas (E3) - espaços, estabelecimentos ou instalações destinados à educação, saúde, lazer, cultura, assistência social, culto religioso ou Administração Pública, cujo funcionamento seja incompatível com o Uso Residencial por implicarem em grande concentração de pessoas ou de veículos, níveis altos de ruídos ou emissão de odores, ou ainda, em padrões viários especiais. (Redação acrescida pela Lei Complementar nº 37/2005) (Renumerado pela Lei Complementar nº 50/2007)

XIV - Serviços Diversificados (S3) - estabelecimentos destinados à prestação de serviços a empresas, porém, incompatíveis com o Uso Residencial, que implicam na fixação de padrões específicos referentes às características de localização e acesso. (Renumerado pela Lei Complementar nº 37/2005) (Renumerado pela Lei Complementar nº 50/2007)

XV - Instituições Compatíveis Com o Uso Residencial (E1) - espaços, estabelecimentos ou instalações destinados à educação, saúde, cultura, assistência social, culto religioso ou administração pública, cujo funcionamento seja compatível com o uso residencial quanto às características de padrões viários, níveis de ruídos e de concentração de pessoas; (Renumerado pela Lei Complementar nº 37/2005) (Renumerado pela Lei Complementar nº 50/2007)

XVI - Instituições Diversificadas (E2) - espaços, estabelecimentos ou instalações destinados à educação, saúde, lazer, cultura, assistência social, culto religioso ou administração pública, cujo funcionamento seja incompatível com o uso residencial por implicarem em grande concentração de pessoas ou de veículos, níveis altos de ruídos ou emissão de odores, ou ainda, em padrões viários especiais. (Renumerado pela Lei Complementar nº 37/2005) (Renumerado pela Lei Complementar nº 50/2007)

Art. 58 Para os efeitos desta Lei, são estabelecidas as categorias de uso, discriminadas no Anexo 6, a seguir individualizadas, com as respectivas siglas e características básicas:

I - Residência Unifamiliar (R1) - edificações destinadas à habitação permanente, correspondendo a 1 (uma) habitação por lote;

II - Residência Multifamiliar (R2) - edificações destinadas à habitação permanente, correspondendo a mais de uma habitação por lote, compreendendo:

1. R2.01 - Unidades residenciais completas, agrupadas horizontalmente, todas com frente para a via oficial de circulação de veículos, observadas as seguintes disposições:

- a) máximo de 6 (seis) unidades por agrupamento;
- b) recuo mínimo de 3m (três metros) entre agrupamentos;
- c) testada mínima de 3,50m (três e meio metros) para cada unidade residencial.

2. R2.02 - Unidades residenciais completas, agrupadas horizontalmente, em conjuntos perpendiculares à via oficial de circulação de veículos, observadas as seguintes disposições:

- a) máximo de 6 (seis) unidades por agrupamento;
- b) recuo mínimo de 3m (três metros) no pavimento térreo, para garantir acesso às unidades habitacionais, em uma das divisas laterais do lote;
- c) testada mínima de 3,50m (três e meio metros) para cada unidade residencial.

3. R2.03 - Habitações agrupadas verticalmente.

III - Conjunto Residencial (R3) - grupo ou grupos de edificações destinadas à habitação permanente, isoladas ou agrupadas horizontal ou verticalmente, ocupando área de terreno superior a 1.200,00m² (um mil e duzentos metros quadrados), dispostos de espaços e instalações de utilização comum a todas as habitações do conjunto, cujos requisitos encontram-se elencados na Seção V deste Título;

IV - Comércio Diversificado Compatível Com o Uso Residencial (C1) estabelecimentos de venda direta ao consumidor, ou não, de produtos compatíveis com o uso residencial no que diz respeito à distribuição e armazenagem dos produtos comercializáveis, porte e regime de funcionamento do estabelecimento, (horários, emissão de odores, nível de ruído, tráfego);

V - Comércio Diversificado Incompatível Com o Uso Residencial (C2) estabelecimentos de venda direta ao consumidor, ou não, de produtos relacionados, ou não, com o uso residencial, porém não compatíveis com este uso, pelo porte dos produtos, pelo tipo de mercadoria (produtos perigosos) e pelo regime de funcionamento do estabelecimento (horários, emissão de odores, nível de ruído);

VI - Indústria Diversificada (I1) - estabelecimentos que podem se adequar aos padrões de usos não industriais, no que diz respeito às características de ocupação dos lotes, de acesso, de localização, de tráfego, de serviços urbanos, aos níveis de ruídos, de vibrações e de poluição ambiental. Enquadram-se nesta categoria de uso as indústrias que não utilizam combustíveis, sólidos ou

líquidos; que não produzem ruído, medido a 1,5m (um metro e meio) de qualquer ponto de sua divisa, superior a 70 dB (setenta Decibéis) na curva B do Medidor de Intensidade de Som, e cujos processos não põem em risco a saúde humana, sendo que os despejos de qualquer natureza possam ser tratados no próprio lote, assim como as necessidades de espaços para carga, descarga e estacionamento de veículos;

VII - Indústria Especial (I2) - estabelecimentos que implicam na fixação de padrões específicos referentes às características de ocupação dos lotes, de acesso, de localização, de tráfego, de serviços urbanos, e de níveis de ruídos, de vibrações e de poluição ambiental; estabelecimentos cujo funcionamento possa causar prejuízo à saúde, à segurança, ao bem-estar público e à integridade da flora e da fauna regionais;

VIII - Serviços de Apoio ao Uso Residencial (S1) - estabelecimentos destinados à prestação de serviços que devem se adequar aos mesmos padrões de usos residenciais, no que diz respeito às características de ocupação dos lotes, de acesso, de tráfego, de serviços urbanos e aos níveis de ruídos, vibrações e de poluição ambiental;

IX - Serviços Diversificados (S2) - estabelecimentos destinados à prestação de serviços, que implicam na fixação de padrões específicos referentes às características de ocupação, de porte, de acesso, de localização, de vibrações, de ruídos e de poluição ambiental;

