

UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA-UNESP  
INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS E CIÊNCIAS EXATAS  
CAMPUS RIO CLARO

**“BROWNFIELDS” E ATORES SOCIAIS  
NO MUNICÍPIO DE RIO CLARO (SP):  
MEMÓRIAS E REFUNCIONALIZAÇÕES**

Carla Patricia Hummel

Orientador: Prof. Dr. Auro Mendes

Dissertação de Mestrado elaborada junto  
ao Programa de Pós-Graduação em  
Geografia - área Organização do Espaço -  
para obtenção do título de Mestre em  
Geografia

Rio Claro, SP  
2006

## SUMÁRIO

<b>I – Introdução .....</b>	<b>1</b>
<b>II – Objetivos gerais e específicos .....</b>	<b>7</b>
<b>Capítulo 1- Embasamento Teórico e Metodológico .....</b>	<b>10</b>
<b>1.1 Reestruturações Produtivas na Atividade Industrial e Globalização da economia .....</b>	<b>10</b>
1.1.1 O lugar no contexto global .....	17
<b>1.2 – “Brownfields”: conceitos, experiências estrangeiras, nacionais e refuncionalizações .....</b>	<b>24</b>
1.2.1 – O caso de Baltimore: benefícios e prejuízos .....	31
1.2.2 - “Brownfields” no Brasil .....	32
1.2.3 – Refuncionalizações de “Brownfields” .....	34
<b>1.3 – Espaço e Tempo nas cidades: “Brownfields”, memórias e espaços utópicos .....</b>	<b>42</b>
<b>1.4 – A História Oral como ferramenta para entender a importância dos “brownfields” .....</b>	<b>55</b>
1.4.1- O caso da herança industrial de Buffalo (EUA) .....	56
1.4.2- A Memória do Trabalho .....	58
<b>1.5- Método e Técnica .....</b>	<b>60</b>
1.5.1 – A Dialética Espaço / Tempo: Estruturas, Formas, Funções e Processos .....	61
1.5.2 – Procedimentos Metodológicos .....	72
<b>Capítulo 2 – A Industrialização no Município de Rio Claro e o Surgimento de “Brownfields” .....</b>	<b>78</b>
<b>2.1 – A Fase Pioneira .....</b>	<b>82</b>
2.1.1 – As Oficinas da Cia. Paulista de Estradas de Ferro .....	86
2.1.2 – Cervejaria Rio Claro (SKOL) .....	93
<b>2.2 – A Fase Tradicional .....</b>	<b>97</b>
2.2.1 – Tecelagem Matarazzo .....	99

2.3 – A Fase Dinâmica .....	106
2.3.1 – Gurgel Motores .....	108
<b>Capítulo 3- Entrevistas com os antigos trabalhadores: Uma Lição de Vida .....</b>	<b>118</b>
3.1 O saudosismo dos ferroviários .....	120
3.2 O orgulho de trabalhar na cervejaria .....	137
3.3 A mão-de-obra feminina na Tecelagem Matarazzo .....	153
3.4-Gurgel Motores: há dez anos sem solução .....	174
<b>Capítulo 4- Propostas e iniciativas para a refuncionalização dos “brownfields” de Rio Claro .....</b>	<b>184</b>
4.1- Prefeito defende instalação de empresas de alto valor agregado para refuncionalizar os “brownfields” de Rio Claro .	185
4.2- Secretaria prioriza retomada da atividade industrial .....	187
4.3- A situação da área da ferrovia na zona urbana do município .....	190
4.4- Sindicato dos Trabalhadores nas Indústrias de Alimentação analisa desativação da cervejaria .....	192
4.5 O caso do Shopping Center Rio Claro .....	196
4.6-A ação do Sindicato dos Metalúrgicos na trajetória da Gurgel Motores .....	197
4.7- A criação da Cooperativa de Ex-Funcionários da Gurgel: uma tentativa de garantir o pagamento dos trabalhadores .....	200
4.8- A participação da Anteag na formação da cooperativa de ex-funcionários da Gurgel .....	207
<b>Considerações finais .....</b>	<b>212</b>
<b>Referências bibliográficas .....</b>	<b>220</b>

**ANEXOS**

## **Agradecimentos**

Esta pesquisa é o resultado do trabalho de muitas pessoas. A começar pelas lideranças da comunidade que no momento do fechamento das fábricas que foram importantes para o desenvolvimento do município de Rio Claro começaram a questionar os motivos da desativação, despertando dúvidas em minha análise dos fatos na condição de jornalista.

A chegada à Geografia foi permeada por muitas dificuldades, que só puderam ser superadas mediante a colaboração do Professor Doutor Auro Aparecido Mendes. Apoio que teve início ainda antes da seleção para o Programa de Pós-Graduação, quando o professor resolveu dar crédito e apostar num projeto ainda não desenvolvido, mas acalentado há anos, por uma profissional de outra área. Foram horas de orientação, indicações de obras e correções de textos para apresentar esta “estrangeira” ao mundo da Geografia. Ao professor, minha gratidão, respeito e admiração.

O projeto foi desenvolvido durante o ano de 2004 juntamente com meu trabalho como repórter na TV Rio Claro. Essas atividades paralelas só foram possíveis com o apoio dos amigos de trabalho e da coordenadora Silvia Venturolli, que teve a compreensão necessária para que eu pudesse comparecer às aulas e a outros compromissos da Pós-Graduação.

No segundo ano da pesquisa um novo apoio foi necessário para possibilitar a realização das entrevistas com os antigos operários da Cia. Paulista de Estradas de Ferro, Cervejaria Rio Claro (Skol), Tecelagem Matarazzo e Gurgel Motores. A etapa exigia dedicação integral para as visitas aos entrevistados e o tempo disponível necessário para o bom andamento dos trabalhos. Neste período, foi fundamental a bolsa Demanda Social fornecida pela Capes.

Este agradecimento também se estende a outros professores da Pós-Graduação e aos funcionários da biblioteca da universidade, sabedoria e orientação que me guiaram nestes últimos meses.

Durante todo o projeto estive cercada por familiares e amigos que tiveram a paciência e o carinho necessários para que eu pudesse realizar o trabalho. Aos meus filhos, Tiago e Ivan, que mesmo ainda crianças demonstraram compreensão nas minhas ausências, nas horas de isolamento em frente ao computador, incluindo as noites e finais de semana. Aos meus pais, Carlos e Jocelita, e aos meus irmãos, Fabiana, Ivan e Marcos, pelo apoio para que eu voltasse a estudar depois de mais de dez anos de concluída a graduação em Jornalismo. À Renata, prima e amiga de mais de trinta anos de convivência, pelas valiosas aulas de Inglês. E ao Carlos, companheiro sempre pronto a entender minhas ausências e a me apoiar nos momentos importantes, desde a qualificação. Das tarefas simples como me ajudar a desvendar o computador até o carinho necessário em determinados momentos, todos foram fundamentais para que este projeto chegasse à etapa que agora apresento.

Concluo este agradecimento a um grupo de trabalhadores nem sempre valorizado, nem sempre consciente de sua importância na construção da sociedade em que vivemos hoje. Aos homens e mulheres que trabalharam nas linhas de produção da Cia. Paulista de Estradas de Ferro, da Cervejaria Rio Claro (Skol), da Tecelagem Matarazzo e da Gurgel Motores. Eles não tiveram a oportunidade de estudar, ainda crianças foram para o trabalho. Mas tiveram a sabedoria de trabalhar, sem preguiça, para erguer o que um dia foram as empresas em estudo. Talvez esse país, atormentado por uma avalanche de denúncias sobre pessoas que passam o dia de olho no dinheiro público, estivesse um pouco melhor hoje se tivéssemos mais gente trabalhando, apenas trabalhando.

Comissão Examinadora

---

---

---

---

---

---

aluna- Carla Patricia Hummel

Rio Claro, \_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_

Resultado \_\_\_\_\_

G330.981 Hummel, Carla Patricia

H925b Brownfields e atores sociais no município de Rio Claro  
(SP) : memórias e refuncionalizações / Carla Patrícia  
Hummel. – Rio Claro: [s.n.], 2006  
234 f. : il., quadros, fots., mapas.

Dissertação (mestrado) – Universidade Estadual  
Paulista, Instituto de Geociências e Ciências Exatas  
Orientador: Auro Aparecido Mendes

1. Brasil – Condições econômicas. 2. Indústrias  
desativadas. 3. Operários. 4. Memórias do trabalho. I.  
Título.

Ficha Catalográfica elaborada pela STATI – Biblioteca da UNESP  
Campus de Rio Claro/SP



## **Abstract**

The “brownfields” cases represent a challenge to development. Many cities discuss which is the suitable destination to old industrial, commercial and service buildings that had importance to economy in the past, but nowadays, being abandoned or underused, they can grow difficult to development. In Rio Claro (SP), the old industrial abandoned real estate presence also stimulates community’s attention, as in the cases of old factories of Cia. Paulista de Estradas de Ferro; Cervejaria Rio Claro (Skol) and Gurgel Motores. In the city there are also cases of old “brownfields”. These buildings had already been refunctionalized, as Shopping Center Rio Claro, installed in Tecelagem Matarazzo. If on one hand, there is the necessity of retaking the economical activity in these real estate, avoiding its degradation, it is also needed to avoid destruction of these old patrimony, which represents a link between citizen and his past, a way to preserve work memory. The search for ideal city should consider its history preservation, so then the future will have the past as base. In past, old industrial buildings are included, “forms” inherited from many phases of industrialization process that nowadays need new “function”.

**Keywords: unactivation of industries/memory/workers**

## **Resumo**

Os casos de “brownfields” representam um desafio ao desenvolvimento. Muitas cidades discutem qual a destinação adequada para antigos prédios industriais, comerciais e de serviços que no passado tiveram relevância na economia, mas que atualmente, estando abandonados ou sub-utilizados, podem dificultar o desenvolvimento. Em Rio Claro (SP), a presença de antigos imóveis industriais abandonados também desperta a atenção da comunidade, como nos casos das antigas Oficinas da Cia. Paulista de Estradas de Ferro; da Cervejaria Rio Claro (Skol) e da Gurgel Motores. O município também abriga casos de antigos “brownfields” que já foram refuncionalizados, como o Shopping Center Rio Claro, instalado na antiga Tecelagem Matarazzo. Se por um lado há a necessidade de retomar as atividades econômicas nesses imóveis, evitando sua degradação, também é preciso evitar a destruição desses antigos patrimônios, que representam um elo de ligação do cidadão com seu passado, um meio para a preservação da memória do trabalho. A busca pela cidade ideal deve considerar a preservação de sua história, para que o futuro tenha o passado como base. Passado onde estão também incluídos os antigos prédios industriais, “formas” herdadas de várias fases do processo de industrialização e que hoje carecem de novas “funções”.

**Palavras-chave: desativação de indústrias/memória/operários**

UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA - UNESP  
Instituto de Geociências e Ciências Exatas-Rio Claro  
Programa de Pós-Graduação em Geografia

“BROWNFIELDS” E ATORES SOCIAIS NO  
MUNICÍPIO DE RIO CLARO (SP):  
MEMÓRIAS E REFUNCIONALIZAÇÕES

Carla Patricia Hummel

Orientador: Prof.Dr.Auro A. Mendes

Rio Claro – SP

2006

## **I- Introdução**

O trabalho como repórter permite ao jornalista entrar em contato diariamente com a comunidade. Nesse período de quatorze anos (1991-2005) em que trabalhei nas redações do Jornal Cidade e da TV Rio Claro, em Rio Claro-SP, várias reportagens sobre o fechamento de indústrias que foram significativas para o desenvolvimento do município fizeram parte da minha rotina. A abordagem dos fatos geralmente tendia para as consequências econômicas da desativação das fábricas, e sempre ficava a questão sobre os efeitos sociais dessas mudanças na comunidade. Faltam aos meios de comunicação o espaço e o tempo necessários para entender porque essas fábricas foram fechadas e qual o efeito desse fechamento na vida dos homens e mulheres que trabalhavam nessas unidades e foram surpreendidos pela perda do emprego. O mesmo se aplica às atividades que entraram em decadência, como no caso da ferrovia.

Nas pesquisas sobre a história das fábricas consideradas mais importantes para o município surgiam uma outra questão. A falta de referências aos operários. Nas poucas obras sobre o tema, raramente são feitas citações sobre os trabalhadores das linhas de produção. A galeria de fotos e as biografias geralmente são dedicadas aos proprietários dos empreendimentos.

Foi na Pós-Graduação em Geografia da Unesp que encontrei as respostas para essas questões. No Mestrado descobri que meus questionamentos, embora minha formação seja em Comunicação Social, na verdade também é Geografia. Geografia na medida em que tratam da relação do indivíduo não somente com o espaço da habitação, mas também com o espaço do trabalho, onde passamos grande parte, senão a maior, do tempo de nossas vidas. Geografia também enquanto relação que o homem desenvolve com determinadas formas, e as consequências que ele sofre quando essas formas mudam de função. Geografia quando através das entrevistas com os ex-funcionários das fábricas é possível constatar o

quanto o abandono dos prédios pode afetar a análise que os trabalhadores fazem de toda a sua vida de trabalho.

É certo que a Comunicação Social também pode explicar essa relação do indivíduo com o trabalho. Nesta pesquisa, porém, como iniciante na Geografia, preferi concentrar esforços em seu corpo teórico, para quem sabe, no futuro, num outro trabalho, poder finalmente estar devidamente embasada para desenvolver a interdisciplinaridade.

Nesse estudo, os antigos prédios industriais do município de Rio Claro (SP) são abordados de acordo com o conceito de “brownfield”. O desenvolvimento do espaço urbano e a busca por melhor qualidade de vida para as populações implicam na necessidade de soluções para os possíveis entraves a essas metas. As políticas públicas muitas vezes esbarram em desafios gerados pelas mudanças econômicas e sociais ocorridas nas cidades nas últimas décadas..

Os casos de “brownfields” representam um desses desafios ao desenvolvimento. Em várias partes do mundo, muitas cidades discutem qual a destinação mais adequada para antigos prédios industriais, comerciais e de serviços que no passado tiveram relevância na economia dos municípios, mas que atualmente, estando abandonados ou sub-utilizados, podem dificultar os programas de desenvolvimento.

Os primeiros estudos de casos de “brownfields” foram realizados na Europa, pioneira na industrialização, e nos Estados Unidos, onde as iniciativas públicas e privadas já demonstram resultados através da retomada das atividades nesses espaços. Sanchez (2001, p.24) lembra que a “obsolescência, o fechamento e a realocação afetam todos os setores industriais”. No Canadá, durante o período de 1984 e 1990, cerca de 20% dos sítios industriais foram fechados. Hobsbawm (1996,p.299) destaca que entre 1980 e 1984, durante os primeiros anos de governo de Margaret Thatcher, a Grã-Bretanha perdeu 25% de sua indústria manufatureira.

