

BATATUBA, BRASIL - UMA “CIDADE SERIAL”

Georgia Carolina Capistrano da Costa
Arquiteta e Urbanista, Departamento de Arquitetura e Urbanismo
Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo
georgia@sc.usp.br

BATATUBA, BRASIL - UMA “CIDADE SERIAL”

Resumo

Dentre as realizações urbanísticas brasileiras nos moldes de uma “cidade industrial planejada” sobressai o caso de Batatuba/SP, por seu caráter social e filiação ao pensamento moderno.

Pouco conhecido pela historiografia arquitetônica e urbanística, este núcleo integrou, originalmente, um programa que envolveu uma rede de cidades destinadas à expansão mundial da Companhia Bata, importante empresa tcheca do entre-guerras, cujos dirigentes, Thomas e Jan Antonin Bata, perseguiram uma ideologia de trabalho e uma identidade corporativa fundadas em princípios científicos de produção aliados à condições sociais inovadoras.

A semelhança entre Batatuba - implantada a partir do final dos anos 1930 – com, por exemplo, o plano de Batovany-Partizanske (Eslováquia), não seria gratuita, sendo possível notar, no tecido remanescente, a intenção reproduzida nas demais “cidades seriais” da Companhia.

O vocabulário urbanístico e arquitetônico replicado nestas cidades foi gradualmente desenvolvido pela Cia. na cidade-sede de Zlín, durante a expansão urbanística decorrente do crescimento da empresa nos anos 30, sendo a padronização e a reprodutibilidade base desta linguagem. A busca por economia, simplicidade, conforto ambiental e o uso de materiais e técnicas eram orientados de maneira eminentemente funcional, como os planos urbanos, cujas áreas residenciais expressavam uma preferência pelos moldes das cidades-jardim. “Trabalhar coletivamente e viver individualmente” era o lema da Companhia, cujos ideais sociais a aproximaram dos CIAM e alguns dos seus expoentes no entre-guerras, como Le Corbusier.

O estudo das concepções da Companhia Bata, como foram reinterpretadas em Batatuba, à luz das questões locais e do modernismo, tal como se desenvolveu no Brasil, delineiam o trabalho proposto.

PALAVRAS-CHAVE: arquitetura e urbanismo modernos, cidade industrial, organização do trabalho e relações sociais

Abstract

Among the Brazilian city-planning accomplishments and planned industrial cities the case of Batatuba/SP stands out due to its social character and affiliation to Modernist thinking.

Scarcely known by the architectonic and urbanistic historiography, this case originally integrated a net cities program bounded for attend the world expansion of Bata – an important Czech company during 1920s to 1940s whose leaders - Thomas and Jan Bata - searched for an ideology of work and a corporative identity founded on scientific production principles and superior social conditions.

The resemblance between Batatuba – established in the end of 1930s - and, for example, Batovany-Partizanske (Slovakia) would not be baseless; in Batatuba is possible to notice the intention reproduced in the others “serial cities” of Bata Company.

The architectonic and urbanistic vocabulary reproduced in those cities were gradually developed by the company in seat-city of Zlín, during its expansion due to its growth in the 1930s, when standardization have been the basis of its language. The quest for economy, simplicity, thermal comfort, technical and materials were worked in a functional way, as in its urban plans, where residential areas expressed a preference to the garden-cities patterns. “To work collectively and to live individually” was its slogan, whose social ideal brought near the International Congress of Modern Architecture and some of its notables, as Le Corbusier.

The studies of Bata conceptions, as it has been reinterpreted in Batatuba, on the focus of local questions and Modernism in Brazil delimit this present paper.

KEY WORDS: Modernist Architecture and City-Planning, industrial cities, work organization and social relations

BATATUBA, BRASIL - UMA “CIDADE SERIAL”

INTRODUÇÃO

Na historiografia recente da Arquitetura e do Urbanismo Modernos, particularmente na Europa, vêm sendo recuperados os planos para cidades industriais realizados pela companhia tcheca de calçados “Bata” e a influência dos arquitetos da empresa na produção arquitetônica e urbanística européia do entre-guerras.

No Brasil, país em que o então dirigente da companhia, Jan Antonin Bata¹, atuou entre as décadas de 1930 e 1960, especialmente nos Estados de São Paulo e no então Mato Grosso - particularmente nos projetos de cidades como, neste caso, Batatuba (1941), distrito de Piracaia/ SP - tal experiência ocupa, ainda, um espaço pouco explorado pela historiografia arquitetônica nacional.

Internacionalmente, a experiência planificadora da companhia Bata apresenta-se fortemente referenciada pela atividade de seus arquitetos em Zlín, cidade-sede da empresa na República Tcheca. Esses arquitetos envolveram-se com o pensamento e expoentes das vanguardas artísticas e arquitetônicas do entre-guerras, no palco de uma Europa em reconstrução, cujas circunstâncias sociais, políticas e econômicas facultaram a adoção de posições, pela vanguarda, que marcaram indelevelmente a Arquitetura e Urbanismo em grande parte do mundo.

No caso brasileiro, Batatuba apresenta-se nitidamente influenciada pelo pensamento originário de Zlín, sendo anterior às cidades e núcleos (Mariápolis, Bataguassu, Batayporã) iniciados pela ação de Jan Antonin Bata após ter adquirido a Companhia de Viação São Paulo-Mato Grosso², os quais participam do contexto da formação de cidades e ocupação dos territórios no oeste do Estado de São Paulo e no sul do atual Mato Grosso do Sul, especificamente quando do avanço das chamadas “frentes pioneiras”³. No contexto mais geral da urbanização no Brasil, tal quadro contempla ainda a atuação das companhias colonizadoras, associada à expansão das fronteiras agrícolas nestas regiões e à formação de cidades e núcleos urbanos, e à implantação de infraestrutura viária (ferrovias e rodovias) destinada ao escoamento da produção para os mercados consumidores nacional e internacional.