X - Serviços Incompatíveis com o Uso Residencial (S3) - estabelecimentos de grande porte destinados à prestação de serviços, porém incompatíveis com o uso residencial, que implicam na fixação de padrões específicos referentes às características de localização e acesso;

XI - Instituições de Apoio ao Uso Residencial (E1) - espaços, estabelecimentos ou instalações destinados à educação, saúde, culto religioso, assistência social e administração pública, cujo funcionamento embora seja compatível com o Uso Residencial, necessitem de controle no que se refere ao porte (lotes não superiores a 600,00m²) e a padrões de produção de ruídos e vagas de estacionamento;

XII - Instituições Compatíveis com o Uso Residencial (E2) - espaços, estabelecimentos ou instalações destinados à educação, saúde, cultura, assistência social, culto religioso ou administração pública, cujo funcionamento seja compatível com o Uso Residencial quanto às características de padrões viários, níveis de ruídos e de concentração de pessoas;

XIII - Instituições Diversificadas (E3) - espaços, estabelecimentos ou instalações destinados à educação, saúde, lazer, cultura, assistência social, culto religioso ou Administração Pública, cujo funcionamento seja incompatível com o Uso Residencial por implicarem em grande concentração de pessoas ou de veículos, níveis altos de ruídos ou emissão de odores, ou ainda, em padrões viários especiais. (Redação dada pela Lei Complementar nº 69/2012)

§ 1º São admitidos usos mistos, localizados em qualquer Zona de Uso, desde que atendidas as exigências do artigo 71.

§ 2º Além das características básicas, estipuladas neste artigo, para as diferentes categorias de uso, devem as mesmas atender às exigências maiores e demais disposições instituídas nesta Lei, para cada zona de uso.

Seção III

Das Zonas de Uso

Art. 59 Nas áreas urbanas funcionais, as unidades territoriais denominam-se "zonas", que se subdividem segundo a tendência de uso do solo, nas seguintes subcategorias:

I - ZR 1 - Zona de Uso Residencial de Baixa Densidade:

1. Vale Verde

II - ZR 2 - Zona de Uso Residencial de Média Densidade:

1. Jd. das Indústrias;
2. Vila Natal;
3. Costa Muniz;
4. Vila São José; e
5. Caraguatá.

III - ZR 3 - Zona de Uso Residencial de Alta Densidade:

1. Vila Nova;
2. Casqueiro; e
3. Bolsões (A, B, C), respectivamente Bolsões VII, VIII e IX.

IV - ZCC - Zona de Comércio Central

V - ZCS - Zona de Comércio e Serviços de Apoio à Indústria:

1. Areais;
2. Cafezal;
3. Basan; e

4. Casqueiro (A, B, C, D).

VI - ZI - Zona Industrial:

1. Pólo Industrial;
2. Estireno; e
3. Companhia Santista de Papel.

Parágrafo único. A localização, a descrição dos perímetros e os índices urbanísticos, relativos às zonas de uso referidas neste artigo, encontram-se descritos, respectivamente, nos Anexos 1, 5 e 3.

Subseção I
Das Zonas Residenciais

Art. 60 As Zonas Residenciais (ZR) abrangem as atividades residenciais, exercidas em função da habitação, as complementares ou compatíveis, e os equipamentos locais comunitários e de serviço público.

Art. 61 Nas Zonas Residenciais serão permitidos condomínios fechados, obedecidas às disposições previstas nesta Lei.

Subseção II
Da Zona de Comércio Central

Art. 62 A Zona de Comércio Central (ZCC) é caracterizada pela predominância de atividades comerciais e de serviços.

Art. 63 Na Zona de Comércio Central, quando os pavimentos térreo e segundo destinarem-se, exclusivamente, ao uso comercial e de serviços ou a garagens, é permitida a utilização, para esses pavimentos, de até 92% (noventa e dois por cento) da área do lote, incluindo a ocupação total dos recuos frontal e lateral, mantido o recuo mínimo de fundo de 2m (dois metros).

Art. 64 Na Zona de Comércio Central, a partir do terceiro pavimento, para qualquer uso, as restrições de recuos de frente, de fundos e laterais, deverão obedecer os índices urbanísticos dessa Zona, descritos no Anexo 3.

Parágrafo único. A altura mínima permitida para o pavimento térreo será de 4m (quatro metros), medidos verticalmente no ponto de acesso do edifício.

Subseção III
Da Zona de Comércio e Serviço de Apoio à Indústria

Art. 65 A Zona de Comércio e Serviço de Apoio à Indústria (ZCS) caracteriza-se pela predominância de serviços.

§ 1º Os usos permitidos e respectivos regimes urbanísticos das ZCS estão relacionados no Anexo 3.

§ 2º Nas Zonas ZCS1, ZCS2 e ZCS3 serão admitidas, sob controle especial, indústrias das categorias I2, bem como ampliações das existentes, desde que devidamente aprovadas pelos órgãos de controle ambiental, nas demais esferas de governo.

§ 3º Nas zonas, ZCS2, nos limites da Vila Elizabeth, ZCS4A, ZCS4B, ZCS4C, e ZCS4D serão admitidos usos residenciais.

Subseção IV
Da Zona Industrial

Art. 66 A Zona Industrial (ZI) é caracterizada pela predominância de atividade industrial.

Parágrafo único. Qualquer instalação industrial deverá estar de acordo com as exigências dos órgãos competentes de controle de poluição ambiental e sanitário.

Art. 67 As atividades de extração de areia, argila ou cascalho somente poderão ser implantadas em localizações determinadas pelo Poder Municipal, observadas as normas estaduais e federais pertinentes.

Seção IV
Dos índices Urbanísticos

Art. 68 Os Índices de Controle Urbanístico são os coeficientes de aproveitamento e taxa de ocupação do lote.

Parágrafo único. Os valores dos Índices de Controle Urbanístico, bem como os locais de ocorrência, estão relacionados no Anexo 3.