O surgimento de “brownfields” é uma realidade nos países onde a industrialização atravessa mudanças. Nos Estados Unidos, a indústria siderúrgica concentrada em Pittsburgh, na Pensilvânia, no passado tornou a

cidade conhecida como a “capital mundial do aço”, uma posição dominante mantida até a década de 1950. O processo de declínio da atividade na cidade teve seu auge na década de 1980, quando oito das 14 aciarias fecharam suas portas por motivos como o sucateamento da indústria, o alto custo da mão-de-obra e a concorrência de produtos estrangeiros. Em todo o país, a produção do aço passou de 132 milhões de toneladas em 1974 para 73 milhões em 1986. A decadência atingiu também as cidades de Buffalo e Detroit, gerando conseqüências como problemas sociais e econômicos e “uma coleção de edifícios e terrenos desocupados e freqüentemente contaminados, conhecidos nos Estados Unidos como brownfields” (SANCHEZ,2001,p.25).

Devido ao grande número de imóveis carentes de refuncionalização, os países onde o registro de “brownfields” é mais freqüente já apresentam algumas alternativas para a retomada das atividades. Na Alemanha, a reestruturação da região siderúrgica do Vale do Ruhr foi promovida através de um trabalho conjunto entre o poder público, empresas e outros atores. De acordo com Sanchez (2002, p. 45), na França o poder público teve intervenção na reestruturação das regiões carboníferas.

No Brasil, de acordo com Vasques (2005, p.35), “a problemática dos ‘brownfields’ está presente em várias cidades, exigindo de órgãos competentes políticas públicas capazes de intervir nestes espaços, dotando-os de novas potencialidades”. De acordo com Sanchez, um levantamento realizado pela Cetesb - Companhia Estadual de Tecnologia de Saneamento Ambiental em 1976 apontava a existência de 3.800 estabelecimentos industriais desativados na Região Metropolitana de São Paulo. Os exemplos brasileiros de refuncionalização de “brownfields” também estão localizados principalmente na capital paulista. Entre os exemplos citados por Vasques (2005,p.63) está o Arquivo do Estado de São Paulo, inaugurado em 1997 no bairro Santana, que foi instalado numa antiga fábrica.

A preocupação com as conseqüências geradas pelos “brownfields” atualmente já não é mais uma exclusividade das metrópoles. Em algumas cidades de médio porte, prédios industriais, comerciais e de serviços que já

tiveram relevância no desenvolvimento dos municípios estão hoje abandonados, interferindo no entorno e deixando de gerar empregos e arrecadação.

Em Rio Claro, município do Interior de São Paulo localizado a 170 quilômetros da capital, a presença de antigos imóveis industriais abandonados também desperta a atenção da comunidade, da iniciativa privada e do poder público. A atual administração municipal afirma estudar a desapropriação do prédio da antiga Gurgel Motores, localizado às margens da rodovia Washington Luiz, que já foi levado à leilão em seis ocasiões desde a falência da fábrica, em 1996, mas a venda não foi efetivada. Outros casos de “brownfields” também podem ser encontrados no município, como o das Oficinas da Cia. Paulista de Estradas de Ferro, que no passado chegaram a empregar mais de 2 mil trabalhadores e têm parte de seus barracões em estado de abandono em plena área central do município e o da Cervejaria Skol, também localizada na área central, que após o fechamento da fábrica na década de 1990 foi dividida em barracões subutilizados para atividades diversas como uma faculdade privada e um depósito de alimentos.

O município de Rio Claro também abriga casos de antigos “brownfields” que já foram refuncionalizados, como o Shopping Center Rio Claro, instalado na antiga Tecelagem Matarazzo, na Vila Paulista.

Os “brownfields” podem ser analisados como uma consequência da modernidade. Se, por um lado, há a necessidade de retomar as atividades econômicas nesses imóveis, evitando sua degradação, também é preciso evitar a destruição desses antigos patrimônios que representam um elo de ligação do cidadão com seu passado.

Como um tema recente dentro da questão urbana brasileira, os “brownfields” ainda carecem de uma definição que possa abranger a realidade do país. O próprio termo “brownfield” utilizado para designar esses edifícios foi importado dos Estados Unidos. Para os que estudam o tema, o primeiro objetivo atualmente é definir as características dos “brownfields” brasileiros, partindo da necessidade de se delimitar quais os prédios que

representam um desafio ao desenvolvimento no contexto da realidade brasileira.

Vale destacar que os problemas causados por um “brownfield” não são apenas de ordem econômica (desvalorização do entorno, espaço ocioso que não gera empregos nem arrecadação) e de prejuízos à qualidade de vida (transformação dos prédios em esconderijos para marginais e usuários de drogas, depósito de lixo ou criadouro de insetos). Para os cidadãos que acompanharam o auge do funcionamento dessas indústrias, o encerramento das atividades e a degradação dos prédios representam ainda o fim de uma época, o abandono de valores e projetos que um dia foram considerados ideais para alavancar o desenvolvimento do município.

Essa “decepção” com o rumo dado às antigas indústrias pode ser comprovada na tristeza com que os ferroviários analisam a situação atual das Oficinas da antiga Cia. Paulista de Estradas de Ferro, concedidas desde a década de 1990 à iniciativa privada. A mesma melancolia pode ser percebida nos comentários de ex-funcionários da antiga Cervejaria Rio Claro, mais tarde Skol, marca que a mão-de-obra empregada na fábrica tratava com orgulho, numa época em que a relação entre o empregado e a empresa também se revestia de convivência e lazer.

Num período bem diferente da época atual, onde muitos trabalhadores permaneciam em seu primeiro emprego até a aposentadoria, esses empreendimentos deixaram não só um saldo econômico como também uma dívida de nostalgia com os que ali trabalharam ou com os vizinhos às fábricas. O anseio para que esses prédios sejam refuncionalizados que encontramos no poder público e em toda a comunidade parece ser mais intenso neste segmento da população. Como se a volta do trabalho a esses prédios pudesse resgatar o orgulho pelas atividades desenvolvidas no passado.

Para analisar os “brownfields” em Rio Claro, este trabalho está estruturado em quatro capítulos. No primeiro capítulo, intitulado “Embasamento Teórico e Metodológico” são apresentados os reflexos das mudanças ocorridas na esfera global nos lugares; o processo brasileiro de



industrialização e as mudanças no lugar. O capítulo traz ainda os conceitos, abordagens e experiências estrangeiras e nacionais de refuncionalização de “brownfields”. Também estão nesse capítulo as discussões sobre espaço e tempo nas cidades e a metodologia científica da pesquisa.

Já o segundo capítulo, intitulado “A Industrialização no município de Rio Claro e o surgimento de brownfields” traz a história da implantação das indústrias no município e o levantamento sobre os quatro empreendimentos escolhidos para o estudo sobre os “brownfields” em Rio Claro inseridos nas três fases do processo de industrialização identificadas pela Professora Doutora Silvia Selingardi Sampaio.

No terceiro capítulo, intitulado “Entrevistas com os trabalhadores: uma lição de vida” estão os depoimentos de ex-funcionários das oficinas da Cia. Paulista, Cervejaria Rio Claro, Tecelagem Matarazzo e Gurgel Motores, abordando como era a relação com a fábrica e com os colegas de trabalho, e qual o saldo dessa época remanescente na memória dos trabalhadores.

No quarto capítulo, intitulado “Propostas e iniciativas para a refuncionalização dos “brownfields” de Rio Claro” estão as entrevistas com lideranças do poder público e entidades abordando propostas para que os antigos prédios industriais possam voltar a abrigar uma atividade, que pode ou não ser a sua função original, e ainda as conclusões finais.

## **II - Objetivos gerais e específicos**

O objetivo geral deste trabalho é pesquisar os principais “brownfields” no município de Rio Claro (SP) e demonstrar a relevância desses antigos espaços industriais, seus significados e as possibilidades de refuncionalizações. Mesmo em cidades médias, como no caso de Rio Claro, os “brownfields” já estão presentes e têm sido objeto de interesse e de ações de diferentes segmentos sociais.

Foram escolhidos três casos de “brownfields” e um caso de espaço industrial que já deixou de ser “brownfield” ao passar por um processo de refuncionalização no município em estudo. É importante destacar que cada “brownfield” representa o saldo de uma fase do processo de industrialização do município. Assim, da “fase pioneira” temos as Oficinas da Companhia Paulista de Estradas de Ferro e a antiga Cervejaria Skol; da “fase tradicional” foi pesquisado o prédio da antiga Tecelagem Matarazzo, refuncionalizado através da implantação do Shopping Center Rio Claro e da “fase dinâmica” foi escolhida a Gurgel Motores (Mapa 1- Página 9).

Esses “brownfields” também apresentam diferenças quanto à natureza do empreendimento e ao seu estado atual. As oficinas da Cia. Paulista são o exemplo de patrimônio público, já que mesmo após a concessão à iniciativa privada ocorrida na década de 1990 parte dos galpões passou para a administração da Rede Ferroviária Federal. A ferrovia também envolve a questão do patrimônio histórico porque parte de seu percurso dentro da área central de Rio Claro (antiga estação ferroviária) já passou por processo de tombamento. A Cervejaria Skol é um exemplo de patrimônio privado atualmente sub-utilizado. A antiga sede de lazer dos trabalhadores da cervejaria passou por um processo de refuncionalização e abriga hoje a sede do Senac - Serviço Nacional do Comércio, enquanto os outros barracões foram divididos, estando alguns em estado de abandono e outros utilizados por diferentes atividades.

Como objetivos específicos, a pesquisa mostra como os trabalhadores desses antigos empreendimentos vivenciaram o auge das

indústrias e de que forma avaliam atualmente seu estado de abandono ou sub-utilização. Esse levantamento foi realizado através de entrevistas com os ex-funcionários. No caso dos trabalhadores da tecelagem Matarazzo, foi possível verificar também como a refuncionalização da antiga fábrica é avaliada pelos ex-funcionários da indústria.

Além de identificar os “brownfields” também é preciso levantar alternativas para a refuncionalização. Nesse caso, foram ouvidos outros “atores sociais”: os administradores públicos, sindicalistas e representantes de entidades envolvidas nos projetos de refuncionalização dos “brownfields”.



## **Capítulo I- Embasamento Teórico e Metodológico**

### **1.1- Reestruturações Produtivas na Atividade Industrial e Globalização da Economia**

O surgimento do modo de produção capitalista aconteceu na Inglaterra durante a Revolução Industrial que culminou com a implantação da produção fabril e a constituição do regime especificamente capitalista de produção. De acordo com Mendes (1997, p.25), no final do século XV e ao longo do século XVI, “o rápido avanço da produção mercantil permitiu certa diferenciação do capital comercial”. Com os monopólios das grandes companhias, os diferenciais entre preços de compra e venda eram ampliados, possibilitando o surgimento de pequenos comerciantes que não gozavam de privilégios. Este novo capital foi o responsável pela implantação no campo da produção artesanal, através do sistema denominado “putting-out”.

Esta nova forma de organização através da divisão técnica do trabalho e da progressiva especialização dos produtores permitiu às famílias de camponeses combinar o trabalho agrícola com a atividade artesanal, reduzindo custos de mão-de-obra em relação aos custos do artesanato corporativo ou gremial. O “putting-out” permitiu o surgimento de artigos mais acessíveis ao mercado consumidor de massa. Até meados do século XVII, a pequena produção imperou na manufatura e na agricultura. “Ao longo do século XVIII, vai sendo plasmada uma divisão internacional do trabalho, na qual a Inglaterra se especializava nas atividades manufatureiras, e as colônias se restringiam à produção primária” (MENDES,1997,p.26).

Para Bauman (2003, p.32), o marco do capitalismo moderno foi a separação entre os negócios e lar. “Os homens e mulheres deviam primeiro ser separados da teia de laços comunitários que tolhia seus movimentos, para que pudessem ser mais tarde redistribuídos como equipes de fábrica”.

Com a criação do mais moderno sistema bancário da Europa, em meados do século XVIII, através da proliferação dos bancos provinciais, foi

possível mobilizar capitais do comércio e da agricultura para serem direcionados à indústria. Além de formar o capital industrial, esses recursos também permitiram a implantação da infra-estrutura necessária ao setor, como a abertura de estradas e portos.

O desenvolvimento da indústria trouxe a decadência para as atividades artesanais e manufatureiras, já que a mecanização barateou os custos dos produtos. Sem opção, essa massa de trabalhadores acabou sendo incorporada à indústria. A classe operária da Inglaterra surgiu dentro de um sistema de reduzidos salários e aumento da jornada de trabalho. “Fim do processo de Revolução Industrial, a partir da década 30 do século XIX, o capitalismo torna-se uma realidade não somente para a Inglaterra, mas para o mundo” (MENDES,1997,p.28). Até a Primeira Guerra Mundial, os investimentos britânicos eram predominantes. Entre as regiões em desenvolvimento que lideravam a atração desses capitais, a América Latina era um dos destinos mais favoráveis.

A relevância das regiões em desenvolvimento resulta da importância dos recursos naturais, das matérias-primas e produtos agrícolas existentes nessas áreas. O fornecimento desses produtos evidencia a posição subordinada dessas regiões na divisão internacional do trabalho e o aprofundamento das relações de dependência entre o centro e a periferia (MENDES, 1997,p.28)

O fortalecimento da indústria provocou mudanças mundiais. Os Estados Unidos e demais países da Europa começaram a abandonar suas políticas mercantilísticas, enquanto na América Latina os laços coloniais eram eliminados com o surgimento de novas nações. Com as mudanças, foram ampliados a área de concorrência em nível mundial e o livre fluxo de mercadorias, de capital e de força de trabalho, porém com hegemonia do capitalismo inglês.

Com a oferta de máquinas inglesas no mercado mundial, os países considerados “atrasados” no processo de industrialização puderam iniciar uma fase de crescimento. Nos Estados Unidos, França e Alemanha, o artesanato e a manufatura foram substituídos pela produção industrial com mão-de-obra especializada dos imigrantes ingleses. Em 1870, começa a

Segunda Revolução Industrial, baseada no surgimento de um novo padrão tecnológico-aço, eletricidade e química, entre outros, substituindo o ferro, o carvão e as máquinas a vapor.

Ao findar o século XIX, os países de industrialização atrasada contavam com as condições exigidas (considerável infra-estrutura de transporte e comunicações, mão-de-obra abundante e barata, recursos naturais, entre outras) para uma nova etapa do modo de produção capitalista (MENDES,1997,p.31)

Para Bauman (2003, p.36), duas tendências acompanharam o capitalismo moderno ao longo de toda a sua história. A primeira atingiu seu ápice no início do século XX, com a linha de montagem e o “estudo do tempo e do movimento” e da “organização científica do trabalho” de Frederick Taylor, que pretendia separar o desempenho produtivo dos motivos e sentimentos dos trabalhadores. No Taylorismo, segundo Bauman (2003,p.37), “os produtores deveriam ser expostos ao ritmo impessoal da máquina, que estabeleceria o ritmo do movimento e determinaria qualquer gesto”.