Em que pesem possíveis diferenças em relação à Batatuba, contudo, as cidades e núcleos implantados pela Companhia Viação São Paulo-Mato Grosso com Bata à frente podem ser, também, analisados à luz daquele processo, imbuído das idéias e experiências pregressas do empresário tcheco quando de sua direção na Companhia Bata na Europa. Tais idéias e

¹ Foram observadas duas grafias distintas para o nome do empresário: Bata e Bat'a (tradução e idioma tcheco). Optou-se, aqui, pelo uso daquela mais recorrente nos textos utilizados para a pesquisa: Bata.

² As atividades da empresa, fundada em 1908 por F. Tibiriçá e A. Diederichsen, incluíam a navegação fluvial, pecuária, operação de casas comerciais e iniciativas de colonização. Foi adquirida por Jan Bata em fins dos anos 1930. Cf. ARAMBASIC; TRACHTA E SILVA, 2003; OLIVEIRA, 2007; PEREIRA, 2001; QUEIROZ, 2003.

³ Termo pelo qual se designa, especificamente, o processo ocorrido entre as últimas décadas do século XIX e primeiras do XX de ampliação da fronteira agrícola do café para o oeste do estado de São Paulo ao longo dos vales de seus principais rios, tendo a ferrovia como principal vetor de comunicação; e, genericamente, com a disseminação do conceito, toda e qualquer expansão das fronteiras agrícolas e populacionais para regiões escassamente povoadas e integradas à economia nacional.

experiências embasariam os projetos e cidades que abrigassem as atividades industriais da companhia pelo mundo e cujos programas e traçados traduziriam certa preocupação social expressa no lema da Companhia Bata: “Trabalhar coletivamente e viver individualmente”.

CONTEXTO INTERNACIONAL

A oposição crítica realizada pelas vanguardas de pensamento ao desenvolvimento do modo de produção capitalista – aquele que tomou forma na cidade industrial e nas condições de trabalho típicas de fins do século XIX e início do XX – resultou num expressivo esforço de idealização e elaboração de propostas de novas formas urbanas e uma extensa tradição crítica. Já desde Fourier (1772-1837), e também Tony Garnier (1869-1948), cujo modelo de cidade socialista antecipou, em muitos aspectos, os termos da Carta de Atenas (CIAM) de 1933 (FRAMPTON, 2003, p. 119-121), conhecem-se propostas que ensejaram soluções conciliatórias entre aspirações, por vezes utópicas, de uma sociedade ideal e justa e a realidade da era industrial e capitalista.

Ainda no início do século XX, as questões trabalhadas por aquelas propostas permanecerão de uma maneira ou de outra, mas as soluções sofrerão novas influências de novos contextos históricos: a 1ª Guerra Mundial (1914-18), a Revolução Russa de 1917, a reconstrução das cidades européias.

Por um lado, Hilberseimer conceberá a “cidade máquina” taylorizada e Le Corbusier irá propor o *Plan Voisin* de Paris (1925) e a cidade linear de Zlín (1935), baseada no modelo soviético de Nikolai Milyutin (FRAMPTON, 2003); por outro, em toda a Europa, arquitetos progressistas projetarão novas maneiras de viver para uma emergente sociedade de massas, pois só uma “produção arquitetônica de massa” poderá resolver estas necessidades (KOPP, 1990).

As questões da produtividade, da padronização e da otimização tornam-se prementes, mas para os arquitetos modernos é necessário também projetar com vistas à construção de uma nova sociedade, a sociedade de trabalhadores e operários cujas “verdadeiras alegrias espirituais” de Le Corbusier e dos CIAM⁴ seriam, mais que um privilégio, um direito.

Tais questões, caras à vanguarda arquitetônica, alcançarão uma dimensão relevante em seus projetos, e a abordagem por excelência desta dimensão será a da escala urbana, porque apenas a partir desta escala poderá ser organizada a nova sociedade. Como disse Tafuri (1985, p. 70) “Do elemento padronizado à célula, ao bloco, à *siedlung*, à cidade: esta é a cadeia de montagem implantada com excepcional clareza e coerência pela cultura arquitetônica de entre duas guerras”.

Tafuri traça paralelos entre os intelectuais de esquerda alemães, a vanguarda e representantes do capitalismo democrático, como Walther Rathenau. O ideário da humanização do trabalho, como visto, ocupa grande espaço, e sempre foi apresentado em estreita conexão com os ideais

⁴ Le Corbusier. Precisoões sobre um estado presente da arquitetura e do urbanismo. São Paulo: Cosac & Naify, 2004. p. 112. IV Congresso Internacional de Arquitetura Moderna (CIAM). Carta de Atenas. Atenas, 1933.

modernos. O autor observa, nas propostas de Rathenau e Friedrich Nauman, questões típicas do modernismo pós-primeira Guerra:

Organização e planificação são, portanto, palavra de ordem tanto da social democracia como do capitalismo democrático. (...). O capital produtivo sente claramente a necessidade imperiosa de separar-se do capital improdutivo e parasitário: o que Rathenau reclama coincide assim com as exigências reivindicadas pela cultura urbanística (1985, p. 51).

Como país surgido com o fim da 1ª Guerra Mundial, do processo de reorganização político-administrativa dos territórios centro-europeus até então sob domínio do Império Austro-Húngaro, a Tchecoslováquia assistiu à aproximação de seus movimentos de vanguarda tanto com os círculos artísticos e arquitetônicos de Viena (antiga capital do Império) como com as experiências da Alemanha de Weimar e o trabalho dos revolucionários soviéticos. Neste contexto, o crítico Karel Teige⁵ seria um dos principais elos com os CIAM, junto aos arquitetos da “Frente de Esquerda” (GOLDZAMT, 1980; SICA, 1981) e seus projetos de novas modalidades de moradias.