Art. 68-A Os Índices de Controle Urbanístico relacionados no Anexo 3 poderão ser flexibilizados, respeitado o uso permitido por esta Lei, para os projetos declarados, por Decreto, como de interesse Público Indutor de Desenvolvimento e desde que atendam, cumulativamente, os seguintes critérios:

I - ocupe TERRENO DE 3000m² ou mais, inseridos na área urbana, à execução daqueles situados na Zona Industrial;

II - gere, no mínimo, 200 novos postos permanentes de trabalho, sendo 100 diretos e 100 indiretos;

III - se consubstancie como elemento de significativo incremento à economia local;

IV - seja indutor de desenvolvimento urbano em seu entorno.

§ 1º A apreciação das condicionantes de que trata o caput será realizada pela Secretaria Municipal de Planejamento, através do Departamento de Planejamento Urbano, após prévia manifestação das Secretarias que guardem relação direta com as atividades específicas do projeto sob análise.

§ 2º A Secretaria Municipal de Planejamento indicará, se necessário, a realização, por parte do empreendedor, de medidas eficientes para mitigação e/ou a compensação das incomodidades que possam vir a ser geradas com a implantação do projeto objeto da declaração de que trata o caput.

§ 3º As ações mitigadoras e as medidas compensatórias poderão ser exigidas isoladas ou cumulativamente, dependendo do grau de incomodidade, e poderão ser executadas em localidades diversas daquelas onde o projeto será implantado.

§ 4º A aprovação de Projeto declarado como de interesse Público Indutor de Desenvolvimento deverá observar os preceitos estabelecidos pela Lei Federal 10.257/2001, denominada "Estatuto da Cidade". (Redação acrescida pela Lei Complementar nº [72/2013](#))

Art. 69 Ficam expressamente vedadas quaisquer obras de reforma nas edificações, instalações e equipamentos, com ou sem mudança da atividade originária, em desacordo com o regime urbanístico estabelecido para a zona onde se localiza o imóvel.

Art. 69 Ficam expressamente vedadas quaisquer obras de reforma nas edificações, instalações e equipamentos, com ou sem mudança da atividade originária, em desacordo com o regime urbanístico estabelecido para a zona onde se localiza o imóvel, ressalvado o disposto no artigo 68-A. (Redação acrescida pela Lei Complementar nº [72/2013](#))

Art. 70 São vinculadas às construções, devidamente aprovadas, as áreas dos terrenos comprometidas no projeto.

Parágrafo único. Ficam vedadas, ainda que tenham sido objeto de alienação, a construção sobre as áreas que devem ser mantidas livres, em razão da taxa de ocupação, do índice de aproveitamento, da altura das edificações e dos recuos para ajardinamento, quando tiverem atingido os seus valores máximos.

Art. 71 É admitido o uso misto em lotes e edificações localizados em qualquer zona de uso, desde que:

I - cada um dos usos seja permitido na zona e atenda, isolada e conjuntamente, as disposições desta Lei;

II - para cada uso sejam previstas áreas de acesso e de circulação independentes;

III - os usos não residenciais que estejam voltados diretamente à via pública.

Art. 72 O pavimento térreo em pilotis, quando livre e desembaraçado, e sem qualquer vedação, a não ser a caixa de escadas e ou de elevadores, não será computado para efeito do cálculo do coeficiente de aproveitamento.

Art. 73 No caso de lote de esquina, um dos recuos será considerado como principal estabelecido no Anexo 3, enquanto os demais poderão ser considerados secundários, respeitando-se o recuo mínimo de 2,00m (dois metros).

Parágrafo único. Os lotes com frente para mais de um logradouro público, que não formem esquina, terão os recuos frontais considerados como principais, respeitando-se o estabelecido no Anexo 3.

Art. 74 Os conjuntos de prédios residenciais, comerciais ou mistos deverão ter afastamento entre blocos de, no mínimo, 4,0m (quatro metros) + H10, sendo o H a distância do piso considerado e do segundo pavimento que deve ser aplicado toda vez que o edifício exceda a 4 (quatro) pavimentos, sem prejuízo dos demais recuos.

Art. 75 Não serão computados para cálculo da Taxa de Ocupação e do Coeficiente de Aproveitamento:

I - beirais de até 1,0m (um metro);

II - pergolados, em que o espaçamento entre elementos seja menor ou igual a 3 (três) vezes a largura dos mesmos, respeitando um espaçamento mínimo de 0,15m (quinze centímetros) e no máximo de 0,45m (quarenta e cinco centímetros);

III - abrigos de automóveis com área máxima de 20m² (vinte metros quadrados), sem vedação de qualquer espécie;

IV - passagens cobertas com área máxima de 10m² (dez metros quadrados) e extensão máxima de 4,00m (quatro metros), permitidas, sem vedação de qualquer espécie.

§ 1º Tratando-se de uso exclusivamente comercial no pavimento térreo, será permitida a ocupação dos recuos obrigatórios com frente para a via pública, como complemento da atividade comercial, não se permitindo no entanto construções, instalações de mobiliário ou máquinas em caráter permanente, garantidas as entradas independentes dos estabelecimentos, a iluminação e ventilação naturais através de portas e janelas em área não inferior a 60% (sessenta por cento) da área da fachada.

§ 2º Os pergolados poderão ocupar os recuos mínimos obrigatórios, desde que o espaçamento entre eles esteja de acordo com o enunciado no item II deste artigo.

§ 3º Os abrigos de automóveis, de que trata o inciso III deste artigo, poderão ser localizados nas áreas de recuos obrigatórios.

§ 4º As passagens cobertas de que trata o inciso IV deste artigo, poderão ser localizadas nas áreas de recuos laterais obrigatórios.

§ 5º As áreas descobertas integrantes dos edifícios, inclusive a área de garagem em prédios sobre pilotis, as caixas de escadas e de elevadores, serão consideradas áreas úteis, portanto área construída, deixando apenas de ser computadas nos cálculos das Taxas de Ocupação e dos Coeficientes de Aproveitamento.

Art. 76 Não será computada no cálculo do Coeficiente de Aproveitamento a área destinada à garagem dos edifícios, desde que não ultrapasse o total permitido para os demais usos, conforme Anexo 3, com exceção das edificações que se destinem exclusivamente ao estacionamento de veículos.