A segunda tendência descrita por Bauman ocorreu nas “cidades modelo” realizadas pela iniciativa de alguns filantropos que associavam o sucesso industrial à sensação de bem estar entre os trabalhadores. Nesse modelo, a aposta estava nos padrões morais de trabalhadores, sua piedade religiosa, na generosidade da vida familiar e sua confiança no chefe-patrão. Além das moradias, as cidades-modelo também contavam com capelas, escolas primárias, hospitais e outros confortos. Bauman (2003,p.37) destaca que “a aposta era na recriação da comunidade em torno do lugar de trabalho e, assim, na transformação do emprego na fábrica numa tarefa para toda a vida”.

Com a crise econômica de 1929, os Estados Unidos assumiram a posição de potência, enquanto a Inglaterra perdia o controle do equilíbrio do poder europeu. No trabalho, a implementação do Fordismo, o sistema de produção em massa, provoca mudanças profundas no paradigma de produção de muitos países e no modo de vida da população.

De acordo com Bauman (2003, p.38), na década de 1930 ganharam força as idéias de Elton Mayo fundamentadas em experimentos nas Empresas Hawthorne. Para Mayo, o mais importante seria desenvolver entre os trabalhadores o sentimento de que todos compartilhavam dos mesmos objetivos, o conceito de “estamos todos no mesmo barco”.

A célebre “fábrica fordista” tentou a síntese das duas tendências, combinando assim o melhor dos dois mundos, sacrificando o mínimo tanto da “organização científica” quanto da união de tipo comunitário.(...) Durante cerca de meio século, e particularmente nas “três gloriosas décadas” do “acordo social” que acompanhou a reconstrução do pós-guerra, a “fábrica fordista” serviu de modelo para o ideal perseguido, com graus variados de sucesso, por todas as outras empresas capitalistas (BAUMAN, 2003, p.39)

Desde o final da Segunda Guerra Mundial, Mendes (1997, p.34) destaca que “se verifica um movimento radical de transformações, abarcando praticamente todas as órbitas da atividade econômica, não apenas a produtiva e a tecnológica, mas também a comercial, a monetária e a financeira”.

A partir da década de 1950 é intensificada a concorrência intercapitalista sob a hegemonia americana, com o crescimento das filiais das grandes corporações. Na década de 1960, os padrões de industrialização foram parecidos em todos os países, com a generalização do padrão de produção e de consumo dos Estados Unidos nos demais países centrais, que também se difundiu nos países do chamado “Terceiro Mundo”. Já na década de 1970 a crise monetária internacional e o choque do petróleo causam profundas mudanças na economia, com a transnacionalização global do sistema capitalista e a perda progressiva da hegemonia norte-americana. Foi também durante a década de 1970 que os países de industrialização tiveram importante papel na nova divisão da configuração internacional do trabalho e na atração de grandes capitais, mas somente alguns conseguiram entrar na disputa competitiva internacional.

As mudanças ocorridas na economia mundial levaram as indústrias à uma reestruturação produtiva, com os países avançados procurando desenvolver tecnologia de ponta, capacitação para buscar novos mercados



e reestruturação das indústrias tradicionais. De acordo com Mendes (1997,p.38), a reestruturação produtiva teve como elementos-chave o aumento de gastos em pesquisa e desenvolvimento; a difusão de progressos técnicos; mudanças nas relações comerciais com aproveitamento de economias de escala e das economias de escopo; processo de incorporação e fusão das empresas; centralização de capitais; redefinição da divisão do trabalho entre e intra-empresas (integração, concentração, desintegração vertical e horizontal da produção, desconcentração) e racionalização de certas atividades através de políticas de cooperação tecnológica e associação de empresas para grandes projetos.

(...)a reestruturação do setor produtivo das economias avançadas coloca os países de industrialização tardia (entre os quais o Brasil) diante de um desafio: a necessidade de ganhar competitividade para manter ou ampliar sua participação no mercado mundial (MENDES,1997,p.38)

Entre os fatores que ajudaram a consolidar o sistema capitalista transnacional monopolista/oligopolista estão a internacionalização do sistema de produção industrial, dispersão geográfica de grandes corporações sediadas nos países desenvolvidos, emergência de uma nova Divisão Internacional do Trabalho e/ou da produção e o surgimento de países de industrialização recente, como o Brasil. A internacionalização do sistema produtivo foi acompanhada por avanços simultâneos como os ocorridos nos meios de comunicação e de transportes; deslocamento de pessoal com funções executivas e de decisão; obtenção, processamento e transmissão de informações e a disjunção espacial das atividades produtivas.

O desenvolvimento das empresas, porém, não foi acompanhado pela melhoria da qualidade de vida entre a população. De acordo com Harvey (2004, p.65), o Relatório de Desenvolvimento Humano das Nações Unidas de 1996 mostrou que entre 1960 e 1991 a parcela dos 20% mais ricos passou a ter de 70 para 85% da renda global, enquanto a parcela dos mais

pobres teve a renda total reduzida de 2,3 para 1,4%. Em 1991, mais de 85% da população mundial recebia apenas 15% da renda total.

Para Bauman (2003, p.45), a modernidade fez com que o trabalho, antes tido como o eixo da vida, passasse a ser “frágil e quebradiço”.

De longe a mais dura das gaiolas de ferro em que a vida média costumava ser inscrita era o quadro social em que se ganhava o sustento; o escritório ou a planta industrial, os trabalhos ali realizados, as habilidades necessárias para realizá-los e a rotina diária. Solidamente encapsulado nessa moldura, o trabalho podia razoavelmente ser visto como uma vocação ou a missão de uma vida: como o eixo em torno do qual o resto da vida se resolvia e ao longo do qual se registravam as realizações. Agora, esse eixo está irreparavelmente quebrado. Em lugar de ter ficado “flexível” como os porta-vozes do admirável mundo novo gostariam que fosse percebido, ele se tornou frágil e quebradiço. Nada pode (ou deveria) ser fixado a esse eixo com segurança (BAUMAN, 2003, p. 45-46)

Na avaliação do autor, a globalização trouxe uma rede de dependências de âmbito mundial, enquanto as instituições passíveis de controle político não conseguem acompanhar esse ritmo, assim como não acontece o surgimento de algo que se assemelhe a uma cultura verdadeiramente global.

Para Harvey (2004, p.7), os termos globalização e corpo são dominantes conceituais na modernidade.

Globalização parece ter adquirido proeminência pela primeira vez quando a American Express fez propaganda do alcance global de seu cartão na metade dos anos 1970. O termo difundiu-se a partir disso como fogo em capim na imprensa financeira e de negócios, principalmente como legitimação para a desregulamentação dos mercados financeiros (HARVEY, 2004,p.27)

O autor destaca que a globalização também ajudou a fazer parecer inevitável a redução dos poderes estatais em termos de regulamentação dos fluxos de capital e se tornou um instrumento político extremamente potente de privação de poder dos movimentos operários e sindicais nacionais e internacionais. Na década de 1980 o termo colaborou para a formação de uma pesada atmosfera de otimismo empresarial em torno do tema de libertação dos mercados da tutela estatal. Já o interesse pelo corpo como fundamento de todo tipo de investigação teórica nas últimas décadas, de acordo com Harvey, tem uma dupla origem. A primeira seriam as questões

de gênero, de sexualidade, do poder das ordens simbólicas e da significação da psicanálise. O segundo impulso veio dos movimentos de pós-estruturalismo em geral e da desconstrução em particular. Com a perda da confiança em todas as categorias de compreensão do mundo antes estabelecidas, o efeito foi a volta ao corpo como base irredutível da compreensão.

Harvey salienta que a globalização não é um fenômeno recente. Seu início pode ter acontecido em 1492, ou antes, disso, porém com outra roupagem. O conceito também já foi objeto de estudo até de Marx e Engels em seu “Manifesto”. “Impelida pela necessidade de mercados sempre novos, a burguesia invade todo o globo. Necessita estabelecer-se em toda parte, explorar em toda parte, criar vínculos em toda parte” (MARX e ENGELS, 1952, p.46-47 apud HARVEY, 2004, p. 41). Quanto à indústria, Marx e Engels já avaliavam que “as antigas indústrias nacionais são destruídas e continuam a sê-lo diariamente. São suplantadas por novas indústrias (...) que não empregam mais matérias-primas nacionais, mas sim matérias-primas vindas das regiões mais distantes”.

O capitalismo produz uma paisagem geográfica (de relações espaciais, de organização territorial e de sistemas de lugares ligados por meio de uma divisão “global” do trabalho e de funções) apropriada à sua própria dinâmica de acumulação num momento particular de sua história, simplesmente para ter de reduzir a escombros e reconstruir essa paisagem geográfica a fim de acomodar a acumulação num estágio ulterior (HARVEY, 2004, p.86-87)

Nesse processo, Harvey distingue aspectos como as frequentes reduções do custo e do tempo de deslocamento no espaço que têm sido um foco contínuo de inovação tecnológica; a construção de infra-estruturas físicas fixas destinadas a facilitar esses deslocamentos, assim como a dar suporte a atividades de produção, de troca, de distribuição e de consumo, exerce uma força bem distinta sobre a paisagem geográfica. “Há cada vez mais capital embutido no espaço como capital-terreno, capital fixo na terra, criando uma “segunda natureza” e uma estrutura de recursos geograficamente organizada que inibe cada vez mais a trajetória do desenvolvimento capitalista” completa Harvey (2004, p. 87). O terceiro

elemento é a construção da organização territorial primordialmente (mas não de modo exclusivo) por meio do poder estatal de regular o dinheiro, a lei e a política, bem como de monopolizar os meios de coerção e de violência de acordo com uma vontade territorial soberana.

Dentro desse contexto, a globalização passa a ser explicada, de acordo com Harvey (2004, p. 89) como uma conseqüência de fatores como a desregulamentação financeira iniciada nos Estados Unidos no começo dos anos 1970; as ondas de profunda mudança tecnológica e de inovação e melhorias de produtos; o sistema da mídia e das comunicações, principalmente a chamada “revolução da informação” e a liberação de todo gênero de atividades de restrições espaciais precedentes, permitindo rápidos ajustes de localização da produção, do consumo e de populações, que aflorou devido ao custo e ao tempo de transporte de mercadorias.

Entre as conseqüências da globalização apontadas por Harvey (2004, p. 92-97) estão a alteração das formas de produção e de organização; aumento da força de trabalho assalariada global (que mais que duplicou nos últimos vinte anos); mudanças na população global; mudanças na urbanização (que passou a assumir as raias de uma hiperurbanização; alterações na territorialização do mundo e o surgimento de um novo conjunto de problemas políticos e ambientais globais). Esta última conseqüência diz respeito ao problema da preservação e produção de diversidades culturais, de modos de vida distintivos, de circunstâncias lingüísticas, religiosas e tecnológicas particulares de modos de produção, de troca e de consumo não-capitalistas e capitalistas.

### **1.1.1- O lugar no contexto global**

No mundo moderno, a nova realidade urbana gera uma nova problemática espacial. Carlos (1996, p. 4) destaca que embora alguns autores apontem na globalização a desterritorialização do homem e de suas

atividades, ao contrário, a autora entende que o espaço atualmente é o resultado da convivência entre o local e o mundial.

(...) hoje, o processo de reprodução das relações sociais dá-se fora das fronteiras do lugar específico até há pouco vigentes. Novas atividades criam-se no seio de profundas transformações do processo produtivo, novos comportamentos se constroem sob novos olhares a partir da constituição do cotidiano (CARLOS,1996,p.14)

Na avaliação da autora, as profundas transformações ocorridas na modernidade não acarretam na anulação do espaço, mas sim em sua reafirmação. Para Carlos (1996, p. 5), “no espaço se encontram a brecha objetiva (sócio-econômica) e a brecha subjetiva (poética)”. Entre os fatores que caracterizam o espaço atual estão a desigualdade e os obstáculos, o que o torna “o lugar e o meio das diferenças”. Já o tempo se transformou, comprimindo-se. “O tempo do percurso é outro, compactou-se de modo impressionante, mas as distâncias continuam, necessariamente, a serem percorridas - por mercadorias, fluxos de capitais, informações, etc” analisa Carlos (1996,p.14).

Para Ribeiro (1988, p. 42-43), o controle do tempo é o grande elemento detentor de poder da modernidade. “Na verdade, o que se verifica é um setor de ponta, tecnológico, enraizado na indústria bélica, que é a grande responsável pelas descobertas e avanços, principalmente na esfera da comunicação, entendida como o transporte de mercadorias, pessoas e informações”.

O autor explica que a redução do tempo na produção não teria validade se não viesse acompanhada por uma redução no tempo de circulação, seja de mercadorias ou de informações. “ A produção hoje possui dois tempos, um deles vinculado ao tempo de circulação” (RIBEIRO, 1988, p. 43).

Ao invés de ser abolido, o tempo passa por um processo de “diminuição”, devido à aplicação do desenvolvimento da ciência e da tecnologia no processo produtivo.

Por sua vez, a globalização materializa-se concretamente no lugar, aqui se lê/percebe/entende o mundo moderno em suas múltiplas dimensões, numa perspectiva mais ampla, o que significa dizer que no lugar se vive, se realiza o cotidiano e é aí que ganha expressão o mundial. O mundial que existe no local redefine seu conteúdo, sem, todavia anularem-se as particularidades (CARLOS,1996,p.15)

Em sua concepção, o lugar permite entender a produção do espaço atual, ao apontar a perspectiva de se pensar seu processo de mundialização. É também através do lugar que se pode pensar o viver e o habitar, o uso e o consumo, os processos de apropriação do espaço. Para Carlos (1996, p. 5), “o lugar guarda em si e não fora dele o seu significado e as dimensões do movimento da história em constituição enquanto movimento da vida, possível de ser apreendido pela memória, através dos sentidos e do corpo”.

Carlos lembra que atualmente há um debate muito amplo sobre a noção de lugar. A autora cita Milton Santos, que defende que além de características como a densidade técnica, a densidade informacional, a densidade comunicacional e a densidade normativa, há também a dimensão do tempo em cada lugar, que poderia ser visto através do evento no presente e no passado. Para Carlos, há também a dimensão da história, que se realiza na prática cotidiana, estabelecendo vínculo entre o interno e o externo. Como base da reprodução da vida, o lugar pode ser analisado pela tríade habitante-identidade-lugar.

As relações que os indivíduos mantêm com os espaços habitados se exprimem todos os dias nos modos de uso, nas condições mais banais, no secundário, no acidental. É o espaço passível de ser sentido, pensado, apropriado e vivido através do corpo (CARLOS,1996, p .20)

A percepção do espaço pelo homem acontece através de seu corpo, de seus sentidos, por isso o corpo precisa ser considerado na tríade cidadão-identidade-lugar. É através do corpo que o homem habita e se apropria do espaço.