É em tal contexto que a empresa Bata consolidará seu alcance econômico, bem como seu *modus operandi*. Ainda que, entretanto, as idéias de Bata não devam ser alinhadas mecanicamente às de Rathenau e Naumann, por exemplo, é provável que os seus ideais de trabalho, organização urbana e territorial tenham se comunicado com o repertório de propostas de reforma social que perpassaram parte da elite econômica e os intelectuais progressistas e de esquerda na Europa do entre-guerras.

PRODUÇÃO INTERNACIONAL DE BATA

A companhia calçadista Bata originou-se na atual República Tcheca, na cidade de Zlín, e foi fundada por Thomas Bata (1876- 1932) e irmãos entre fins do século XIX e início do XX e dirigida, após a morte deste, pelo seu meio-irmão, Jan Antonin Bata, vindo a tornar-se uma das maiores empresas mundiais na produção de calçados.

As experiências urbanísticas e arquitetônicas da Companhia Bata tiveram sua origem em decorrência do período de intensa prosperidade pelo qual passou a empresa, notadamente durante os anos 1920 e 1930, quando esta ultrapassou seus limites geográficos com os planos para a construção de fábricas na Alemanha, Iugoslávia, Polônia e Índia.

Da expansão das atividades da empresa pelo mundo resultaram cidades planejadas voltadas à sua produção industrial. A filosofia de trabalho dos irmãos Bata é o que distinguiria e inspiraria esta experiência de planificação e construção de cidades: o pragmatismo econômico e a visão humanista que se revelariam, conjugados, na organização científica do trabalho e na promoção de condições dignas de vida e trabalho para os operários (ARAMBASIC; TRACHTA E SILVA, 2003).

⁵ Exponente da vanguarda tcheca na década de 1920, integrante do movimento *Devenstil*, artista gráfico, fotógrafo, e tipógrafo; e apesar de não ter sido arquiteto foi um crítico profícuo e pregava uma abordagem funcional da arquitetura.

Para Argan (1993), o fim da 1ª Guerra ocasiona, dentre outros fatores, uma transformação nas bases da produção material, que se desloca definitivamente em direção à produção industrial, substituindo as estruturas de produção artesanal em definitivo, acarretando o aumento da população urbana e uma nova consciência do peso político da classe operária, sobretudo:

[...] o problema urbanista, que antes da guerra se apresentava com prefiguração quase utópica de uma situação que ocorreria no futuro, agora se apresenta com extrema gravidade e premência [...] não só a tecnologia industrial substitui a técnica tradicional ou artesanal das construções, como também, se o problema da arquitetura é colocado, como o é necessariamente, em escala urbanista e, portanto, de construção civil em série, tal problema não pode ter solução fora da tecnologia industrial.

É neste contexto que os arquitetos da Cia. Bata, em Zlín, desenvolveram e aplicaram suas idéias, em contraste com a falta de investidores, que negava a muitos arquitetos de vanguarda da época a oportunidade de implementar suas visões.

PRODUÇÃO INTERNACIONAL DE BATA: Zlín

Os arquitetos do escritório central da companhia desenvolveram o conceito da “cidade industrial ideal” gradualmente e paralelamente à expansão da companhia nos anos 30, e a experiência síntese de Zlín, cidade-natal da empresa, legou um vocabulário construtivo fundamental, modelo para as cidades em série planejadas e implantadas pelo mundo, entre elas Batatuba (Brasil), Batanagar (Índia), Konagar (Síria), Hellocourt (França), Best (Holanda), Tilbury (Inglaterra), Borovo (Croácia), Batovany–Partizanske (Eslováquia), Mohlin (Suíça), Belcamp (Estados Unidos), Batov–Otrokovice (República Tcheca) e outras (TOPOLCANSKA, 2006).

Dentre os encarregados da direção do escritório central trabalharam os arquitetos Frantisek Gahura, Josef Gocar, Vladimir Karfik e Jiri Vozenilek, os dois últimos encarregados da supervisão dos projetos para cidades no exterior - tendo o arquiteto Jiri Vozenilek se manifestado representante engajado do funcionalismo arquitetônico e participado dos círculos próximos ao crítico socialista Karel Teige.

Do projeto para Zlín, que crescera vertiginosamente desde a implantação da fábrica Bata, com 120 trabalhadores em meados de 1900, e mais de 40.000 em fins da década de 30⁶, Sert (1942, p.145), membro do CIAM, comentou:

São poucos os exemplos de progresso industrial bem planejado, onde os edifícios, bem como a sua disposição e espaçamento, constituem um todo. Não há nenhuma reminiscência do ‘período negro’ em tais presentes desenvolvimentos das obras de Bata na Tchecoslováquia. Os elementos de concreto ou aço destes edifícios, as suas grandes superfícies de vidro, e as suas formas simples compõem um conjunto coeso com as residências vizinhas – as quais são construídas com base no mesmo princípio.

⁶Informação disponível no sítio eletrônico de Zlín: <[http:// www.mestozlin.cz](http://www.mestozlin.cz)>

Concebida como um organismo onde a articulação dos elementos urbanos - fábricas, habitações, escolas, hospitais, equipamentos esportivos e culturais - e a organização do trabalho industrial e da vida dos trabalhadores formavam um conjunto coeso onde se pudesse “trabalhar coletivamente e viver individualmente”, o projeto urbanístico para Zlín poderia ser considerado, de acordo com Topolcanska (2006) uma concretização dos ideais da cidade funcionalista, por materializar, sob diversos aspectos, as projeções de cidades industriais propostas desde Tony Garnier, com a *Citté Industrielle* (1917) a Le Corbusier com o *Plan Voisin* (1925) e a obra *Sotsgorod* (1930) de Nikolai Milyutin.

Em Zlín, segundo Goldzamt (1980), a experiência da Cia. Bata representou um capítulo importante no movimento moderno, um experimento “patronal e reformista” que se revelou uma oportunidade para que os arquitetos desenvolvessem novos métodos de construção. Em 1918 foi proposto um plano de cidade-jardim para Zlín, do arquiteto Jan Kotera. Um concurso, promovido pela companhia em meados de 1930, recebeu um projeto de Le Corbusier, embora tenha sido realizado o de Frantisek Gahura em 1932-33, onde já se nota a preferência pelos tipos habitacionais de sobrados e habitações isoladas que se repetiriam nas demais cidades seriais projetadas pela companhia.