Art. 77 Em todas as zonas 20% (vinte por cento) da área remanescente resultante da aplicação da Taxa de Ocupação, ou aplicação dos recuos mínimos obrigatórios, deverão ser mantidas permeáveis.

Art. 78 Em edificações com mais de 5 (cinco) pavimentos é obrigatório a instalação de elevadores, obedecidas as normas técnicas oficiais e as demais especificações dispostas no Código de Edificações do Município.

Art. 79 No recuo de fundo obrigatório é admitida a construção de edícula isolada, com afastamento mínimo de 3m (três metros) da edificação principal, não sendo incluída na Taxa de Ocupação Máxima do lote até o limite de 30m² (trinta metros quadrados), não podendo ultrapassar o limite de 1/3 (um terço) da área da construção principal, admitida a tolerância de 10% (dez por cento) da área resultante deste cálculo.

Parágrafo único. A edícula prevista no "caput" deste artigo terá destinação específica de complemento da edificação principal, não podendo, em qualquer caso, caracterizar unidade autônoma.

Seção V Dos Conjuntos Residenciais

Art. 80 Na implantação de conjuntos residenciais, enquadrados na categoria de uso R3, deverão ser atendidos os seguintes requisitos:

I - espaços de utilização comum não cobertos, destinados ao lazer de, no mínimo, 6m² (seis metros quadrados) por habitação;

II - espaços de utilização comum, cobertos ou não, destinados à instalação de equipamentos sociais de, no mínimo, 4m² (quatro metros quadrados) por habitação, não sendo computados, quando cobertos, para efeito do Cálculo do Coeficiente de Aproveitamento, até o máximo de 4m² (quatro metros quadrados) por habitação, desde que ocupem o pavimento térreo.

§ 1º Os espaços definidos nos itens I e II deverão ser devidamente equipados para os fins a que se destinam, constituindo parte integrante do projeto.

§ 2º O conjunto poderá dispor de espaços cobertos destinados aos usos das Categorias C1 e S1, correspondendo ao máximo de 2m² (dois metros quadrados) de área construída por habitação, sem prejuízo da Taxa de Ocupação e do Coeficiente de Aproveitamento da respectiva Zona.

§ 3º Todo conjunto habitacional de interesse social construído em área cedida ou doada pelo Poder Público obedecerá a forma de edificação com 03 ou mais pavimentos.

§ 3º Todo conjunto habitacional de interesse social construído em área cedida ou doada pelo Poder Público obedecerá preferencialmente à forma de edificação com 03 ou mais pavimentos. (Redação dada pela Lei Complementar nº 48/2007)

§ 4º Facultativamente, à critério do Poder Público, poderá haver incentivo para empreendimentos particulares na forma prevista no § 3º.

§ 4º Construções habitacionais térreas, em casos excepcionais, podem ser construídas em áreas cedidas ou doadas pelo Poder Público obedecendo o interesse social de determinada comunidade à critério do Poder Executivo. (Redação dada pela Lei Complementar nº 48/2007)

§ 5º Facultativamente, a critério do Poder Público, poderá haver incentivo para empreendimentos particulares na forma prevista nos parágrafos 3º e 4º. (Redação acrescida pela Lei Complementar nº 48/2007)

Art. 81 As edificações do conjunto deverão estar em conformidade com as seguintes disposições:

I - no caso de blocos de habitações agrupadas horizontalmente:

- a) máximo de 6 (seis) unidades por agrupamento;
- b) recuo mínimo de 3m (três metros) entre agrupamentos;
- c) testada mínima de 3,5m (três metros e meio) para cada unidade residencial.

II - no caso de habitações isoladas, a distância mínima entre duas unidades habitacionais será de 3,0m (três metros);

III - os conjuntos de prédios residenciais, comerciais ou mistos deverão ter afastamento entre blocos de, no mínimo, 4,0m (quatro metros) + H10, sendo o H a distância do piso considerado e do piso do segundo pavimento que deve ser aplicado toda vez que o edifício exceda a 4 (quatro) pavimentos, sem prejuízo dos demais recuos, sendo que cada fachada de bloco não poderá ultrapassar a dimensão máxima de 60m (sessenta metros).

Art. 82 Os acessos às edificações do conjunto poderão ser realizados através de via particular interna ao conjunto.

Parágrafo único. A largura mínima da via de circulação de veículos interna ao conjunto, será de:

- a) 8,5m (oito e meio metros), dos quais 3m (três metros) destinados aos passeios, quando seu comprimento for menor ou igual a 200m (duzentos metros);
- b) quando as ruas de acesso tiverem comprimento superior a 200m (duzentos) metros, serão obrigatórios os dispositivos para manobras de veículos, de forma a permitir a inscrição de um círculo com diâmetro mínimo de 20m (vinte metros), salvo os casos em que ocorram cruzamentos com ruas de categoria superior;
- c) 12,00m (doze metros), dos quais 4m (quatro metros) destinados aos passeios, quando sua extensão for maior que 200m (duzentos metros).

Art. 83 Somente a via particular de circulação de veículos interna, com largura igual ou superior a 14,5m (quatorze e meio metros) poderá estabelecer ligação entre duas vias oficiais de circulação.

Art. 84 As garagens ou estacionamentos coletivos poderão ter acesso direto à via oficial de circulação, obedecidos os recuos estabelecidos por Lei.

Art. 85 Os recuos frontais, com relação às vias internas do conjunto não são considerados obrigatórios, sendo estabelecido a partir dos critérios adotados pelo projeto.

Art. 86 Todas as áreas de uso comum serão caracterizadas como bens de condomínio do conjunto.

Seção VI

Dos Parques Lineares

Art. 87 Os parques lineares constituem áreas de interesse paisagístico associados aos parques urbanos, ao Sistema Viário e às ciclovias, podendo ainda estar associados a equipamentos sociais, cujo detalhamento deverá ser objeto de projeto, aprovado por lei específica conforme Diretrizes do Plano Diretor.

Art. 88 As larguras das faixas que compõem o Sistema de Parques Lineares podem variar de um mínimo de 15m (quinze metros) até 60m (sessenta metros), para permitir a implantação de equipamentos de interesse social com o tratamento paisagístico adequado, garantindo a proteção ao meio ambiente, de acordo com as Diretrizes do Plano Diretor.