São os lugares que o homem habita dentro da cidade que dizem respeito a seu cotidiano e a seu modo de vida onde se locomove, trabalha, passeia,

flana, isto é, pelas formas através das quais o homem se apropria e que vão ganhando o significado dado pelo uso (CARLOS, 1996, p.21)

Para Carlos (1996, p. 22), “o lugar só pode ser compreendido em suas referências, que não específicas de uma função ou de uma forma, mas produzidas por um conjunto de sentidos, impresso pelo uso”. A autora lembra ainda que “a história do indivíduo é aquela que produziu o espaço e que a ele se imbrica, por isso que ela pode ser apropriada” (CARLOS,1996,p.24). As formas e os conteúdos dos grandes processos históricos raramente são visíveis na escala local, mas ganham sentido por meio deles quase sempre ocultos e invisíveis. “É no âmbito local que a história é vivida e é onde, pois tem sentido” (CARLOS,1996, p.26).

Com o desenvolvimento da técnica, o processo produtivo passa por profundas transformações; já as mudanças nos meios de comunicação permitem ligar os espaços em redes de fluxos que ultrapassam fronteiras. Esse novo quadro mundial provoca a necessidade de repensar a natureza do espaço num momento em que uma relação espaço/tempo se transforma de modo incontestável. Para Carlos (1996, p. 29), o lugar é o ponto de articulação entre a mundialidade em constituição e o local enquanto especificidade concreta. “É no lugar que se manifestam os desequilíbrios, as situações de conflito e as tendências da sociedade que se volta para o mundial”

O lugar é o produto das relações humanas, entre homem e natureza, tecido por relações sociais que se realizam no plano do vivido, o que garante a construção de uma rede de significados e sentidos que são tecidos pela história e cultura civilizadora produzindo a identidade, posto que é aí que o homem se reconhece porque é o lugar da vida (CARLOS, 1996, p.29).

Carlos (1996, p.30) destaca que as formas de apropriação do espaço e o sentimento de pertencer ao lugar ligam-se aos lugares habitados, “marcados pela presença, criados pela história fragmentária feita de resíduos e detritos, pela acumulação dos tempos, marcados, remarcados, nomeados, natureza transformada pela prática social”. Essa acumulação cultural se inscreve no espaço e no tempo.

No mundo moderno, a integração de funções a partir de uma gestão informatizada e a modernização do aparelho produtivo permitem a racionalização do processo produtivo e com isso uma nova localização industrial. A invasão do microprocessador implicou novos processos de trabalho, uma nova divisão do trabalho na indústria, tanto interna quanto para fora dela. Feita por computadores, a gestão da produção atual permite realizar o trabalho em unidades distintas, entre firmas através da subcontratação, produzindo no espaço o fenômeno da desintegração vertical de grandes firmas em firmas especializadas, “numa rede de firmas especializadas que trabalha por subcontratação para uma ou várias firmas contratantes, mudando a relação do espaço, pois gera a desintegração espacial das unidades produtivas” (CARLOS,1996, p. 36).

Para Harvey, toda materialização do utopismo do livre mercado precisa assentar raízes num lugar. Nesse processo, a formação do espaço do livre mercado e sua maneira de produzir espaço “tornam-se facetas essenciais de sua realização tangível”.

(...) compreender as formas pelas quais o capital constrói uma paisagem geográfica à sua própria imagem, num dado momento do tempo, simplesmente para ter de destruí-la adiante a fim de acomodar sua própria dinâmica de interminável acumulação do capital, amplas mudanças tecnológicas e implacáveis formas de luta de classes. A história da destruição criativa e do desenvolvimento geográfico desigual na era burguesa é simplesmente de estarrecer. Grande parcela da extraordinária transformação da superfície da terra nos últimos duzentos anos reflete precisamente a materialização da forma de utopismo do processo fundada no livre mercado e suas incansáveis e perpétuas reorganizações de formas espaciais (HARVEY, 2004, p.233)

Nesse novo quadro da indústria com utilização maciça da técnica, os investimentos em centros de pesquisa são uma exigência. Para os países subdesenvolvidos, o resultado é a perda das vantagens locacionais assentadas em matérias-primas e energia abundantes e mão-de-obra barata. Enquanto a matéria-prima passa por mudanças, a mão-de-obra só é necessária em menor escala e especializada, “por sua vez o ciclo de vida do produto se vê encurtado e o grau de competitividade aumenta, por fim há necessidade maior de investimentos” (CARLOS, 1996, p.37). Na atualidade,



as localizações industriais obedecem a um novo padrão, passando a se concentrar em tecnopólos e metrópoles policêntricas, enquanto o mercado é cada vez mais mundial, dando ao produto nova mobilidade espacial.

A mudança no quadro geral da indústria não implica em alterações nas bases dos elementos do crescimento. De acordo com Carlos (1996, p.46), o cenário mundial apresenta uma nova relação entre o Estado e a economia, “por meio de incentivos, subvenções, proteção, reestruturação de indústrias maduras, acabam produzindo uma nova relação espacial”.

Nas áreas de industrialização antiga acontece fuga de capitais, enquanto algumas são remodeladas com a introdução de novas tecnologias; há também os casos de implantação de um novo tipo de industrialização em locais onde já existiam indústrias e a concentração da expansão industrial em novos complexos industriais, como na periferia das grandes áreas metropolitanas. Muitas vezes, as novas atividades acompanham a antiga concentração industrial.

Para Carlos (1996, p. 51), “o espaço intervém na produção e organização do trabalho produtivo, ao mesmo tempo em que determina as relações de produção é também produtor e produto”. Daí a importância do espaço no processo de reprodução da sociedade, produção espacial que aparece nas formas de apropriação, utilização e ocupação de um determinado lugar.

(...) na realidade, o que se tende a eliminar não é o espaço que é cortado por um complexo de redes e fluxos inúmeros, e que é fundamental para sua materialização. O que se tende a eliminar é o tempo através de sua compactação (CARLOS, 1996, p.51)

Carlos (1996, p.64) chama de “ausência de memória” o processo de não-identificação em relação ao lugar, que seria uma consequência do processo de reprodução espacial que tende a eliminar o que existe. A autora defende, porém, que a memória pode também significar o resgate do lugar, “revelando-o e dando uma outra dimensão para o tempo”.

A homogeneização da sociedade é uma das consequências do estágio atual do capitalismo. Enquanto o tempo está associado ao ritmo do

processo de trabalho, o espaço segue dominado por fluxos de mercadorias, capitais e informações. Essa reprodução destrói as diferenças na área urbana, e como consequência sua memória social.

As formas que a sociedade produz guardam uma história, pois o tempo implica duração e continuidade. As formas materiais arquitetônicas guardam uma certa monumentalidade com seu conteúdo social que a memória ilumina, torna-o presente e com isso lhe dá espessura (conteúdo ao presente). A memória articula espaço e tempo, ela se constrói a partir de uma experiência vivida num determinado lugar. Produz-se pela identidade em relação ao lugar, assim lugar e identidade são indissociáveis. O histórico tem suas consequências, o diacrônico, o que se passa modificando lugares, inscrevendo-se de outra forma no espaço. O passado deixou traços, inscrições, escritura do tempo (CARLOS, 1996, p.82)

Para Bauman, as mudanças no trabalho e na sociedade (como na formação da família) representam a destruição dos pontos firmes que caracterizavam a antiga situação social mais duradoura. “ Foi-se a certeza de que nos veremos outra vez, de que nos encontraremos repetidamente e por um longo porvir- e com ela a de que podemos supor que a sociedade tem uma longa memória” (BAUMAN, 2003, p.47).

(...) nenhum agregado de seres humanos é sentido como “comunidade” a menos que seja “bem tecido” de biografias compartilhadas ao longo de uma história duradoura e uma expectativa ainda mais longa de interação freqüente e intensa. É essa experiência que falta hoje em dia, e é sua ausência que é referida como “decadência”, “desaparecimento” ou “eclipse” da comunidade (BAUMAN, 2003, p.48)

Como resposta às consequências econômicas e sociais trazidas pelo processo de globalização, surgem novas propostas de recuperação de possíveis “elos” com o passado ainda existentes na sociedade, numa busca por valores “antigos” como a identidade e a coletividade. Nesse contexto, os “brownfields” deixam de ser um desafio apenas para a economia.

## **1.2- “Brownfields”: Conceitos, Experiências Estrangeiras, Nacionais e Refuncionalizações**

Realizados em vários países da Europa e nos Estados Unidos, os estudos sobre “brownfields” merecem análise de autores de diversas áreas do conhecimento como a Geografia, a Arquitetura, a Sociologia, a Psicologia e a História, entre outras. Ao analisar os acontecimentos do século XX, Hobsbawm (1996) faz referência ao que chama de “cinturões de ferrugem”.

Velhas áreas industriais tornaram-se “cinturões de ferrugem”- termo inventado nos EUA na década de 1970- ou mesmo países inteiros identificados com uma fase anterior da indústria, como a Grã-Bretanha, foram largamente desindustrializados, transformando-se em museus vivos ou agonizantes de um passado desaparecido, que empresários exploravam, com certo êxito, como atrações turísticas (HOBSBAWM,1996,p.297)

A tradição da engenharia que atravessou o tempo e suas decorrentes mudanças é a de projetar e construir aparelhos e objetos. Ao projetar e construir, o engenheiro prepara sua obra para o uso, mas não se considera que esse uso é limitado no tempo, já que construções e objetos estão sujeitos à deterioração pelas intempéries ou podem ser ultrapassados por outras construções e objetos mais compactos ou eficientes.

Ao não mais servir, os aparelhos e objetos são jogados fora, as instalações desmontadas e as obras demolidas. Em certas circunstâncias, porém, alguns poucos aparelhos e objetos são guardados em museus, arquivos ou bibliotecas, alguns edifícios preservados e algumas instalações mantidas. Assim, velhas minas subterrâneas tornam-se atração turística, velhos edifícios industriais são transformados em centros culturais e antigas residências burguesas tornam-se hotéis ou agências bancárias. Mas tudo isso são exceções, a maior parte dos velhos objetos vai parar no lixo, os velhos edifícios são demolidos, as instalações desfeitas e o entulho também é jogado fora. (SANCHEZ, 2001,p.15)

Para Harvey (2004, p.110-111), a geografia histórica da ocupação humana da superfície da terra e da evolução distintiva de formas sociais (línguas, instituições políticas e valores e crenças religiosos) produz um “mosaico geográfico” de ambientes e modos de vida socioecológicos.

Esse mosaico é ele mesmo um “palimpsesto”- composto de acréscimos históricos de legados parciais sobrepostos em múltiplas camadas uns sobre os outros, tal como ocorre com as diferentes contribuições arquitetônicas de diferentes períodos que se distribuem em camadas nos ambientes construídos de cidades contemporâneas de origem antiga (...) Esse mosaico geográfico é uma criação, aprofundada pelo tempo, de múltiplas atividades humanas (HARVEY, 2004, p.110-111)

O autor destaca que mesmo que as variações geográficas reflitam e incorporem legados materiais, históricos, culturais e políticos do passado, isso não significa que sejam estáticas ou imutáveis. “O mosaico geográfico sempre esteve em movimento em toda e qualquer escala” (HARVEY, 2004, p.112).

De acordo com Sanchez, o advento da sociedade de consumo acelerou a prática de descartar prédios, objetos e aparelhos. Fatores como o barateamento das matérias-primas e a valorização do aumento do consumo, sem que sejam contabilizados os custos ambientais decorrentes do abandono dos resíduos, levam à aceleração da prática de descartar prédios. Juntamente com essa mentalidade, a preocupação ambiental conseguiu ganhar espaço, mas de forma mais lenta e não na mesma proporção.

A análise do ciclo de vida foi a resposta criada pelo setor industrial para uma avaliação dos impactos ambientais dos produtos industriais, juntamente com o “design for the environment”, que é o desenvolvimento de procedimentos para conceber e projetar produtos menos agressivos ao meio ambiente. Através dessas ferramentas, o projeto leva em conta o meio ambiente durante toda a vida útil do produto.

A análise do ciclo de vida pode fundamentar um novo paradigma de gestão ambiental na indústria. O conceito foi desenvolvido visando o produto, mas também pode ser estendido à produção industrial, pois as instalações industriais têm igualmente um ciclo de vida. (SANCHEZ, 2001, p.16)

Embora seja recente nas indústrias, a aplicação do conceito de ciclo de vida já acontece há mais de uma década nos setores de mineração e disposição de resíduos sólidos. Atualmente, muitas empresas preparam planos de fechamento anos antes do encerramento das atividades nas

minas, muitas vezes mesmo antes de sua própria abertura. Este procedimento atende às normas da legislação, da comunidade ou dos mercados financeiros. Assim como no setor de disposição de resíduos sólidos, já se sabe de antemão que a capacidade é finita.

(..).o fato é que indústrias fecham, seja por razões econômicas, comerciais, sociais ou ambientais, em outras palavras, perdem competitividade, mercado, sua localização torna-se desvantajosa ou precisam ser modernizadas, ou ainda o valor imobiliário do terreno é tal que se torna mais rentável fechar a indústria e reutilizar o terreno para outra finalidade (SANCHEZ, 2001, p.18).

O termo passivo ambiental, utilizado inicialmente para descrever o acúmulo de danos ambientais que devem ser reparados para manter a qualidade ambiental passou também a ser empregado sem sentido monetário, “para conotar o acúmulo de danos infligidos ao meio natural por uma determinada atividade ou pelo conjunto de ações humanas, danos esses que muitas vezes não podem ser avaliados economicamente” (SANCHEZ,2001,p.19). Nesse caso, o passivo ambiental representaria uma “dívida” para com as próximas gerações.

Sanchez destaca que o conceito de empreendimento utilizado nos estudos sobre desativação inclui não só indústrias manufatureiras como também os ramos das indústrias extrativas, da construção civil, da produção de energia, do tratamento e disposição de resíduos. Entre as atividades terciárias, somente são consideradas as de transporte e armazenamento de matérias-primas e produtos. O autor entende a desativação como “conjunto de medidas de caráter gerencial, técnico e legal necessárias para encerrar total ou parcialmente as atividades produtivas em um determinado sítio” (SANCHEZ, 2001,p.20).

Harvey destaca que os processos de desindustrialização e relocação de atividades produtivas, ocorridos desde a década de 1960, mostram a velocidade com que atualmente são configuradas as diferenciações geográficas da produção e do emprego. “Logo, é importante avaliar a volatilidade e o dinamismo das formas geográficas contemporâneas” explica Harvey (2004, p. 112). De acordo com o autor, cidades e regiões

metropolitanas inteiras, como Seul ou Barcelona, foram reconfiguradas no espaço de uma geração.