Sobre a padronização nos elementos de concreto em módulos de 6.15m x 6.15m, presente nas construções em Zlín, Podestá (1936, p. 26) afirma:

[...] a criação de uma natureza construtiva e sua progressiva renovação em uma base sempre igual não se faz somente procurando obter benefícios econômicos, mas dá à cidade um caráter, não de monótona uniformidade, mas de uma pausada e rítmica harmonia.

Ainda aqui, o princípio de se “viver individualmente” dos irmãos Bata se expressa, segundo Goldzamt (1980, p.191, grifo nosso):

A construção levada a cabo com estas medidas e materiais empregados transmitem, em harmonia com a paisagem de fundo, o importante distanciamento que guardam entre si os complexos residenciais, uma moderna imagem urbana extraordinariamente vantajosa.

A padronização se repetiria também, e então, nas cidades planejadas pela Cia. Bata ao redor do mundo; a padronização dos tipos construtivos ao plano urbano, a utilização do “vocabulário Zlín”, reforçavam a construção de uma *identidade*, para além de sua *ideologia*.

E embora esta organização da produção arquitetônica utilizasse a padronização e a construção em série, e “contrariamente ao que ocorre a tantos e tantos exemplos de tradição paternalista das *company towns*” (SICA, 1981, p. 643), o nível de qualidade das habitações e equipamentos coletivos era elevado, graças à competitividade dos produtos da empresa - cabe lembrar que ela sobreviveu à crise mundial de 1929 – e aos baixos salários pagos aos trabalhadores – compensados pelos baixos preços das moradias que a empresa fornecia.

PRODUÇÃO INTERNACIONAL DE BATA: arquitetos e a Cia.

A vanguarda arquitetônica modernista contribuiu com profissionais que trabalharam no escritório da companhia e/ou foram contratados para desenvolver projetos, como os planos urbanísticos de uma “cidade linear” para Zlín e de Hellocourt (França), de Le Corbusier, ou a loja de sapatos em Praga, de Ludvik Kysela; ou mesmo na composição de júri nos concursos internos da companhia, contando com, dentre outros, Le Corbusier, Edo Shon, Pavel Janak, Bohuslav Fuchs e Jaroslav Syriste (Topolcanska, 2006).

Pode-se observar a importância que Le Corbusier antevia para as propostas da Cia. Bata, por exemplo na obra *Teoria e História da Arquitetura* (1985, p. 125), onde Manfredo Tafuri traz uma ilustração de um *croquis* do arquiteto (Fig. 01) para o Pavilhão Bata por ocasião da Exposição Internacional de Paris em 1937.

De forma semelhante, a loja Bata de calçados em Praga, do arquiteto Ludvik Kysela (Fig. 02), comparece como um exemplar central da arquitetura moderna na então Tchecoslováquia, como comentado por Framton (2003) no livro *História Crítica da Arquitetura Moderna*.

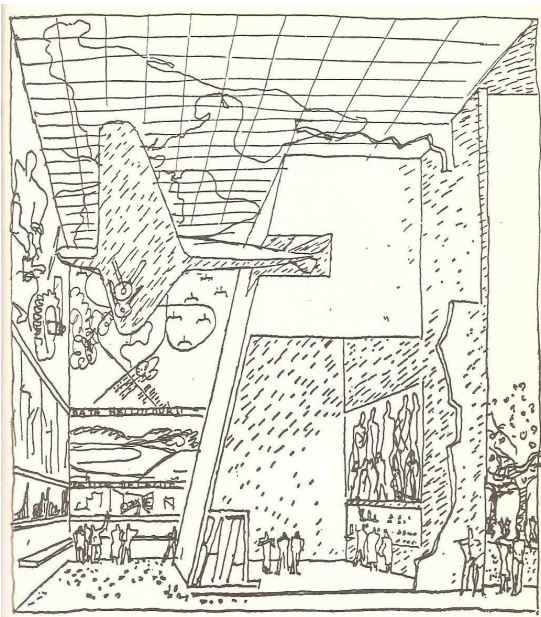


Fig.01. Le Corbusier, interior do pavilhão Bata para a exposição internacional de Paris, 1935 (Tafuri, 1985).

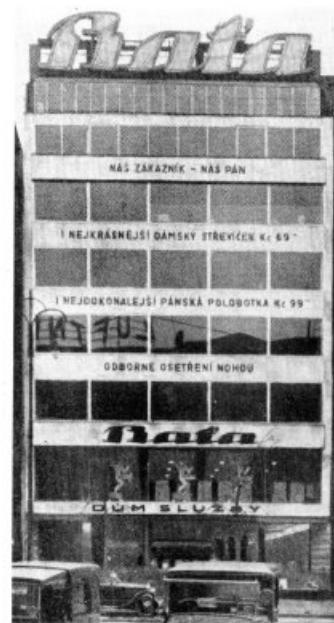


Fig.02. Ludvik Kysela, loja Bata, Praga, dec. 1930 (Frampton, 2003).

Dos projetos da companhia para as cidades situadas no exterior, o projeto de Batatuba, no Brasil, destaca-se, à primeira vista, pela semelhança com o plano de Batovany-Partizanske (Fig. 03), na atual Eslováquia. De acordo com Topolcanska (2006), muitos planos urbanísticos para as cidades seriais da Cia. Bata ao redor do mundo foram desenvolvidos em Zlín e levavam apenas a informação “De acordo com Zlín”.