Art. 89 Os Parques Lineares poderão situar-se junto a elementos naturais (áreas de mangues, margens de rios e "lagos") e junto a elementos construídos (ruas, rodovias, ferrovias e faixas de domínio), conforme Diretrizes do Plano Diretor.

Seção VII

Dos Postos de Combustíveis

Art. 90 Somente é permitida a localização de postos de combustíveis ao longo das vias classificadas como arteriais, coletoras e sub-coletoras, no Sistema Viário de Cubatão, cumpridas as disposições desta Lei e as do Código de Obras.

Art. 91 A distância mínima estabelecida entre dois postos de abastecimento de combustíveis é de 30m (trinta metros), medidos entre as bombas de abastecimento.

Art. 92 Fica estabelecida a distância de 100m (cem metros), entre o terreno onde se pretende instalar um posto de abastecimento de combustíveis e a localização de arsenal ou qualquer equipamento, que implique em aglutinação de pessoas, tais como equipamentos de saúde, de educação, religiosos, carcerários, orfanatos e asilos.

Art. 93 São permitidos nos postos de abastecimento de combustíveis, os seguintes serviços:

I - venda de combustíveis e gás (GLP) de uso doméstico;

II - venda, instalação, troca ou conserto de pneus, baterias, e outras peças de veículos que sejam de fácil e rápida instalação;

III - lavagem e lubrificação;

IV - comércio e serviços de conveniência.

Parágrafo único. As atividades dispostas nos incisos I, II e III deste artigo, dependerão, para autorização do órgão municipal competente, da instalação de sistemas de tratamento de efluentes líquidos e sólidos resultantes, de acordo com as aprovações dos órgãos de controle ambiental nas demais esferas de Governo.

Art. 94 A área mínima do lote para a implantação de postos de combustíveis é de 600m² (seiscentos metros quadrados).

Art. 95 Os índices urbanísticos para uso previsto nesta Seção, independente da Zona de Uso, são:

I - taxa de ocupação máxima = 0,5; e

II - coeficiente de aproveitamento máximo = 0,5.

§ 1º As coberturas das bombas de combustível não estão incluídas nestes índices urbanísticos, até o limite de 30m² (trinta metros quadrados) de cobertura por bomba, a partir do qual é considerada área excedente para cálculo dos índices, em qualquer caso, serão obedecidos os recuos obrigatórios de, no mínimo, 5m (cinco metros) de fundo, 3m (três metros) de cada um dos lados, e 5m (cinco metros) de frente, independentemente da Zona de Uso na qual se situar o posto.

§ 2º Para a implantação dos edifícios os recuos serão de 3m (três metros) de um dos lados, e 5m (cinco metros) de frente, independentemente da Zona de Uso na qual se situar o posto.

Seção VIII

Das áreas de Estacionamentos

Art. 96 Os imóveis que se enquadram nas categorias de uso constantes do Anexo 7, devem possuir área para estacionamento de veículos, respeitados os dimensionamentos ali constantes.

§ 1º Nos casos em que o número de vagas seja superior a 100 (cem), serão exigidos dispositivos para entrada e saída dos veículos, a fim de minimizar a interferência no tráfego da via de acesso ao imóvel.

§ 2º Poderão ser utilizados para estacionamento ou área para carga e descarga os recuos previstos por esta Lei, desde que não interfiram na área de circulação de pedestres e tenham as condições de acesso previstas no Código de Obras.

Art. 97 O espaço mínimo necessário para estacionar um veículo será de 12,5m² (doze e meio metros quadrados), com largura mínima de 2,5m (dois e meio metros) para as categorias de uso residencial, comercial e de serviços; e será de 20m² (vinte metros quadrados), com largura mínima de 2,75m (dois metros e setenta e cinco centímetros) para a categoria de uso industrial.

Art. 98 O espaço mínimo para carga e descarga será de 24m² (vinte e quatro metros quadrados), com largura mínima de 3m (três metros).

Parágrafo único. Nas edificações existentes na data da publicação desta Lei, desprovidas deste espaço, os serviços de carga e descarga deverão ser realizados em horários determinados pela Prefeitura Municipal.

Art. 99 Quando se tratar de edificação destinada exclusivamente a garagem para estacionamento de veículos, o coeficiente máximo de aproveitamento do lote será acrescido de 50% (cinquenta por cento) do coeficiente fixado nesta Lei para as diferentes Zonas de Uso.

Seção IX

Da Estrutura Viária

Art. 100 O Sistema Viário Urbano será constituído pelas vias existentes ou projetadas na área urbana, de conformidade com os Anexos 2 e 4 desta Lei.

§ 1º As vias projetadas em planos de urbanização passarão a integrar o Sistema Viário Urbano, após sua aprovação pela Prefeitura.

§ 2º Os alinhamentos e nivelamentos serão incluídos nas plantas dos projetos de vias e logradouros públicos e nos planos de urbanização ou parcelamento do solo.

§ 3º As vias ou logradouros públicos sujeitos à modificação, para efeito de regularização ou alargamento, obedecerão a projetos, que deverão ser aprovados pelo Executivo Municipal.

§ 4º Não serão aprovados ou permitidos desmembramentos que comprometam o prolongamento das vias existentes ou projetadas.

Art. 101 A abertura, prolongamento e ampliação de vias, estradas e caminhos deverão estar em conformidade com normas e diretrizes constantes do Plano Diretor e desta Lei.

Art. 102 O Sistema Viário será planejado de forma a atender a seguinte classificação hierárquica:

I - Rede Viária de Primeiro Nível, constituída pelas vias arteriais;

II - Rede Viária de Segundo Nível, constituída pelas vias Coletoras e Sub-Coletoras; e

III - Rede Viária de Terceiro Nível constituída pelas vias locais.