Para Sanchez, é preciso enfatizar a necessidade de prevenir os prejuízos das desativações, através de meios como as diretrizes governamentais, as normas técnicas, as garantias financeiras, os seguros e as técnicas de contabilização do passivo ambiental.

O final do século XX é marcado pela perda do poder da produção industrial para o setor de serviços como gerador de riquezas e empregos. Em muitos países, já se pode constatar a era pós-industrial, onde valoriza-se a produção de informação, conhecimento e tecnologia. Os investimentos industriais deixam de ser rentáveis por motivos como a marcha da História, a política econômica de um país ou por má gestão empresarial. Assim como as empresas perdem competitividade, “produtos perdem mercado, minas fecham, caminhões e automóveis substituem os trens” (SANCHEZ, 2001, p.21).

Para Sanchez, o abandono das atividades que deixaram de ser rentáveis é ambientalmente perigoso, socialmente injusto e, economicamente, pode representar um desperdício de recursos. Por isso é preciso desativar de forma ordenada, com a mesma atenção utilizada para a construção. Sanchez defende que a mentalidade da sociedade atravessa atualmente um período de mudanças, o que gera como consequência maior atenção ao problema do ciclo de vida dos objetos, aparelhos, instalações e obras, no que o autor chama de “novo paradigma na engenharia”.

Sanchez defende que o processo de industrialização tem uma dinâmica própria, que exige pesquisas contínuas e a busca por formas de produção mais eficientes e produtivas. Acompanhando a dinâmica da indústria, as economias modernas levaram ao aumento no ritmo do consumo de bens e serviços, obrigando as empresas ao desenvolvimento de novos produtos para a manutenção da competitividade, garantir a expansão ou aumentar suas partes do mercado. “Mais recentemente, o processo de globalização da economia e liberalização do comércio mundial tem alterado radicalmente os mercados de produtos industriais” destaca o autor,

lembrando que essa mudança leva a realocização de muitas empresas e até de setores industriais inteiros.

Juntamente com o surgimento de novos setores industriais dinâmicos e do declínio de outros ramos, acontece também um processo de obsolescência de indústrias de todos os setores, aumentando o número de estabelecimentos desativados. No caso da indústria têxtil, o processo de fechamento de estabelecimentos já acontece há várias décadas. O problema, porém, não é exclusivo do setor têxtil. De acordo com Sanchez, entre 1984 e 1990 cerca de 20% dos sítios industriais canadenses foram fechados, enquanto a Grã-Bretanha perdia 25% de sua indústria manufatureira entre 1980 e 1984. Outro exemplo significativo é o da indústria siderúrgica nos Estados Unidos, concentrada principalmente na cidade de Pittsburgh, na Pensilvânia, que no passado ficou conhecida como a “capital do aço”. Durante a década de 1980, oito das catorze aciarias fecharam suas portas, enquanto outras quatro reduziram sua produção.

Segundo Sanchez, o processo de declínio industrial também afeta países onde a implantação da industrialização é mais recente. Um dos casos mais conhecidos é o das regiões carboníferas européias, “devido aos grandes problemas sociais causados e à importância que teve a extração e o uso desse recurso mineral na própria estruturação dessas regiões” (SANCHEZ, 2001, p.25). A maioria das minas subterrâneas de países como o Reino Unido, França, Alemanha e Espanha foi fechada ao longo dos anos de 1970 ou de 1980, tendo como motivos os altos custos de produção e a produtividade do trabalho relativamente baixa.

Além da concorrência internacional, da concorrência entre cidades e regiões e do declínio de certos setores industriais também existem fatores como a questão ambiental entre os motivos que levam ao fechamento das indústrias. De acordo com Sanchez, muitas empresas, diante da necessidade de investir em equipamentos para reduzir a poluição ou de adotar tecnologias mais limpas, optam pela transferência de suas unidades para outros locais, onde as autoridades podem ser mais complacentes quanto à degradação ambiental. Bruyelle destaca que existem dois

mecanismos inerentes ao processo de desindustrialização: a transferência ou exurbanização e a mortalidade (BRUYELLE, 1992 apud SANCHEZ, 2001). O fator mortalidade é considerado como uma decorrência do próprio dinamismo industrial e pode ser compensada pela criação de empresas em outros ramos de atividade. Nas economias mais avançadas, o setor secundário tem dado espaço para o terciário. Sanchez lembra, porém, que a mortalidade pode se tornar uma questão grave quando atinge um setor inteiro da indústria em regiões de economia pouco diversificada.

No caso das transferências, Sanchez (2001, p. 28) identifica os motivos de ordem econômica, ambiental ou devido à políticas públicas:

- a localização torna-se inadequada porque a empresa não dispõe de espaço físico para se expandir e o custo de aquisição dos imóveis vizinhos é muito alto, porque passa a necessitar de nova infraestrutura de transporte ou porque o acesso torna-se difícil, ou congestionado;
- como suas atividades são incompatíveis com os usos do solo no entorno, a indústria demasiado incômoda para a vizinhança ou novas regras em matéria de meio ambiente impõem custos adicionais;
- porque taxas ou impostos locais podem se tornar desestimulantes e mais atrativos em outras localidades;
- porque o valor do solo aumentou e, em conseqüência, o custo dos aluguéis, ou, sendo a empresa a proprietária do terreno, torna-se mais rentável vendê-lo;
- certas políticas de uso do solo urbano estimulam a desindustrialização de determinados bairros, visando transformar seu uso, ou ainda estimulam a instalação de indústrias em novos distritos industriais;
- porque há concorrência entre cidades, regiões e até países para atrair novos investimentos industriais, doação de terrenos, isenções fiscais e diversos subsídios indiretos estimulam a transferência de indústrias ou a abertura de novas fábricas de uma empresa já instalada em outro local. O que muitas vezes acaba acarretando a



redução dos investimentos em modernização das velhas unidades de produção, até seu fechamento.

Para Sanchez, um dos resultados mais visíveis da desindustrialização é a produção de imóveis disfuncionais localizados em zonas urbanas. De acordo com o autor, na língua francesa é utilizado o termo “friche industrielle” para designar esses imóveis. A palavra tem origem nos ramos de atividade agrícola, significando terra deixada sem cultivar (“friche”). Em inglês foi adotado o termo “derelict land”. Já o termo “brownfield” é empregado principalmente nos Estados Unidos. Na Alemanha, o termo mais aceito é “altlasten”, que significa carga ou peso do passado, herdada. Para Bruyelle, essas áreas são:

terrenos ou edifícios (ou ambos) anteriormente utilizados para finalidades industriais e hoje total ou parcialmente abandonados por seu utilizador, e degradados de tal maneira que todo novo uso somente é possível após um reordenamento notável (BRUYELLE,1992, apud SANCHEZ, 2001).

De modo generalizado, Bruyelle também define estas áreas como “espaço econômico tornado obsoleto e abandonado”. De acordo com Kivell (1992), para o Departamento de Meio Ambiente do governo britânico, “derelict land” pode ser definida como “terreno degradado pelo desenvolvimento industrial, ou por outra causa, a ponto de não poder ser utilizado sem tratamento” (KIVELL,1992, apud SANCHEZ, 2001). Somente na Grã-Bretanha um levantamento realizado na década de 1980 encontrou 45.683 hectares de terrenos abandonados, juntamente com 37.150 hectares de terrenos desocupados, sendo que cerca de um terço da superfície total de terrenos abandonados se refere às áreas industriais ou assemelhadas, como no caso das zonas portuárias.

De acordo com Sanchez, o resultado do primeiro levantamento oficial francês sobre “friches industrielles” identificou cerca de 20 mil hectares afetados. Além de contribuir para a desvalorização do entorno, esses imóveis também favorecem o depósito clandestino de resíduos, podem ser

objeto de ocupação irregular e podem representar riscos à segurança, à saúde pública e aos ecossistemas.

Em zonas urbanas consideradas dinâmicas, a reutilização de terrenos e edifícios de localização central anteriormente ocupados por indústrias é considerada mais fácil que nas cidades onde a produção é especializada. A maioria dessas cidades tem, aliás, programas que estimulam a exurbanização industrial. Em Madri, na Espanha, a reutilização dos antigos edifícios industriais teve início na década de 1950, e em 80% dos casos o novo uso é residencial. O bairro Soho, de Nova Iorque, nos Estados Unidos, também é um exemplo de transformação de oficinas e pequenas indústrias em escritórios, ateliês e residências.

### **1.2.1-O caso de Baltimore: benefícios e prejuízos**

Analisando o caso de Baltimore, nos Estados Unidos, Harvey (2004, p.187) lembra que no início da década de 1970 houve um esforço conjunto entre o poder público e a iniciativa privada para investir na revitalização do centro da cidade e da região de Inner Harbor com o objetivo de atrair serviços financeiros e turismo. O autor destaca que foram necessários muitos gastos públicos para manter o projeto em andamento. Como a região dispunha de hotéis, foi preciso construir um centro de convenções para atrair hóspedes e conseguir parte da indústria de eventos que hoje é avaliada em 83 bilhões de dólares.

Para manter o conjunto competitivo, foram necessários mais 150 milhões de dólares para construir um centro de convenções ainda maior. O temor agora, segundo Harvey, é de que todos esses investimentos não sejam lucrativos sem a construção de um grande hotel central, que também vai requerer cerca de 50 milhões de dólares. Só para “melhorar” a imagem da cidade foram investidos quase meio bilhão de dólares na construção de um ginásio de esportes, equipes e altos salários para atletas.

Para Harvey (2004, p.190), esse caso ilustra a expressão “alimentar o monstro do centro da cidade”. “A parceria entre o poder público e a iniciativa

privada significa que o poder público entra com os riscos e a iniciativa privada fica com os lucros”. O autor contesta o argumento dos defensores da refuncionalização de Baltimore de que o projeto cria empregos e gera renda. De acordo com Harvey (2004, p.191), uma análise feita por economistas (HAMILTON, KAHN, 1997) mostrou que a perda líquida do investimento só no estádio de beisebol era da ordem de 24 milhões de dólares por ano. “Entrementes, fecharam-se bibliotecas, reduziram-se os serviços urbanos e investiu-se o mínimo em escolas municipais” argumenta o autor.

Harvey ressalta que a revitalização promovida em Baltimore também tem um lado positivo, que é o do convívio entre as pessoas que visitam a área revitalizada. O centro também se tornou local de moradia para jovens profissionais que ainda não têm filhos. Até mesmo o processo de “gentrificação” (expulsão de populações de baixa renda) ocorrido na cidade acabou trazendo pelo menos um aspecto positivo. De acordo com Harvey (2004, p.192) “ao menos houve a contrapartida de revitalização física de partes da cidade que estavam em lento processo de morte por abandono”.

### **1.2.2- “Brownfields” no Brasil**

Entre os fatores que determinam a localização das indústrias, os meios de transporte sempre foram considerados importantes. Sanchez lembra que na cidade de São Paulo a indústria desenvolveu-se inicialmente no centro e no bairro do Brás, no começo do século XX, espalhando-se depois para os bairros Mooca e Barra Funda, ao longo do eixo ferroviário. A localização só passou a ser determinada pelos eixos rodoviários a partir de 1950. O cadastro da Companhia Estadual de Tecnologia de Saneamento Ambiental (CETESB) apontava que em 1996 existiam 3.800 estabelecimentos industriais desativados na região metropolitana de São Paulo. O número poderia ser ainda maior, já que no levantamento constam apenas as empresas cujos processos foram formalmente encerrados junto à agência.

De acordo com Vasques (2005, p.91), levantamentos da Fiesp/Ciesp Zona Leste feitos já na década de 2000 apontam a existência de 4.500 galpões desocupados na área que abrange os bairros do Brás, Mooca e Belém. Nestes balcões funcionaram micro, pequenas e grandes empresas. Entre os ramos industriais, destacavam-se o têxtil, alimentício, metalúrgico e eletroeletrônico. “As fábricas fecharam e migraram, mas os prédios, armazéns, depósitos e terrenos continuam existindo até os dias atuais”, destaca Vasques.

No estado de São Paulo, os “brownfields” não estão somente na capital. No município de Americana, Interior do Estado, laochite (2004, p.51) destaca que o setor têxtil, considerado fundamental para o desenvolvimento da cidade, acabou recebendo as influências do conflito local/global, causando “o fechamento de fábricas, a perda de empregos, instaurando a incerteza econômica”. Com a abertura comercial implantada durante o governo Collor, em 1990, 30 mil trabalhadores foram demitidos do pólo têxtil de Americana, com o fechamento de várias empresas, redução da produção em relação à capacidade instalada e queda de 50% nas vendas.

Sanchez enfatiza que a reutilização de um imóvel industrial pode acontecer de diversas maneiras, mas no caso do edifício industrial ter valor histórico, sua demolição pode ser mesmo proibida. “Nessas situações, os novos usos deverão respeitar as características do edifício e mesmo seu entorno poderá ser passível de poucas modificações” (SANCHEZ, 2001, p.33). Na cidade de São Paulo existem alguns exemplos de reutilização de edifícios e terrenos industriais para novas finalidades. O SESC Pompéia está instalado numa antiga fábrica transformada em centro cultural e de lazer. No Brás, os prédios da antiga fábrica têxtil da São Paulo Alpargatas foram transformados em faculdades particulares. “O antigo matadouro municipal da Vila Mariana tornou-se sede da Cinemateca Brasileira e o antigo entreposto de carne da Lapa, junto à ferrovia, foi transformado no espaço educativo-a Estação Ciência da Universidade de São Paulo - e cultural - o Tendal da Lapa” exemplifica Sanchez (2001, p. 40). No Interior do Estado de São

Paulo, o autor cita como exemplos de reutilização o caso do antigo engenho de açúcar de Piracicaba, convertido em centro de cultura e lazer.

### **1.2.3- Refuncionalizações de “brownfields”**

Como um tema recente dentro das discussões sobre o espaço urbano, os “brownfields” também dividem opiniões sobre quais as intervenções adequadas para o retorno das atividades nesses imóveis. Ao analisar o caso da cidade de Baltimore, Harvey (2004, p. 95) usa o termo “revitalização” quando o espaço em discussão é o antigo porto da cidade. Quando aborda os antigos prédios industriais, Harvey (2004, p. 96) fala em “reciclagem” e no caso das moradias do bairro de Canton, que após o processo de “gentrificação” foram ocupadas por pessoas de alta renda, o processo é definido como redesenvolvimento.

Ao abordar o processo de “desindustrialização” de Baltimore, Harvey (2004,p.200) explica que “o único sinal residual dessa atividade é hoje a manutenção de uns poucos navios foram do serviço ativo”. O autor também completa que “instalações industriais degradadas estragam a paisagem, à espera de reutilização”.

Del Rio (2005, p. 1) destaca que “hoje já integrado ao paradigma do desenvolvimento sustentável, as grandes cidades passaram a buscar o renascimento dos centros urbanos, através da revitalização de suas áreas centrais através da reutilização dos patrimônios”. O autor lembra que o modelo atual de revitalização é “integrador e abrangente”.