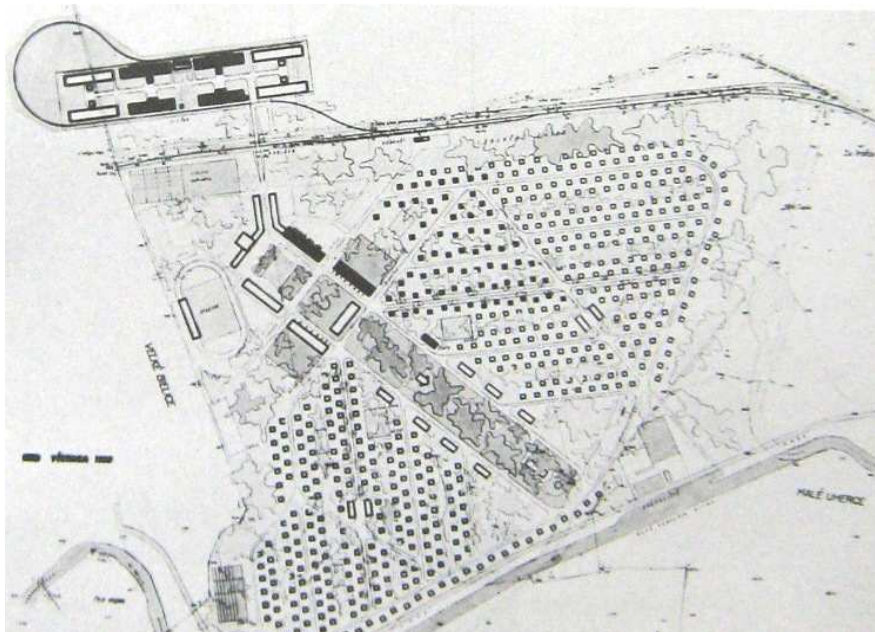


Fig.03. Plano para Batovany, 1938 (Novak, 1993).

A relevância que tais experiências assumem no âmbito das discussões sobre o desenvolvimento da arquitetura e do urbanismo no Movimento Moderno, vem sendo crescentemente discutida em função de uma revisão da produção arquitetônica e urbanística internacional da Cia. Bata que associa-se à revisão histórica da figura do empresário, especialmente na República Tcheca. Jan Antonin Bata foi reabilitado em 2007 pelo governo tcheco das condenações, hoje tidas como injustas, que sofreu durante a 2ª Guerra Mundial⁷, quando foi acusado por crimes contra a nação tcheca e condenado “por não haver-se declarado publicamente contra Hitler e dado publicamente o seu apoio à causa aliada” (ARAMBASIC; TRACHTA E SILVA, 2003, p.37).

Segundo Moravcikova (2004), foi pequeno o destaque dado à atuação da Cia. Bata na Tchecoslováquia ao longo de sua história, e as críticas recebidas de parte da esquerda tchecoslovaca apenas eventualmente divulgadas pela imprensa profissional. Pesquisas e exposições se avolumaram somente a partir da década de 1990, quando certo grau de distanciamento daqueles acontecimentos dos anos 1930 e meados dos anos 40 pôde contribuir para uma leitura mais isenta da experiência arquitetônica e urbanística da companhia.

⁷ A conferência sobre Jan Bata, realizada em Zlín, República Tcheca, em maio de 2007, teve por objetivo promover a reinterpretção da figura histórica do empresário e dar visibilidade a seus feitos à frente da Cia. Bata e às suas contribuições como cidadão tcheco, após esclarecimentos dos fatos que contribuíram para sua condenação pelo governo tcheco em 1947. Cf. J. A. BAT'A KONFERENCE, 2007.

CIDADES INDUSTRIAIS NO BRASIL

Há várias experiências de núcleos urbanos empresariais também no Brasil como, por exemplo, a Fordlândia (1927), núcleo urbano industrial implantado por Henry Ford na Amazônia e baseado em seu sistema de produção ou, por outro lado, as Vilas Amazonas e Serra do Navio (1955), do arquiteto Oswaldo Bratke para a ICOMI (Indústria e Comércio de Minérios), dentre outros.

No plano da Fordlândia, os espaços e as relações sociais eram disciplinados e segregados e isso se revelava na forma urbana, a qual assemelhava-se à uma fábrica, como observou Vicentini (1996, p. 436), “não por analogia, mas estruturalmente como tal”: uma disposição linear isolava a Vila Americana da Vila Operária através das áreas de produção industrial, equipamentos urbanos e centro comercial, e no cotidiano, o lazer e seus espaços distinguiam os níveis profissionais. Os trabalhadores, “enfileirados com seus uniformes e placas de identificação”, e tal qual uma linha de produção, participavam de uma rotina socialmente disciplinada.

As experiências urbanas levadas a termo pela Cia. Bata indicam que, embora se procurasse, ao final das contas, aumentar a lucratividade da produção, parecia haver a firme resolução de fazer o trabalhador participar das vantagens deste processo, e a esse respeito Podestá (1936, p. 25) afirmou: “[...] a organização de Zlín pode ser chamada de *organização do trabalho humano*, pois o seu objetivo é atingir a mais alta produtividade, mas também a mais elevada alegria no trabalho”.

PRODUÇÃO BRASILEIRA DE BATA: contexto

A experiência empreendedora de Jan Antonin Bata no Brasil tem início quando, no final da década de 1930 e após contatos com o governo brasileiro, o empresário “vem para o país [...] residir com a família e preparar o futuro abastecimento de couro criando gado e plantando algodão” (ARAMBASIC; TRACHTA E SILVA, 2003), e quando, também, adquire a empresa Cia. Viação São Paulo-Mato Grosso.

A análise desta que podemos chamar de “fase brasileira” do então dirigente das empresas Bata deve ser realizada à luz das condicionantes históricas vigentes no país naquele período. Assim, a leitura da experiência internacional de Jan Bata poderá se confrontar com as possíveis e prováveis adequações pelas quais teve de passar para seu exercício no Brasil.

No contexto histórico desta fase brasileira de Bata prevalecem dois elementos marcantes: a égide do governo Vargas (1937-1945) e a atuação das companhias colonizadoras.