Parágrafo Único - Ficam definidos através do ANEXO 2, dentre a classificação hierárquica prevista nos incisos I e II do presente artigo - Rede viária de primeiro nível (Arteriais) e de segundo nível (coletoras e subcoletoras), os seguintes corredores comerciais:

Arteriais

1. Av. 9 de Abril (6)

Coletoras

2. Rua 25 de dezembro (12)

3. Av. Joaquim Jorge Peralta (18)

4. Av. Brasil (19)

5. Av. Joaquim Miguel Couto (23)

6. Av. Martins Fontes (26)

7. Rua São Paulo (27)

8. Av. Das Nações Unidas (28)

9. Av. Nossa Senhora da Lapa (29)

Subcoletoras

10. Rua José Cascardi (50)

11. Rua Irmã Valdevez Correa (51)

12. Rua Olívia de Jesus Peralta (53)

13. Rua Marechal Rondon (61)

14. Travessa Guarujá (68) (Redação dada pela Lei Complementar nº [69/2012](#))

Art. 103 As intersecções e conexões entre vias de diferentes níveis de serviços serão projetadas a partir do fluxo de veículos e de suas características funcionais, definidas em projeto específico.

Art. 104 As vias de circulação terão dimensões de caixa, passeios e faixas de rolamento, compatíveis com as funções a serem desempenhadas, de forma a se ajustarem ao uso e à densidade das áreas servidas, observados os índices constantes no Anexo 4.

TÍTULO V

DO LICENCIAMENTO

Art. 105 Os usos e as atividades previstas nesta Lei dependerão de licenciamento prévio a cargo do Poder Público Municipal, requerido pelo proprietário ou possuidor do imóvel à qualquer título.

Art. 106 Somente serão expedidas licenças para edificações que atendam as disposições desta Lei e do Código de Obras, devendo para tanto estar o lote devidamente regularizado junto ao órgão competente da Prefeitura Municipal.

Art. 107 Não se expedirá licença para qualquer edificação que prejudique a abertura ou ampliação de vias de circulação existentes ou projetadas.

Art. 108 Os alvarás de localização e funcionamento expedidos pelo Poder Público Municipal serão cassados caso o uso não corresponda à aprovação, sem que assista à parte qualquer indenização.

Art. 109 Serão expedidas licenças de obras relacionadas a edifícios cuja construção não esteja em conformidade com esta Lei, nos seguintes casos, respeitadas as disposições do artigo 130:

I - edifício conforme quanto ao uso, mas não conforme em outros aspectos: será permitida a reforma que não implique no agravamento da desconformidade apresentada;

II - edifício não conforme quanto ao uso: será permitida a reforma que não implique na ampliação da área utilizada ou acréscimo da área construída.

Parágrafo único. Para os edifícios conformes ou não conformes quanto a esta Lei o proprietário ou possuidor deverá apresentar Laudo de Vistoria, elaborado por técnico habilitado, devidamente inscrito junto ao órgão competente da Prefeitura, garantindo as condições de segurança e estabilidade do imóvel.

Art. 110 O prazo de vigência das licenças de uso, construção, reforma ou demolição é de 1 (um) ano, a partir da data da expedição, após o qual perderão a validade caso não tenha início a obra ou seja estabelecido o uso, ou no caso de obra iniciada, não for concluída no prazo assinalado na licença.

§ 1º Considera-se obra iniciada a conclusão dos baldrames, sapatas ou estaqueamento, no caso de construção, quando se tratar de reforma ou demolição, será caracterizada pela execução da metade dos serviços previstos.

§ 2º Os prazos estabelecidos neste artigo poderão ser prorrogados, à critério da autoridade competente, mediante justificação do interessado, desde que a prorrogação não seja contrária aos interesses públicos.

§ 3º Para solicitar a prorrogação do prazo da licença, o interessado deverá apresentar requerimento à Prefeitura até 30 (trinta) dias antes do prazo de expiração da licença.

TÍTULO VI

DAS PENALIDADES

CAPÍTULO I

DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 111 A não observação ou o descumprimento das disposições previstas nesta Lei implicará no cometimento de infração sujeitando o infrator à imposição das seguintes penalidades:

I - advertência, com prazo de 10 (dez) dias para regularização, nos casos de primeira infração, salvo quando se tratar de infração sujeita à interdição, embargo ou demolição;

II - multa pelo cometimento de infração, observado o disposto no parágrafo 1º deste artigo;

III - interdição de atividades, temporária ou definitiva, para os casos de infração continuada;

IV - embargo da obra, total ou parcial, iniciada sem aprovação ou em desacordo com os projetos aprovados, respondendo o infrator pelos danos e despesas a que der causa, direta ou indiretamente;

V - demolição ou restauração de obra ou edificação, que contrarie as normas desta Lei;

VI - apreensão das máquinas e do material usado para cometimento de infração.

§ 1º As multas obedecerão a seguinte classificação em função da gravidade da infração:

- a) Classe 1 - 500 (quinhentas) Unidades Fiscais de Referência - UFIR;
- b) Classe 2 - 200 (duzentas) Unidades Fiscais de Referência - UFIR;
- c) Classe 3 - 50 (cinquenta) Unidades Fiscais de Referência - UFIR.

§ 2º A multa e a advertência poderão ser aplicadas simultaneamente.

§ 3º As penalidades de interdição, embargo e demolição poderão ser aplicadas sem prejuízo daquelas previstas nos incisos I, II e VI deste artigo.

§ 4º Recusando-se o infrator a executar a demolição ou a restauração, a Prefeitura poderá executar o trabalho, cobrando do infrator por via administrativa ou judicial o custo do serviço apurado pelo setor competente, devidamente atualizado.

§ 5º O Servidor Público responsável, poderá aplicar a pena de multa cumulativamente com a de embargo, quando o infrator ou responsável não cumprir a determinação da regularização.

§ 6º Nas hipóteses de descumprimento do projeto aprovado, de condição estabelecida no Alvará de Licença e da imposição de embargos, demolição ou interdição, a autoridade administrativa deverá cassar a licença expedida.

Art. 112 A regularização das infrações à presente Lei corresponderá, combinada ou isoladamente:

I - ao licenciamento da obra, edificação ou uso;

II - à adequação dos correspondentes projetos aprovados de edificação, obra ou parcelamento e de suas ampliações, de usos e respectivas alterações;

III - ao cumprimento das providências exigidas pela autoridade competente e destinadas à reparação dos danos efetivos ou à prevenção dos danos potenciais, nas condições previstas nesta Lei.