Na Universidade Estadual Paulista (Unesp), campus de Rio Claro, o Grupo de Análise Territorial com Suporte de Geotecnologias adota desde 2003 como definição para um “brownfield” brasileiro o seguinte enunciado:

Arcabouço físico-territorial abandonado, contaminado ou não, de uma atividade sócio - econômica relevante em um determinado período de tempo, porém passível de refuncionalização.

Entre os desafios do Grupo de Análise Territorial com Suporte de Geotecnologias também está a definição de um termo da língua portuguesa para definir um “brownfield”. Quando se estuda um “brownfield”, um dos principais objetivos é buscar alternativas de refuncionalização desse prédio ou área. Juntamente com a busca por essas alternativas, começa aí uma outra discussão, sobre qual exatamente seria o processo buscado para que esse “brownfield” volte à atividade ou função.

Nos primeiros debates sobre o tema, o termo mais utilizado era o redensolvimento. Contudo, esse termo, importado dos Estados Unidos, foi considerado inadequado para a realidade brasileira, já que implica no “melhoramento de uma área através da renovação de edifícios, fazendo melhor uso do solo improdutivo e encorajando novos investimentos nestes locais” Vasques (2005,p.6). O termo revitalizar também não é considerado adequado, por ser utilizado amplamente pela Arquitetura para tratar do patrimônio histórico.

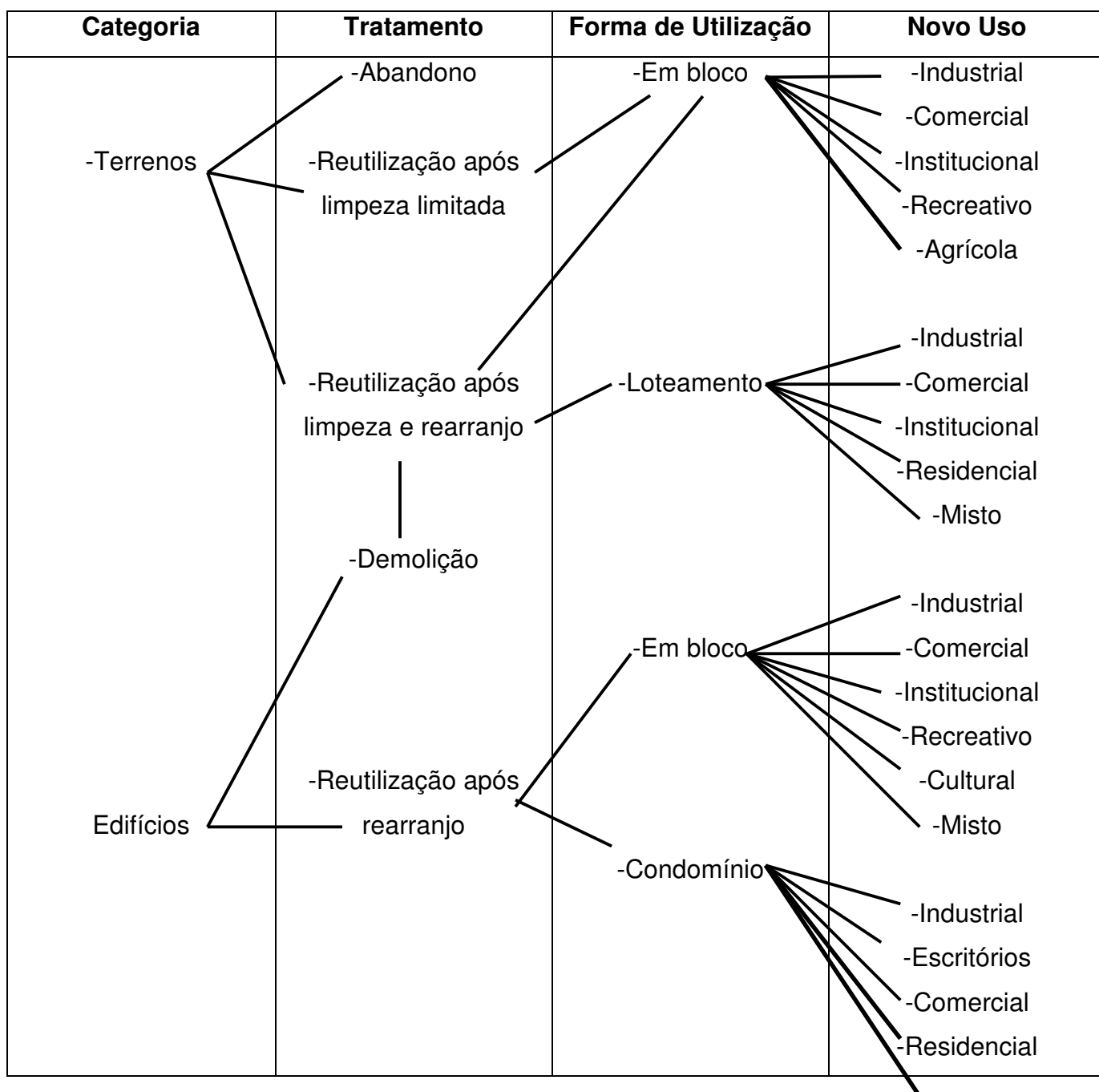
O uso do termo “volta da atividade” pode ser questionado já que em muitos empreendimentos a atividade industrial foi cessada, mas deu lugar à atividades ilegais ou existentes às margens da sociedade, como no caso da marginalidade e da prostituição. Nestes casos, não se pode afirmar que não há atividade nestes prédios.

Emerge então o termo refuncionalização, considerado atualmente o mais adequado quando se trata das propostas de novas atividades para os “brownfields”. De acordo com Evaso (1999,p.34-35 apud VASQUES, 2005,p.36), o ato de refuncionalizar implica na alteração da função de uma determinada coisa/elemento, atribuindo-lhe um novo valor de uso.

Entre os problemas apontados por Sanchez para a conversão de terrenos ou edifícios industriais estão os de ordem econômica, quando o mercado não é bastante dinâmico para absorver a oferta, e os problemas de ordem legal, porque em muitos casos o zoneamento do município não permite usos não-industriais, havendo necessidade, muitas vezes, de modificar o zoneamento. Existem também as razões de ordem ambiental, quando o imóvel apresenta algum tipo de contaminação. O autor destaca

que se há contaminação do solo, alguns usos podem ser incompatíveis. Em casos de contaminação considerada “leve”, a conversão para novo uso industrial é mais compatível que a reutilização para residência ou lazer, mas se a degradação ambiental for muito significativa, até o uso industrial pode ser restrito (Quadro 1) e (Quadro 2).

**Quadro 1- Reutilização de Instalações Industriais**



			-Misto
--	--	--	--------

Fonte: SANCHEZ (2001, p.35)

### Quadro 2- Algumas características na desativação de empreendimentos

<b>Empreendimento</b>	<b>Vida Útil</b>	<b>Principais razões para fechamento</b>	<b>Principais passivos ambientais</b>
Indústrias	Indeterminada	-obsolescência -mercado -impactos ambientais	-solos contaminados -aqüíferos poluídos -resíduos tóxicos
Minas	Determinada, mas variável	-exaustão -obsolescência -mercado -impactos ambientais	-escavações -áreas de subsidência -áreas alagadas -pilhas de estéreis -barragens de rejeitos
Depósitos de resíduos	Determinada, mas variável	-exaustão -mercado -impactos ambientais	-riscos de migração de poluentes e de exposições de gás -solos contaminados
Infra-estrutura de transportes	Indeterminada	-obsolescência -incompatibilidade com o tecido urbano	-solos contaminados -aqüíferos poluídos -resíduos tóxicos
Usinas termelétricas	Indeterminada	-obsolescência -mercado -impactos ambientais	-solos contaminados -aqüíferos poluídos -resíduos tóxicos
Instalações nucleares	Determinada	-obsolescência	-materiais radiativos
Barragens	Indeterminada	-obsolescência -riscos de rupturas	-estrutura obsoleta -sedimentos acumulados -grande superfície degradada

Fonte: SANCHEZ (2001, p.78)

Sanchez lembra que a reutilização de instalações industriais pode exigir estratégias diversas e complementares, envolvendo ações de ordem



técnica e comercial. Em muitas indústrias antigas, a comercialização direta de todo o imóvel pode ser difícil, o que leva alguns proprietários a realizar a comercialização em partes. No caso do poder público, a intervenção pode acontecer através da compra ou desapropriação do terreno ou por meio de investimentos em infra-estrutura (arruamento, iluminação, transportes e outros) para valorizar o entorno. Também existe a possibilidade de concessão de incentivos como subsídios ou isenções fiscais.

A infra-estrutura de transportes também gera um número significativo de imóveis desocupados. “O transporte ferroviário também passou por diversas fases de desenvolvimento tecnológico e tem enfrentado a concorrência de outros meios de transporte, principalmente o rodoviário” (SANCHEZ, 2001, p.63). Assim como na indústria manufatureira, muitas instalações ferroviárias foram convertidas para novos usos. Em Paris, o “Musée d’Orsay” está instalado na estação desativada do mesmo nome. Em São Paulo, a estação Júlio Prestes foi transformada numa sofisticada sala de concertos.

O setor de energia elétrica também apresenta instalações desativadas. Equipamentos de produção, transmissão e transformação de energia tornaram-se obsoletos. No Estado de São Paulo, Sanchez destaca que algumas pequenas barragens construídas no início do século XX foram preservadas:

(...) como Corumbataí (município de Rio Claro), que funcionou de 1895 a 1970, São Valentim (município de Santa Rita do Passa Quatro), que funcionou de 1910 a 1976, e Salesópolis, no município do mesmo nome, usada para geração de eletricidade entre 1914 e 1988, todas elas atualmente pertencentes ao acervo da Fundação Patrimônio Histórico da Energia de São Paulo ( SANCHEZ, 2001, p.73)

As áreas contaminadas exigem atenção especial no processo de reconversão. No Brasil, segundo Sanchez, não existe um inventário de áreas contaminadas ou potencialmente contaminadas à exceção de um trabalho iniciado em 1992 na região metropolitana de São Paulo, com apoio da agência alemã de cooperação GTZ. Segundo a publicação Saneamento

Ambiental (1996), existem cerca de 2.300 áreas potenciais identificadas até aquele momento só naquela região.

Sanchez explica que as práticas industriais do passado deixaram como herança um passivo ambiental que começou a ser resgatado nas décadas de 1970 e 1980.

Da mesma forma que as dívidas financeiras, essa dívida ambiental está sendo paga com juros nos países que estabeleceram legislações sobre solos contaminados e está se acumulando nos que sequer reconheceram publicamente o problema (SANCHEZ, 2001, p.109)

Nos Estados Unidos, a lista nacional de prioridades do programa “Superfund”, criado pelo governo federal para garantir a recuperação das áreas degradadas, aponta que nos sítios mais contaminados a média de gastos para a recuperação é de US\$ 29 milhões por sítio.

A desativação de empreendimentos engloba diferentes setores da produção, mas apresenta diversos problemas comuns, que levaram à criação de instrumentos de gestão para garantir a adequada desativação de instalações industriais. O sucesso da adoção desses instrumentos depende da existência de políticas e da aplicação de ações corretas de prevenção dos riscos e de gestão ambiental. Sanchez destaca que da mesma forma que todo novo projeto industrial é concebido para atender a determinados objetivos empresariais, assim também um projeto de desativação deve ter seus objetivos previamente definidos. Geralmente, esses projetos de desativação incluem os objetivos de reduzir os riscos de ações judiciais visando a reparação de danos ambientais e agregação de valor aos imóveis ou instalações desativadas, visando à sua comercialização (Quadro 3).

**Quadro 3- Tipos de abordagem adotadas face à questão dos sítios contaminados**

<b>Abordagem dominante</b>	<b>Características</b>	<b>Exemplos</b>
Negligência	-não fazer nada, esperar que o problema se manifeste ou não seja	Postura amplamente difundida

	descoberto	
Reativa	-ação desarticulada e resposta caso a caso	Love Canal (EUA), sítio Mercier (Quebec), Lekkerkirk (Holanda), Dortmund (Alemanha), áreas contaminadas na Rhodia na Baixada Santista
Corretiva	-adoção, de forma planejada e sistemática, de medidas visando remediar um problema, após identificação e diagnóstico -estudo e eventual recuperação quando há mudança no uso do solo	Estados Unidos (1), Holanda (2), Quebec (3), Reino Unido (4), Queensland (Austrália) (5), Victoria (Austrália) (6), Toronto (7), Flandres (Bélgica) (8), Pensilvânia (EUA) (9), Dinamarca (10), Alemanha (11), Áustria (12)
Preventiva	-planejar o fechamento de empreendimentos em atividade que possam causar contaminação do solo  -adoção de instrumentos que garantem a desativação adequada (por exemplo, garantias financeiras)	Planos de recuperação ambiental na mineração (vários países) previsões legais na Holanda, Nova Jersey (13), França (14), Ontário (15), EUA (16)
Proativa	-planejamento e gestão ambiental de todas as etapas do ciclo de vida de um empreendimento	Aplicação eficaz da avaliação de impacto ambiental e dos sistemas de gestão ambiental

Fonte: SANCHEZ (2001, p.17)

#### LEGENDAS (QUADRO 3)

- (1) *Superfund 1980*
- (2) *Soil Clean-Up (Ínterim) Act 1982, Act for Soil Protection 1987, Soil Protection Act 1994*
- (3) *Politique de Réhabilitation des Terrains Contaminés 1988, Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés 1988*
- (4) *Environmental Protection Act 1990, Environment Act 1995*
- (5) *Contaminated Land Act 1991*
- (6) *Environmental Protection (Amendment) Act 1988*
- (7) *By-law no.698-82, 1992*
- (8) *Decreto de 22 de fevereiro de 1995*
- (9) *Land Recycling and Environmental Remediation Standards Act 1995*
- (10) *Lei de Depósitos de Resíduos de 1983, Lei de Sítios Contaminados de 1990*
- (11) *Diversas leis estaduais e municipais e Lei Federal de Proteção de Solo de 1998*
- (12) *Altlanstansanierungsgesetz (Lei de Saneamento de Terrenos Contaminados) 1989*

(13) *Environmental Cleanup Responsibility Act 1983*

(14) *Lei n. 93-3 de 4 de janeiro de 1993 e decreto n. 94-484 de 9 de junho de 1994*

(15) *Environmental Protection Act*

(16) *Resource Conservation and Recovery Act 1976*

Segundo o Conselho Canadense de Ministros do Meio Ambiente, um programa de desativação deve incluir os seguintes objetivos:

- o local não deve constituir um perigo para a saúde e a segurança públicas;
- o programa não deve ocasionar impactos ambientais inaceitáveis;
- estar conforme todas as leis e os regulamentos aplicáveis;
- ser adequado à nova utilização proposta para o solo;
- não expor os proprietários presentes e futuros à ações judiciais;
- ser esteticamente aceitável.