A expansão das frentes pioneiras nas primeiras décadas do século XX tem como antecedente a expansão da cultura cafeeira paulista em fins do século XIX, processo que conheceu seu auge na década de 1920 ao permitir um desenvolvimento industrial acelerado, um forte crescimento urbano com aumento do consumo e o fortalecimento do setor agrícola.

No movimento de ocupação territorial que avançou para o oeste paulista em busca de novas terras que permitissem a expansão da agricultura, a diversificação econômica foi impulsionada

pela expansão das ferrovias e pelos núcleos urbanos estabelecidos junto à estas, e embora a crescente valorização das terras tenha estimulado cada vez mais a especulação imobiliária, a concentração fundiária em mãos de grandes proprietários comerciantes de café permaneceria até o final dos anos 1920.

A crise econômica mundial de 1929, e as revoluções de 1930 e 1932 no Brasil, repercutirão na estrutura tradicional econômica da oligarquia cafeeira, e neste contexto, a aquisição e o loteamento de terras serão elementos de atração econômica dos quais, agora, se ocuparão tanto os antigos proprietários como grandes empresas de colonização, empresas de capitais estrangeiros, profissionais liberais, colonos, ex-empregados. Como analisou Monbeig (1984, p.146) “[...] cada vez mais, tornavam-se os loteadores negócios de sociedades especializadas”.

Em meados da década de 40, a Cia. de Viação, agora sob a liderança de Jan Bata, dá início aos planos para os primeiros núcleos de colonização. A Cia. atuará sob a política de expansão econômica de Getúlio Vargas, a de desenvolver e integrar economicamente as regiões brasileiras ao desenvolvimento capitalista, utilizando-se do ideário da conquista dos “espaços vazios” nacionais.

Produto da dimensão geopolítica do Estado Novo (1937-1945), a construção ideológica da “Marcha para o Oeste” de Vargas buscava simbolizar, na ocupação das vastas áreas “vazias” da região central do país, a construção de um sentimento nacionalista através da integração e ocupação territorial brasileira, e como na obra homônima de Cassiano Ricardo⁸, a construção de um “verdadeiro sentido de brasilidade”. A expansão estratégica das fronteiras *econômicas* associada à fixação do trabalhador urbano também fazia parte deste processo, que pode ser exemplificado com a criação da Colônia Agrícola Nacional de Dourados (CAND) e com a criação do território federal de Ponta Porã, ambos no sul do então estado de Mato Grosso.

Como observou Monbeig, no processo de povoamento praticado pelas grandes empresas, ao conjunto dos trabalhos preparatórios somava-se a previsão de núcleos urbanos que articulariam a vida no mundo rural. Além da abertura de uma rede de caminhos, o desenvolvimento das aglomerações urbanas, com a presença de “[...] tudo que é indispensável à vida material e também espiritual dos clientes” (MONBEIG, 2004, p.235), garantiria o sucesso do empreendimento colonizador.

De maneira semelhante às grandes empresas de loteamento, como a Companhia de Terras do Norte do Paraná, a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, ou a Companhia Colonizadora Brasileira (MONBEIG, 2004, p.238), a Cia. de Viação também exerceria atividades na área de transportes, que atuariam como complemento indispensável aos projetos de colonização a serem empreendidos em suas vastas concessões de terras.

⁸ Jornalista, ensaísta e poeta brasileiro, Cassiano Ricardo produziu em 1940 o ensaio “Marcha para Oeste – a influência da bandeira na formação social e política do Brasil”, onde faz uma analogia entre o projeto estadonovista e as Bandeiras do séc. XVII.

Com bases nestas atividades, a companhia estabeleceria diversos núcleos de povoamento, alguns dos quais, mais tarde, se emancipariam nos municípios de Mariópolis em São Paulo, e Bataguassu e Batayporã, atual Mato Grosso do Sul.

PRODUÇÃO BRASILEIRA DE BATA: Batatuba

De início, as atividades de Jan Antonin Bata no Brasil buscaram o prosseguimento do projeto mundial de expansão que vinha sendo desenvolvido pela Companhia Bata, embora sob as condições específicas da realidade brasileira e sob as inúmeras dificuldades de ordem política e econômica em função da II Guerra Mundial. E neste espírito de implantação de cidades industriais, do qual vinha imbuído até então, Jan Bata adquire extensas terras na região de Atibaia/SP – “É bem parecido com Zlín”, disse ele - com o objetivo de instalar a primeira fábrica de calçados Bata no Brasil.

Inicialmente, um grupo de profissionais da Companhia foi trazido de Zlín a fim de promover o treinamento de novos funcionários e o início da produção. O núcleo industrial, denominado Batatuba - que chegou a ter centenas de empregados, além de lojas espalhadas pelos estados de São Paulo e Paraná - passa a ser implantado; inicialmente são construídos edifícios de habitações funcionais, escola, ambulatório e equipamentos esportivos além da fábrica de calçados, curtume e oficinas⁹.



Fig.04. Fábrica de calçados em Batatuba, c. 1941 (Centro de Memória Jindrich Trachta, 2003).

⁹ Cf. ARAMBASIC; TRACHTA E SILVA, 2003.

Por razões a serem investigadas, o plano de Batatuba foi executado apenas em parte. As áreas em negrito do plano urbano, na figura 05 , assim como as edificações atuais remanescentes, expressariam o que foi efetivamente construído.

A organização urbana pode ser basicamente descrita por um eixo central onde se dispõem edifícios de uso público e institucional, e que organiza os setores de moradias dispostos diagonalmente; perpendicularmente a este eixo central, edifícios de uso industrial/ fabril dispostos ao longo de um ramal próprio de via férrea e do curso d'água, aqui retificado.