Art. 113 Nos casos de reincidência, a multa prevista no inciso II do artigo 111 será aplicada pelo valor correspondente ao dobro da anterior, conforme critérios que forem estabelecidos em regulamento próprio, sem prejuízo da aplicação cumulativa de outras sanções cabíveis.

Art. 114 Na hipótese de infração envolvendo pessoa jurídica a penalidade será cumulativamente aplicada à empresa e aos seus responsáveis técnicos.

Art. 115 A Prefeitura representará junto ao CREA - 6ª Região, órgão incumbido da fiscalização do exercício profissional de engenharia e de arquitetura na Região, contra os contumazes na prática de infração a esta Lei.

Art. 116 No caso da prática contumaz de infração aos dispositivos desta Lei, por profissionais ou empresas de engenharia ou de arquitetura, a Prefeitura deverá aplicar pena de suspensão do cadastro municipal por período não inferior a 2 (dois) meses e não superior a 2 (dois) anos, sem prejuízo de outras penalidades cabíveis.

Art. 117 Da aplicação das penalidades previstas nesta Lei, caberá recurso, no prazo de 5 (cinco) dias úteis.

Art. 118 A multa deverá ser recolhida no prazo de dez dias corridos contados do decurso do prazo para defesa ou da intimação do despacho da decisão final de indeferimento, sob pena da imediata inscrição na Dívida Ativa do Município.

Art. 119 Correrão por conta do infrator ou responsável todas as despesas derivadas, direta ou indiretamente, das infrações às disposições desta Lei.

CAPÍTULO II DAS INFRAÇÕES E DAS PENALIDADES

Art. 120 São consideradas infrações as seguintes condutas prejudiciais à utilização do solo e à orientação do desenvolvimento físico-territorial das áreas urbanas de Cubatão, submetendo os infratores às penalidades descritas:

I - concorrer, de qualquer modo, para prejudicar o clima da Região ou desfigurar a paisagem: imposição de multa da Classe 1 e a demolição da obra e/ou restauração da situação anterior;

II - acelerar o processo de erosão de terras, comprometendo a estabilidade ou modificando a composição e disposição das camadas do solo, prejudicando a porosidade, permeabilidade e inclinação dos planos de clivagem: imposição de multa da Classe 1 e a restauração da área atingida;

III - promover o ressecamento do solo: imposição de multa da Classe 3 e a restauração da área atingida;

IV - comprometer o desenvolvimento das espécies vegetais em logradouros públicos: imposição de multa da Classe 2;

V - concorrer para modificar de forma prejudicial o escoamento de água de superfície e a velocidade dos cursos d'água: imposição de multa da Classe 1 e a restauração da situação anterior;

VI - concorrer para modificar de forma prejudicial o armazenamento, pressão e escoamento das águas de subsolo, com alteração do perfil do lençol freático: imposição de multa da Classe 1 e a restauração e/ou demolição de obra;

VII - alterar ou concorrer para alterar as qualidades físicas, químicas e biológicas das águas de superfície ou de subsolo: imposição de multa da Classe 1 e a restauração da situação anterior;

VIII - atentar contra construções, unidades ou conjuntos arquitetônicos e aspectos urbanos remanescentes de culturas passadas, tenham ou não sido declaradas integrantes do Patrimônio Cultural da Cidade: imposição de multa da Classe 1 e a restauração da área ou construção;

IX - promover uso proibido do imóvel: imposição de multa da Classe 1 e embargo do uso;

X - promover uso permissível do imóvel, sem prévia licença da autoridade administrativa: imposição de multa da Classe 2;

XI - deixar de observar as regras relativas ao alinhamento, índices de ocupação e de utilização de recuos mínimos, gabaritos máximos, e áreas para estacionamento ou carga e descarga: imposição de multa da Classe 2 e demolição da construção irregular;

XII - promover parcelamento do solo ou construção que comprometa o Sistema Viário Urbano: imposição de multa da Classe 1, restauração da área e/ou demolição da construção;

XIII - executar obra com finalidade de empregá-la em atividade nociva ou perigosa, sem prévia licença da autoridade administrativa: imposição de multa da Classe 1 e demolição da obra;

XIV - exercer atividade nociva ou perigosa, sem licença ou sem observar disposições desta Lei ou de seu Regulamento: imposição de multa da Classe 1;

XV - modificar projeto aprovado, introduzindo-lhe alterações contrárias às disposições desta Lei, seu Regulamento ou diretrizes administrativas: imposição de multa da Classe 2;

XVI - iniciar a execução de obras ou serviços sem licença da autoridade administrativa: imposição de multa da Classe 2 e embargo e/ou demolição, caso o licenciamento não seja possível;

XVII - assumir responsabilidade pela execução de projeto, entregando a pessoa não habilitada: imposição de multa da Classe 3;

XVIII - não atender a intimação de vistoria administrativa ou de fiscalização de rotina: imposição de multa da Classe 2.

Parágrafo único. Sem prejuízo de outras penalidades, o Poder Público poderá aplicar a pena de multa prevista na letra "a", do parágrafo 1º do artigo 111, combinada com o embargo das obras, dos parcelamentos de solo realizados em desacordo com as disposições contidas na Lei Federal nº [6.766](#), de 19 de dezembro de 1979, e nesta Lei.

CAPÍTULO III DOS PROCEDIMENTOS

Art. 121 As intimações e os Autos de Infração serão assinados por Fiscal Municipal (Servidor Público), lotado no setor competente da Prefeitura Municipal.

Art. 122 O Auto de Infração conterá, obrigatoriamente, os seguintes elementos:

I - dia, mês, ano, hora e local em que foi lavrado;

II - nome do infrator, profissão, idade, estado civil, residência e domicílio;

III - descrição sucinta do fato determinante da infração;

IV - dispositivo infringido e a multa imposta;

V - nome e assinatura do Fiscal (Servidor Público Municipal);

VI - assinatura do infrator, no caso de recusa deste o Fiscal deverá relatar no Auto.