A estes fatores, Sanchez acrescenta que o programa também deve “assegurar a estabilidade física, química e biológica da área, de maneira a viabilizar novos usos do solo” (SANCHEZ, 2001, p.65).

Para Sanchez, o fechamento de instalações industriais é inevitável, pois faz parte da própria dinâmica sócio-econômica.

Indústrias encerram suas atividades por perderem competitividade ou ficarem ultrapassadas tecnologicamente. Suas fábricas são transferidas para outros locais, em decorrência de políticas urbanas, políticas fiscais ou por razões econômicas ou ainda ambientais, num processo que vem se intensificando cada vez mais. Apesar disso, na concepção e projeto da maioria dos empreendimentos industriais ainda não se leva em conta a sua desativação. Essa postura tem sido questionada por razões diversas, principalmente de ordem ambiental (SANCHEZ, 2001, p.203)

Na avaliação de Sanchez, as demandas sociais, os imperativos econômicos e o ordenamento jurídico apontam para a necessidade de um novo enfoque do projeto de engenharia, que devem passar a abordar o ciclo de vida de um empreendimento. Esse enfoque tem como precedente a análise do ciclo de vida de produtos. Atualmente, também se torna

importante pensar o ciclo de vida de indústrias, barragens, portos e edifícios, daí o conceito de “desengenharia” defendido por Sanchez. “É preciso aprender a desfazer, desmontar, desativar, sem deixar dívida. E é preciso ensinar a fazê-lo” (SANCHEZ, 2001, p.206)

### **1.3- Espaço e Tempo nas cidades: “brownfields”, memórias e espaços utópicos**

Para Carlos (2001, p. 32), “o processo de constituição da sociedade urbana produz transformações radicais nas relações espaço-tempo que podem ser entendidas, em toda a sua extensão, no lugar, nos atos da vida cotidiana”. A autora destaca que a sensação de tempo se acelera, enquanto as formas como as pessoas se identificam com o lugar onde moram são alteradas pelas mudanças nas possibilidades de uso do lugar e nos modos de vida desse lugar. A autora defende a contradição entre o tempo da vida e o tempo das transformações na morfologia urbana. Na avaliação de Carlos (2001, p.32), essa contradição produz o “estranhamento”, num lugar onde as marcas da vida de relações e dos referenciais “se esfumam, ou se perdem para sempre”.

O sentido dos “lugares” é criado pelas relações. Nesse sentido, o lugar só pode ser compreendido em suas referências, “que não são específicas de uma função ou de uma forma, mas produzidos por um conjunto de sentidos, impressos pelo uso” (CARLOS, 2001, p. 36). A base da reprodução da vida acontece, então, pela relação habitante-lugar, que produz a identidade do indivíduo. O processo de construção da cidade tem como características conflitantes a busca pela modernidade no espaço e as condições de possibilidade, referentes à realização da vida, “revelando uma luta intensa em torno dos modos de apropriação do espaço e do tempo na metrópole- um processo que ocorre de modo profundamente desigual” (CARLOS, 2001,p.36).

O espaço ganha materialidade através da prática social, como modo de apropriação do lugar, num momento de exterioridade-interioridade. Dessa maneira a forma, que pode ser o mais exterior, também aparece como interior.

A existência concreta liga o vivido e o percebido àquilo que permite/impede atos e ações pela existência das normas, como parte integrante da prática social, povoa o mundo das representações que as pessoas, que habitam o espaço, criam dele. Todavia, as formas da cidade têm um código para os habitantes que se estabelece acima das normas. Aqui, a forma está intimamente ligada ao uso, à identidade e à memória (CARLOS, 2001, p. 51)

Nesse contexto, os lugares ganham dimensão pela vida de relações, materializada em uma forma passível de apreensão pelos sentidos. Para Carlos (2001, p.51), a forma da cidade, que se concretiza como produto do trabalho da sociedade, está associada ao uso do espaço em uma relação que se torna concreta nos atos da vida cotidiana. O corpo e os sentidos concedem aos atos mais banais um conteúdo, “criando uma referência, produzindo uma identidade que é o suporte da memória”. No lugar estão o passado e o presente, além de possibilidades futuras, todos impressos nas formas, que revelam um conteúdo dado pela prática social. Para Carlos (2001, p. 51), dessa maneira a forma é imediatamente conteúdo.

De acordo com Jodelet (2002, p. 31), quando se pensa em desenvolvimento, a temporalidade é mais “a de um presente voltado para o futuro e, nesse movimento, o futuro será construído da memória do passado”. A autora defende a busca por um progresso não destrutivo, solução que não pode ignorar a tensão entre a temporalidade do desenvolvimento e a que é igualmente implicável na idéia de durabilidade - “o que pressupõe a abordagem das transformações de estados naturais, materiais, econômicos e sociais, sob a espécie da preservação, da duração, da perenidade das formas naturais, materiais e sociais existentes”.

Para Carlos, o cenário da atualidade é permeado por continuidades e discontinuidades, que se combinam como consequência do espaço/tempo urbanos.

Movimentos, construções, transformações; uma história que, do ponto de vista espacial, produz uma morfologia, que se realiza em continuidades- como justaposição de formas históricas, de momentos diversos- e descontinuidades- momentos de transformações e/ou rupturas. É aí que a presença da acumulação de tempos diferenciados na metrópole, como suporte material, justapõe tempos, marca uma temporalidade diferenciada e desigual dos processos reprodutores da metrópole (CARLOS, 2001, p.51)

Carlos (2001, p.55) destaca que “as formas revelam a história da civilização na acumulação, no espaço, dos tempos; na metrópole, o espaço justapõe tempos em sua dimensão material, do mesmo modo que aponta uma temporalidade diferenciada”. Para a autora, a eliminação substancial das formas sustenta e referencia a vida, produzindo o processo de “estranhamento” que é revelado na relação do indivíduo com o lugar. Na sociedade moderna, há um novo sentido de tempo, cada vez mais marcado pela técnica. Com isso, há uma defasagem entre o tempo humano e o tempo da sociedade produtivista. Carlos cita Baudelaire, “a forma de uma cidade muda mais rápido que o coração de um mortal” para demonstrar a defasagem entre os tempos do indivíduo e da sociedade. Esse processo de transformação da cidade acarreta mudanças nos modos de perceber, sentir e viver o lugar.

Ocorre segundo Gracq, a cidade vai ganhando, por suas recordações, novos contornos, ao mesmo tempo em que a vida, ela própria, se transforma em função de seus ciclos próprios (aqui os ciclos da vida da cidade se associam àqueles da vida do poeta), que cimentam, por suas transformações, um conjunto fechado de lembranças (CARLOS, 2001, p.59)

A autora também destaca que o setor da população ativa, diretamente ligada ao setor produtivo, vive numa “tendência à diminuição”. Com o desenvolvimento do setor de serviços, o setor industrial reduz o número de pessoas empregadas, o que exige novas áreas em novos espaços para a implantação dessas mudanças. “Isto significa que, em grandes áreas da metrópole, o uso do solo vem-se transformando e, com isso, redimensionando as funções dos lugares na hierarquia espacial” (CARLOS, 2001, p.136).

As formas que a sociedade produz guardam uma história, na medida em que o tempo implica duração e continuidade. As formas materiais arquitetônicas guardam um conteúdo social que a memória ilumina, tornando-as presente e, com isso, dando-lhes espessura, pois lhes é conferido um conteúdo no presente-fato ignorado pelas propostas de realização de operações urbanas na metrópole. A memória articula espaço e tempo com base em uma experiência vivida em um determinado lugar. Nesse sentido, a construção do lugar se revela, fundamentalmente, como construção de uma identidade. A memória liga-se, decididamente, a um lugar, ao uso e a um ritmo, logo, a uma relação espaço-temporal, e não apenas a uma incursão no tempo - lugar e memória são indissociáveis (CARLOS, 2001, p.217)

Para Carlos (2001, p.118), espaço e tempo são indissociáveis, e caberia à memória revelar essa indissociabilidade. A memória pode aproximar, mover e retroceder o tempo. “Enquanto há o que recordar, o passado se enlaça no atual e conserva a vivacidade cambiante, que significa uma ausência em presença. Assim, a vida ganha sentido em uma relação espaço-temporal”.

Nesse contexto, a questão da memória se torna pertinente porque ao permitir a união dialética do passado, do presente e do futuro, pode servir para estabelecer formas de vida sem ruptura brutal, com respeito ao presente fundamentado no passado. Para Jodelet (2002, p.31) “esse objetivo vale, especialmente, para o estudo do modo como os indivíduos e os grupos se situam dentro de seus espaços de vida e como se ligam a eles - aqui, na cidade”.

A autora defende a estreita relação entre memória e espaço. Citando a obra de Halbwachs, “A Memória Coletiva”, Jodelet (2002, p.32) lembra que os grupos de seres humanos “desenham” sua forma sobre o solo e reencontram suas lembranças coletivas no quadro espacial assim definido. Até os objetos com os quais convivemos em nosso cotidiano colaboram para a sensação de estabilidade. “A memória coletiva se apóia em imagens espaciais e não existe memória coletiva que não se desenvolva num quadro espacial” enfatiza Jodelet. A modernidade está caracterizada hoje como um desafio à criação dos laços sociais.

A supramodernidade, por sua vez, é a experiência da aceleração da história, do fechamento do espaço e da individualização no interior do espaço. Esse duplo processo modifica as relações que mantemos com nosso entorno físico e com nosso meio social. Assim, a cidade - que favorece o individualismo e a



abstração coletiva - dificulta a criação dos laços sociais e o estabelecimento de relações simbólicas com os outros, ao menos em sua forma atual (JODELET, 2002, p.33).

O que a autora busca é definir em que condições a cidade pode aparecer como um lugar que possa ser definido por seu caráter identificador. Nesse lugar, seria permitido aos habitantes se reconhecer e se definir. Nessa cidade identificadora seria possível fazer a leitura das relações entre os habitantes e por seu caráter histórico, possibilitar que os habitantes encontrem os seus sinais de filiação.

a relação do sujeito individual ou coletivo com seu espaço de vida passa por construções de sentido e de significado que se baseiam não somente na experiência direta e na prática funcional ou subversiva que se desdobra, como veremos adiante, mas também no valor simbólico conferido ao ambiente construído pela cultura, pelas relações sociais, pelo jogo do poder (JODELET, 2002, p.34)

Para a autora, a ligação entre memória e cidade passa sempre pela identidade, tanto na identificação com o lugar como nas afirmações identiárias que são estabelecidas como respostas às imposições dos espaços coletivos pelos planos de urbanização.

Jodelet (2002, p.38) afirma que o desenvolvimento moderno das cidades coincidia com o desaparecimento dos efeitos de memória, o que pode ser entendido de maneira positiva ou negativa. Como portadora da História, a cidade carrega três tipos de memória. Na primeira forma, chamada por Jodelet de eventual, alguns lugares são emblemáticos pelos acontecimentos de que foram palco. O segundo tipo de memória urbana é a memória coletiva dos grupos, que foram objeto de estudo de Maurice Halbwachs. Nesse caso, os ocupantes de uma zona urbana, que são definidos por suas atividades e por seus traços sociais, culturais e étnicos, marcam socialmente o espaço. Os vestígios desses povos são deixados nas edificações e nos lugares urbanos. O terceiro tipo de memória é a monumental, quando as construções guardam em si os vestígios do passado e estabelecem uma ligação com ele. Esse tipo de memória, que foi objeto de estudo de Nietzsche, corresponde a uma visão de antiquário de

conservação estática do passado, e segundo alguns autores, não permitiria carregar um sentido verdadeiramente urbano.

Para ser completa, a memória dos lugares precisa também das vozes e do trabalho daqueles que a buscam, nelas se encontram ou a constroem. “O estilo e a história de uma época se exprimem por meio das formas da arquitetura e da organização urbana. O espírito de um tempo se torna, assim, aquele espírito dos lugares onde ele desenvolveu sua ordem ética, estética e funcional” (JODELET, 2002, p.40).

Para concluir, gostaria de insistir que defendo a valorização dos fenômenos da memória como mecanismo de defesa das identidades, mas também que existe aí uma grandeza que se abre para favorecer um desenvolvimento durável e que não seria apenas a memória dos lugares, mas também a memória dos costumes, a memória do modo de vida, a memória das técnicas, que poderiam fazer o papel de algo que reforça e estabiliza, no sentido da duração e da proteção, a evolução social e material (JODELET, 2003, p.42).

No prefácio do livro Memória e Sociedade - Lembranças de Velhos (BOSI, 1979), João Alexandre Barbosa destaca que “fundada em Walter Benjamin, Ecléa Bosi sabe que a memória é a faculdade épica par excellence” (1979, p XIV). Mas Benjamin vai ainda mais longe: “O narrador conta o que ele extrai da experiência - sua própria ou aquela contada por outros. E, de volta, ela a torna experiência daqueles que ouvem a sua história”. Barbosa também ressalta que “caminhar e ver confundem-se nos confins da lembrança: o tempo de lembrar traduz-se, enfim, pelo tempo de trabalhar. Por isso, sem a memória do trabalho a narração perderia a sua qualidade épica” (1979, pXV).

Na apresentação do mesmo livro, Chauí questiona:

Por que temos que lutar pelos velhos? Porque são a fonte de onde jorra a essência da cultura, ponto onde o passado se conserva e o presente se prepara, pois, como escrevera Benjamin, só perde o sentido aquilo que no presente não é percebido como visado pelo passado. O que foi não é uma coisa revista por nosso olhar, nem é uma idéia inspecionada por nosso espírito - é alargamento das fronteiras do presente, lembrança de promessas não cumpridas (1979,p.XVIII)

Na sociedade atual, o idoso estaria sendo privado de seus papéis na comunidade:

a função social do velho é lembrar e aconselhar- menimi, moneo- unir o começo e o fim, ligando o que foi e o por vir. Mas a sociedade capitalista impede a lembrança, usa o braço servil do velho e recusa seus conselhos. Sociedade que, diria Espinosa, “não merece o nome de Cidade, mas o de servidão, solidão e barbárie”, a sociedade capitalista desarma o velho mobilizando mecanismos pelos quais oprime a velhice, destrói os apoios da memória e substitui a lembrança pela história oficial celebrativa (1979, p.XVIII)

“Destruindo os suportes materiais da memória, a sociedade capitalista bloqueou os caminhos da lembrança, arrancou seus marcos e apagou seus rastros “ destaca Chauí (1979,p.19). A memória das sociedades antigas se apoiava na estabilidade espacial e na confiança em que os seres de nossa convivência não se perderiam, não se afastariam. Constituem-se valores ligados à práxis coletiva como a vizinhança (versus mobilidade), a família larga, extensa (versus ilhamento da família restrita), apego a certas coisas, a certos objetos biográficos (versus objetos de consumo). Eis, aí, alguns arrimos em que a memória se apoiava. Chauí mostra também a importância da frase repetida várias vezes no livro de Bosi, “já não existe mais”.