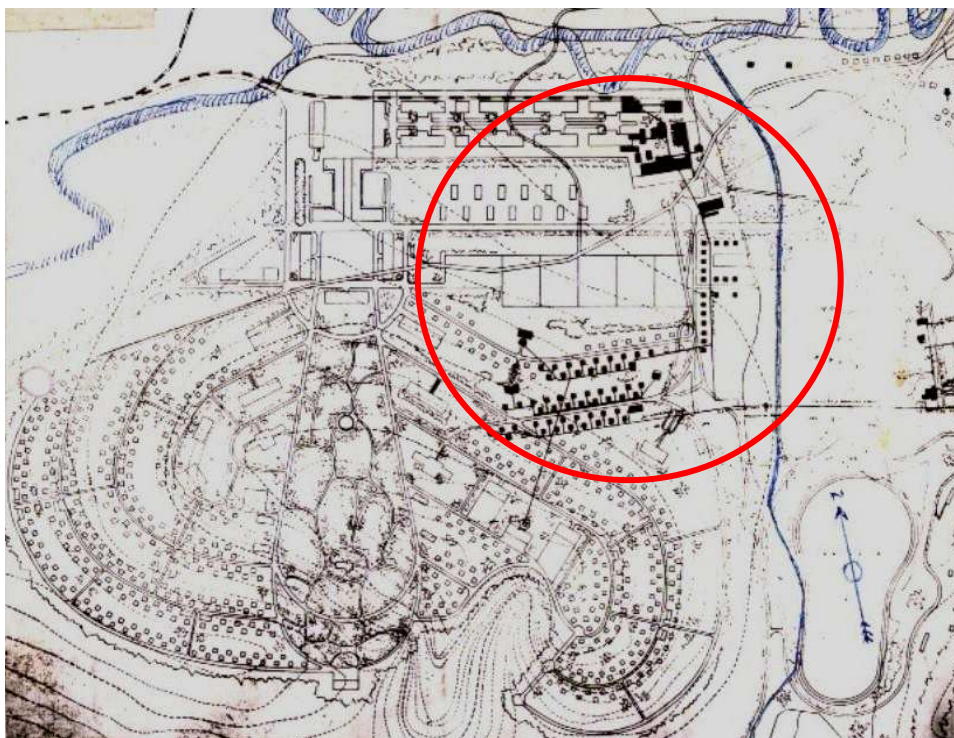


Fig.05. Plano para Batatuba, 1941 (Centro de Memória Jindrich Trachta, 2003).

O agenciamento dos diferentes elementos da cidade remete a alguns dos princípios modernistas da cidade funcional: o corpo industrial estende-se ao longo do canal, estrada e/ ou via férrea – local de passagem das matérias-primas; o setor habitacional paralelo ao corpo industrial; separação das zonas habitacionais e industriais por zonas de vegetação; tipos distintos de habitação: a habitação unifamiliar e a habitação coletiva; setores administrativos ou institucionais privados ou públicos situados em vias para onde confluem as vias dos setores habitacionais e industriais.

Sobre as áreas habitacionais, nota-se no plano a preferência pela implantação nos moldes da cidade-jardim¹⁰. Estas características se manifestam por um lado, na preservação de um espaço verde, privado, para cada família, no ambiente urbano, através de habitações unifamiliares

¹⁰ Topolcanska, 2006.

implantadas em lotes de tamanho generoso; por outro lado, esse mesmo agenciamento fornecendo a privacidade e o resguardo necessários para a vida familiar, talvez livre de influências prejudiciais de uma metrópole saturada. Esta garantia do âmbito privado e doméstico não se dá, no entanto, em detrimento da coletividade dos locais das relações sociais, cujos espaços destinados ao convívio seriam concentrados no eixo central do plano.

É, assim, bastante nítida a semelhança com o plano de Batovany-Partizanske (atual Eslováquia) como comentado anteriormente. Enquanto em Batovány-Partizanske tal organização se dá mediante linhas retilíneas, em Batatuba buscou-se orientá-la de modo diverso, aparentemente em respeito à topografia existente. Do mesmo modo, sobrexiste uma disposição de eixo central de caráter público/coletivo que organiza os setores privados/domésticos, e a implantação excêntrica da fábrica, esta paralela aos eixos de circulação extra-urbanos.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

De acordo com o exposto, o plano para Batatuba apresenta características que o filiam claramente aos demais projetos de cidades seriais da Companhia Bata, quer pelas características gerais de seu plano urbanístico, quer pela função que cumpriria dentro dos planos de expansão mundial da rede de indústrias Bata.

Tendo sido por longo tempo o “quartel-general” da Jan Bata, quando das novas explorações da Cia. de Viação São Paulo- Mato Grosso, Batatuba pode ter sido a derradeira de uma série de cidades industriais que vinham sendo implantadas ao redor do mundo, no contexto da expansão da *marca* Bata, até a saída de seu dirigente da Tchecoslováquia.

A combinação eficiente da organização do trabalho taylorizada e benefícios sociais aos trabalhadores, o segundo neutralizando os efeitos negativos do primeiro (como a transformação do homem numa peça de engrenagem) não poderia ser levada a cabo sem um planejamento urbano que concretizasse de maneira efetiva o lema de “trabalhar coletivamente e viver individualmente”.

Como visto anteriormente, a atuação da Cia. de Viação São Paulo - Mato Grosso teria se dado sob condições diferentes daquelas até então operadas por Jan Antonin Bata: agora o povoamento de terras, a abertura de estradas e a construção de pontes, a implantação de infra-estrutura e o assentamento de colonos em lotes rurais passavam a ser um conjunto de etapas necessárias à consecução de seus fins industriais.

E, muito embora a condição de implantação dos planos urbanísticos de outrora possa ter se alterado, quer pela possível mudança na autoria dos projetos - como mostra o plano reticulado de Batayporã - quer pela própria razão de ser dos novos empreendimentos, há indícios de que certa dimensão social tenha permanecido, não apenas em Batatuba, mas em outros empreendimentos, como o mostra o texto de apresentação do “Ante-projeto do Núcleo de Colonização Presidente

Kennedy”¹¹ (1962), onde consta que “será mantido o sentido social da colonização” (COMPANHIA DE VIAÇÃO SÃO PAULO - MATO GROSSO, 1962, p.5).