Parágrafo único. A lavratura do Auto de Infração independe de testemunhas e o Fiscal (Servidor Público Municipal) que o subscreve assumirá inteira responsabilidade pelos seus termos, passivo de sanção por falta grave, no caso de erros ou excesso.

TÍTULO VII

DAS DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS

Art. 123 De acordo com a zona em que se situa o uso de uma gleba, lote ou edificação, aprovado anteriormente à data de vigência desta Lei, será classificado como:

I - conforme, em qualquer zona de uso, adequando-se às incentivados;

II - não conforme, em qualquer zona, o uso, a ocupação e aproveitamento da gleba, lote e edificação, que sejam inadequados em relação às normas e restrições estabelecidas para essa zona e nela não sejam permitidos.

Art. 124 O uso não conforme poderá ser tolerado, desde que sua existência regular, anteriormente à data de vigência desta Lei, seja comprovada, mediante documento expedido pela Prefeitura e, quando for o caso, por outros órgãos e entidades estaduais e federais competentes, obedecidas as disposições desta Lei e as a seguir elencadas:

I - não será admitida a substituição do uso não conforme tolerado por qualquer outro uso não conforme, que agrave a desconformidade com relação às exigências desta Lei;

II - não serão admitidas quaisquer ampliações na ocupação ou aproveitamento do solo, admitindo-se, apenas, as reformas essenciais à segurança e à higiene das edificações, instalações e equipamentos.

§ 1º A desconformidade de ocupação ou aproveitamento poderá ser tolerada exigindo-se, porém, que em projetos de ampliações as novas partes estejam em conformidade com as normas desta Lei.

§ 2º A tolerância do uso não conforme fica condicionada à inexistência de débitos inscritos na Dívida Ativa do Município, referentes ao imóvel ou à atividade objeto da tolerância.

§ 3º O uso não conforme deverá adequar-se aos níveis de ruídos e de poluição ambiental exigíveis para a zona em que esteja localizado, bem como obedecerá aos horários de funcionamento, disciplinados pela legislação pertinente.

Art. 125 Nos projetos de edificação, com licenças expedidas anteriormente à data de publicação desta Lei não será admitida qualquer alteração que resulte agravamento da desconformidade do projeto com relação ao estatuído na presente Lei.

Art. 126 Os expedientes administrativos, ainda sem despacho decisório, protocolados anteriormente à data de publicação desta Lei, que não se enquadrem nas disposições ora estatuídas, serão decididos na conformidade da legislação anterior.

Parágrafo único. O prazo máximo admitido para o início de obra de edificação, abrangida pelo disposto neste artigo, será de 1 (um) ano, a contar da data de expedição do respectivo Alvará, caracterizando-se o início de obras pelo prescrito na legislação em vigor.

Art. 126-A Fica vedado o deferimento de licença, para o funcionamento de atividades ou serviços incompatíveis com o uso residencial, em especial, a comercialização ou estoque de produtos químicos e perigosos, a produção de ruídos acima do tolerável, segundo a Organização Mundial de Saúde e de terminais de cargas dentro de Zona Residencial ou de bairros ou núcleos residenciais pré-existentes na data da publicação desta Lei Complementar. (Redação acrescida pela Lei Complementar nº 35/2005)

TÍTULO VIII

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 127 Para a execução do disposto nesta Lei poderá o Poder Executivo celebrar convênios com órgãos e entidades federais e estaduais, visando, entre outros objetivos, a fiscalização, a aprovação de projetos e o cumprimento das obrigações fixadas nesta Lei.

Art. 128 Para o efeito de aplicação desta Lei, tomar-se-á por base, para determinação da gleba ou lote, aquela constante do cadastro imobiliário municipal.

Art. 129 As áreas não ocupadas ou subutilizadas, desde que estejam contidos em loteamentos ou desmembramentos

devidamente aprovados, incluídas nas Zonas ZCS, ZI e IP, poderão receber incentivos fiscais, econômicos e financeiros estabelecidos em Legislação Municipal.

Art. 130 Ficam mantidas, em todos os seus termos, as disposições da Lei nº [2.091](#), de 21 de setembro de 1992, que instituiu o Programa de Lotes Urbanizados e Moradias Populares, por intermédio da iniciativa privada.

Parágrafo único. O zoneamento definido na Lei referida no "caput" (Zonas de Incentivo a Lotes Urbanizados e Moradias Populares - ZIU e Zonas de Incentivo à Moradias Populares - ZIP), passa a respeitar os limites das Zonas de Uso ZR2, ZR3 e ZCC, conforme dispõe o inciso II do artigo 15 desta Lei.

Art. 131 Os casos omissos e aqueles que não se enquadram nos termos desta Lei, relacionados com o parcelamento, uso e ocupação do solo do Município, serão decididos por uma Comissão Permanente a ser composta por representantes das Assessorias de Planejamento, Jurídica e da Secretaria de Desenvolvimento Urbano do Município e da Câmara Municipal.

Art. 132 Todos os prazos fixados nesta Lei serão contados em dias corridos.

Art. 133 O Poder Executivo regulamentará a presente Lei dentro de 180 (cento e oitenta) dias da data de sua publicação.

Art. 134 Esta Lei entra em vigor na data da sua publicação, revogadas as disposições em contrário e, em especial as Leis nºs [766](#), de 12 de novembro de 1969 com suas modificações e a Lei nº [2.365](#), de 28 de junho de 1996.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CUBATÃO, EM 10 DE SETEMBRO DE 1998.

Dr. NEI EDUARDO SERRA
Prefeito Municipal

JOSÉ RICARDO FERREIRA LEMOS
Chefe da Assessoria Jurídica

ADALBERTO FERREIRA DA SILVA
Chefe da Assessoria de Planejamento

MARCO ANTONIO DE STEFANO
Secretário de Desenvolvimento Urbano

MARCÍLIO TEIXEIRA
BALTAZAR
Secretário de Finanças

Processo nº 9.326/93
ASJUR/Luci/Emília/Dias

Proc. 2.311/97
PL 122/97
Arq. 2.025