Na análise do plano de Batatuba, observa-se que suas semelhanças formais e programáticas com a rede de cidades seriais projetadas pelos arquitetos da Cia. Bata para atender a seus desígnios econômicos e sociais oferecem um primeiro e forte indício das aproximações possíveis entre as experiências brasileira e internacional de Jan Antonin Bata.

Uma análise mais ampla envolvendo as cidades implantadas pela Cia. Viação São Paulo - Mato Grosso quando sob a direção de Bata, assim como a identificação das evoluções ou mudanças que possam ter ocorrido nas intenções urbanísticas e arquitetônicas dos projetos de colonização, permitirão chegar à definições ainda mais precisas destas características “sociais”.

REFERÊNCIAS

ARAMBASIC, Dolores Ljiljana Bata.; TRACHTA E SILVA, Evandro. Passos tchecos em terras brasileiras. Batayporã: OCTEB Oficina Cultural Tcheca e Eslovaca do Brasil; Centro de Memória Jindrich Trachta, 2003.

ARGAN, Giulio Carlo. Arte moderna: do iluminismo aos movimentos contemporâneos. São Paulo: Companhia das Letras, 1992.

BATA, Jan Antonin. Study of migration. Batatuba: [s.n.], 1951.

BENEVOLO, Leonardo. Historia de la Arquitectura Moderna. Barcelona: Editorial Gustavo Gili,

COMPANHIA DE VIAÇÃO SÃO PAULO – MATO GROSSO. Ante-projeto do núcleo de colonização Presidente Kennedy. Mato Grosso, 1962.

DLUHOSCH, Eric; SVACHA Rostislav. Karel Teige/ 1900 – 1951: l' enfant terrible of the czech modernist avant-garde. Cambridge, Mass: MIT Press, 1999.

FRAMPTON, Kenneth. História crítica da arquitetura moderna. São Paulo: Martins Fontes, 2003.

GOLDZAMT, Edmund. El urbanismo em la Europa socialista. Barcelona: Gustavo Gili, 1980.

J. A. BAT'A KONFERENCE, 2007, Zlín. Jan Antonín Baťa - život a dílo, pokračovatel práce Tomáše Bati: mezinárodní konference. Zlín : Statutární město Zlín, 2007.

JEANNERET-GRIS, Charles Edouard. Corbusier: the complete architecture works. London: Thames, 1966.

KOPP, Anatole. Quando o moderno não era um estilo e sim uma causa. São Paulo: Nobel/ EDUSP, 1990.

LABO', Mario. Colonie Bata al estero. Casabella, Milano, n. 102-103, p. 28-29, giugno- luglio 1936.

MONBEIG, Pierre. Pioneiros e fazendeiros de São Paulo. São Paulo: HUCITEC/ POLIS, 1984.

MORAVCIKOVA, Henrieta. Social and architectural phenomenon of the bataism in Slovakia. Slovak Sociological Review, Bratislava, v. 6, p.519- 543, 2004. Disponível em:<www.ceeol.com>

NOVÁK, Pavel. Zlínská Architektura: 1900- 1950. Zlín: Agentura Cas, 1993.

OLIVEIRA, Eduardo Romero. Cidades “ponta de trilhos”: a formação de municípios no oeste novo paulista. SEMINÁRIO MEMÓRIA CIÊNCIA E ARTE: razão e sensibilidade na produção do conhecimento, 5., 2007, Campinas. Disponível em: <www.preac.unicamp.br>

¹¹ Núcleo populacional que seria implantado no sudeste do então Mato Grosso, cuja concepção se deu em 1962 pela Companhia Viação São Paulo- Mato Grosso e que daria origem, se implantado, a Kennedyba. A proposta chegou ser encaminhada ao então governador de Mato Grosso à época, Fernando Correia da Costa, não tendo, aparentemente, resultados positivos.

- PODESTÁ, Attilio. La città delle scarpe. Casabella, Milano, n. 102-103, p. 24-27, giugno- luglio 1936.
- QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó. Uma ferrovia entre dois mundos: A E. F. Noroeste do Brasil na primeira metade do século 20. Bauru, SP; Campo Grande, MS: EDUSC: Editora UFMS, 2004.
- QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó. A navegação na bacia do Paraná e a integração do antigo sul de Mato Grosso ao mercado nacional. In: CONGRESSO BRASILEIRO DE HISTÓRIA ECONÔMICA, 5.; CONFERÊNCIA INTERNACIONAL DE HISTÓRIA DE EMPRESAS, 6., 2003, Caxambu, MG. Disponível em: <www.abphe.org.br>
- RIBEIRO, Benjamin Adiron. Vila Serra do navio: comunidade urbana na selva amazônica: um projeto do arquiteto Oswaldo Artur Bratke. São Paulo: PINI, 1992.
- SERT, Jose Luis. Can our cities survive?: an ABC of urban problems, their analysis, their solutions. Cambridge; London: Harvard University Press: Humphrey Milford, Oxford University Press, 1942.
- SICA, Paolo. Historia del urbanismo: siglo XX. Madrid: Instituto de Estudios de Administración Local, 1981.
- TAFURI, Manfredo. Projecto e Utopia. Lisboa: Presença, 1985.
- TOPOLCANSKA, Maria. Consistency of serial city: Batovany (Slovakia) designed by architects of Bata Co. DC. Revista de Crítica Arquitectónica, Barcelona, n. 13 – 14, 2005. Disponível em: <<http://upcommons.upc.edu/revistes/handle/2099/2383>>
- VICENTINI, Yara. História e cidade na Amazônia brasileira: a utopia urbana de Henry Ford, 1930. In: RIBEIRO, L. C.; PECHMAN, R. (Org.). Cidade, povo e nação: gênese do urbanismo moderno. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1996. p. 411- 441.