Essa frase dilacera as lembranças como um punhal e, cheios de temor, ficamos esperando que cada um dos lembradores não realize o projeto de buscar uma rua, uma casa, uma árvore guardada na memória, pois sabemos que não irão encontrá-las nessa cidade (CHAUÍ, 1979, p.XIX).

A destruição da memória também pode afetar de maneira diversa os atores sociais, de acordo com o seu papel na sociedade:

Todavia, a memória não é oprimida apenas porque lhe foram roubados suportes materiais, nem só porque o velho foi reduzido à monotonia da repetição, mas também porque uma outra ação, mais daninha e sinistra, sufoca a lembrança: a história oficial celebrativa cujo triunfalismo é a vitória do vencedor a pisotear a tradição dos vencidos (CHAUÍ,1979, p.XIX).

E mais adiante Chauí (1979, p.XX) cita Bosi:

Entre as famílias mais pobres, a mobilidade extrema impede a sedimentação do passado, perde-se a crônica da família e o indivíduo em seu percurso errante. Eis um dos mais cruéis exercícios da opressão econômica sobre o sujeito: a espoliação das lembranças (BOSI, 1979, p.XX).

Chauí (1979, pXX) lembra ainda que “os recordadores são, no presente, trabalhadores, pois lembrar não é reviver, mas re-fazer. É reflexão, compreensão do agora a partir do outrora; é sentimento, reaparição do feito e do ido, não sua mera repetição”

A autora defende que o trabalho é a relação com o ausente e com o possível, momento de exteriorização e de interiorização, negação do imediato, mediação criadora. Diz a autora sobre o livro de Bosi:

repondo a memória como trabalho você escreve: Não há evolução sem uma inteligência do presente, um homem não sabe o que ele é se não for capaz de sair das determinações atuais. Acurada reflexão pode preceder e acompanhar a evocação. Uma lembrança é um diamante bruto que precisa ser lapidado pelo espírito. Sem o trabalho da reflexão e da localização, ela seria uma imagem fugidia. O sentimento também precisa acompanhá-la para que ela não seja uma repetição do estado antigo, mas uma reaparição.(...) Mas o ancião não sonha quando rememora: desempenha uma função para a qual está maduro, a religiosa função de unir o começo e o fim, de tranquilizar as águas revoltas do presente alargando suas margens (...) O vínculo com outra época, a consciência de ter suportado, compreendido muita coisa, traz para o ancião alegria e uma ocasião de mostrar sua competência. Sua vida ganha uma finalidade se encontrar ouvidos atentos, ressonância” (CHAUÍ, 1979, p.XXI)

Na apresentação do livro de Bosi, Chauí lembra que a autora escreve que “a sociedade industrial é maléfica à velhice”, pois nela todo sentimento de continuidade é destroçado, o pai sabe que o filho não continuará sua obra e que o neto nem mesmo dela terá notícia. “Destruirão amanhã o que construímos hoje”.

o modo de lembrar é individual tanto quanto social: o grupo transmite, retém e reforça as lembranças, mas o recordador, ao trabalhá-las, vai paulatinamente individualizando a memória comunitária e, no que lembra e no como lembra, faz com que fique o que signifique. O tempo da memória é social, não só porque é o calendário do trabalho e da festa, do evento político e do fato insólito, mas também porque repercute no modo de lembrar (CHAUÍ, 1979, p. XXX).

No livro *Memória e Sociedade - Lembranças de Velhos*, Bosi destaca que "a memória é um cabedal infinito do qual só registramos um fragmento" (1979, p.3). Baseada em Henri Bergson (*Matière et mémoire*), Bosi ressalta que

a posição introspectiva de Bergson em face do seu tema leva-o a começar a indagação pela auto-análise voltada para a experiência da percepção: - O que percebo em mim quando vejo as imagens do presente ou evoco as do passado? Percebo, em todos os casos, que cada imagem formada em mim está mediada pela imagem, sempre presente, do meu corpo (BOSI, 1979, p.6).

Para Bergson "a percepção dispõe do espaço na exata proporção em que a ação dispõe do tempo". Como enfrentar o problema da vida psicológica já atualizada se, em termos de percepção pura, só existe o presente do corpo, ou, mais rigorosamente, a imagem aqui e agora do corpo? Questiona Bosi (1979, p.8) que se formulando a questão no contexto de razões acima, Bergson vai opor vigorosamente a percepção atual àquilo que, logo adiante, chamará de lembrança.

(...) para Bergson, o universo das lembranças não se constitui do mesmo modo que o universo das percepções e das idéias. Todo o esforço científico e especulativo de Bergson está centrado no princípio da diferença: de um lado, o par percepção-idéia, par nascido no coração de um presente corporal contínuo; de outro, o fenômeno da lembrança, cujo aparecimento é descrito e explicado por outros meios. Essa oposição entre o perceber e o lembrar é o eixo do livro, que já traz no título o selo da diferença: matéria/memória (BOSI, 1979, p.8)

"Na realidade, não há percepção que não esteja impregnada de lembranças" (BERGSON apud BOSI, 1979). Antes de ser atualizada pela consciência, toda lembrança "vive" em estado latente, potencial. Esse estado, porque está abaixo da consciência atual ("abaixo" metaforicamente) é qualificado de "inconsciente". Para Bosi (1979, p.15), "importa, porém, reter o seu princípio central da memória como "conservação do passado"; este sobrevive, quer chamado pelo presente sob as formas da lembrança, quer em si mesmo, em estado inconsciente. "Segundo Bosi, Bergson avaliava que a lembrança é a sobrevivência do passado. O passado,

conservando-se no espírito de cada ser humano, aflora à consciência na forma de imagens-lembrança.

Entre os pesquisadores que se dedicaram aos estudos sobre a lembrança Bosi também destaca Maurice Halbwachs, autor de “Les cadres sociaux de la mémoire e “La mémoire collective”. Bosi (1979, p.7) explica que “Halbwachs não vai estudar a memória, como tal, mas os “quadros sociais da memória”. Nessa linha de pesquisa, as relações a serem determinadas já não ficarão adstritas ao mundo da pessoa (relações entre o corpo e o espírito, por exemplo), mas perseguirão a realidade interpessoal das instituições sociais. A memória do indivíduo depende do seu relacionamento com a família, com a classe social, com a escola, com a Igreja, com a profissão; enfim, com os grupos de convívio e os grupos de referência peculiares a esse indivíduo.

“Na maior parte das vezes, lembrar não é reviver, mas refazer, reconstruir, repensar, com imagens e idéias de hoje, as experiências do passado. A memória não é sonho, é trabalho” destaca Bosi.

A lembrança é uma imagem construída pelos materiais que estão, agora, à nossa disposição, no conjunto de representações que povoam nossa consciência atual. Por mais nítida que nos pareça a lembrança de um fato antigo, ela não é a mesma imagem que experimentamos na infância, porque nós não somos os mesmos de então e porque nossa percepção alterou-se e, com ela, nossas idéias, nossos juízos de realidade e de valor. O simples fato de lembrar o passado, “no presente”, exclui a identidade entre as imagens de um e de outro, e propõe a sua diferença em termos de ponto de vista (BOSI, 1979, p.17)

A importância dada à lembrança varia de acordo com os valores culturais de cada sociedade. Bosi (1979,p.24) distingue que “haveria, portanto, para o velho uma espécie singular de obrigação social, que não pesa sobre homens de outras idades: a obrigação de lembrar, e lembrar bem”. A autora destaca que nem toda sociedade espera, ou exige, dos velhos que se desencarreguem dessa função. Para Bosi, os graus de expectativa ou de exigência não são os mesmos em toda parte. “O que se poderia, no entanto, verificar, na sociedade em que vivemos, é a hipótese

mais geral de que o homem ativo (independentemente de sua idade) se ocupa menos em lembrar, exerce menos frequentemente a atividade da memória”

Mesmo não sendo o alvo de sua pesquisa, no livro “Rio Claro- Uma Cidade em Transformação”, Santos (2002,p.86) aborda a influência da ferrovia e da cervejaria Rio Claro no cotidiano dos cidadãos e de sua importância dentro da memória da cidade.

Com os trilhos, o cotidiano da população foi transformado. Sua chegada, num meio inóspito e majoritariamente voltado às atividades rurais, representou a introdução de um instrumento de largas proporções até então desconhecido, onde o trem e seu apito passaram a compor e a alterar a paisagem urbana. Instalava-se, assim, um novo símbolo de racionalidade burguesa, com o tempo ditando os afazeres e alterando sobremaneira a vida do indivíduo morador da cidade (SANTOS, 2002,p. 86-87)

Inicialmente marcado pelos apitos do trem, o tempo dos cidadãos em Rio Claro passou a partir de 1892 a seguir o compasso do apito de entrada dos trabalhadores nas oficinas da Cia. Paulista de Estradas de Ferro. O mesmo aconteceu com o apito da Cervejaria Skol Caracu, onde a sirene soava diariamente às 12 horas e às 18 horas, e era comum o acerto de relógios por esse apito.

Detalhes como o do acerto dos relógios mostram que muitas empresas desenvolveram uma relação além da empregador-empregado com a comunidade. Quando essa atividade é encerrada ou passa por decadência, os prejuízos não são somente econômicos.

Um edifício industrial não pode ser considerado um “brownfield” somente pelo critério de um determinado período de abandono após o encerramento das atividades de produção. Uma área industrial abandonada deve merecer preocupação e intervenção da comunidade quando representa ou representou um papel significativo no contexto histórico e geográfico do município.

A importância de um determinado empreendimento para o desenvolvimento do município pode ser analisada por dados como o número de pessoas empregadas na antiga fábrica, sua capacidade de produção ou a contribuição com arrecadação de impostos para o município. Porém, existe uma outra maneira de se avaliar essa importância histórica.

Através das entrevistas com ex-funcionários das fábricas desativadas, é possível constatar a importância que esses empreendimentos tiveram na vida dos trabalhadores e o impacto que o estado de abandono dos prédios provoca nos antigos operários, atualmente muitos já idosos. Através da coleta das lembranças por entrevistas, a importância das Oficinas da Cia. Paulista, da Cervejaria Rio Claro, da Tecelagem Matarazzo e da Gurgel Motores pode ser comprovada.

A atual organização espacial só poderá ser entendida quando se considerar os testemunhos (“brownfields”) gerados em tempos pretéritos. Conseqüentemente, a organização espacial futura (espaços utópicos) será o resultado da soma dos elementos do passado e das intervenções realizadas no espaço no momento presente.

As iniciativas para a refuncionalização dos “brownfields” não podem ser simplificadas como apenas uma tentativa de voltar a obter resultados econômicos nestes imóveis que um dia já foram considerados lucrativos. A mobilização pelo retorno das atividades também está ligada a um comportamento característico da modernidade, como uma resposta à globalização, que Bauman define como a busca pela comunidade.

Para nós em particular - que vivemos em tempos implacáveis, tempos de competição e de desprezo pelos mais fracos, quando as pessoas em volta escondem o jogo e poucos se interessam em ajudar-nos, quando em resposta a nossos pedidos de ajuda ouvimos advertências para que fiquemos por nossa própria conta, quando só os bancos ansiosos por hipotecar nossas posses sorriem desejando dizer “sim”, e mesmo eles apenas nos comerciais e nunca em seus escritórios - a palavra “comunidade” soa como música aos nossos ouvidos. O que essa palavra evoca é tudo aquilo de que sentimos falta e de que precisamos para viver seguros e confiantes (BAUMAN, 2003, p.8)

O autor destaca que a comunidade não é um mundo que está a nosso alcance, mas no qual todos gostariam de viver e esperam um dia conquistar. “Comunidade é nos dias de hoje outro nome do paraíso perdido - mas a que esperamos ansiosamente retornar, e assim buscamos febrilmente os caminhos que podem levar-nos até lá” (BAUMAN, 2003,p. 9).

Nesse mundo de constantes mudanças, a busca dos homens em pertencer a um determinado grupo parece ser uma conquista cada vez mais



distante. Em substituição à busca pela comunidade, surge então a pela identidade. Para Bauman (2003,p.20), a identidade deve “invocar o fantasma da mesmíssima comunidade a que deve substituir. A identidade brota entre os túmulos das comunidades, mas floresce graças à promessa da ressurreição dos mortos”.

(...) no entanto, a vulnerabilidade das identidades individuais e a precariedade da solitária construção da identidade levam os construtores da identidade a procurar cabides em que possam, em conjunto, pendurar seus medos e ansiedades individualmente experimentados e, depois disso, realizar os ritos de exorcismo em companhia de outros indivíduos também assustados e ansiosos. É discutível se essas “comunidades-cabide” oferecem o que se espera que ofereçam - um seguro coletivo contra certezas individualmente enfrentadas; mas sem dúvida marchar ombro a ombro ao longo de uma ou duas ruas, montar barricadas na companhia de outros ou roçar os cotovelos em trincheiras lotadas, isso pode fornecer um momento de alívio da solidão (BAUMAN, 2003, p.21)

Um dos resultados esperados nessa busca pela comunidade seria a ligação com o passado. Citando a descrição feita por Benjamin, o autor fala sobre o “Anjo da História”, que se movimenta com as costas voltadas para o futuro e com os olhos postos no passado.

Sua face se volta para o passado. Onde percebemos uma seqüência de eventos, ele vê uma única catástrofe que empilha destroços sobre destroços e os lança a seus pés. O anjo gostaria de ficar, acordar os mortos e reconstituir o que foi destruído. Mas do Paraíso sopra a tempestade; ela tomou suas asas com tal violência que o anjo já não as pode fechar. Essa tempestade o empurra irresistivelmente para o futuro para o qual suas costas estão voltadas, enquanto a pilha de escombros à sua frente sobe até o céu (BENJAMIN, 1969, p.257 apud BAUMAN, 2003, p.22-23)

Enquanto Bauman fala em busca pela comunidade, Harvey (2004, p.204-205) aborda os espaços de utopia. Diante de todos os interesses corporativos e financeiros que promovem sua própria versão da política de identidade, o autor destaca que “nós, o povo, não temos o direito de escolher o tipo de cidade que vamos habitar”. Ao longo da história, as figuras da cidade e de utopia sempre foram relacionadas. “É difícil distinguir aqui as prosaicas práticas e dos discursos cotidianos que afetam a vida urbana dos gradiosos sentidos metafóricos que se mesclam tão facilmente com emoções e crenças acerca da boa vida urbana” explica Harvey (2004

p.208). Em sua análise, é também na vida em pequena escala da cidade que se situam os ideais das organizações sociais utópicas. Harvey (2004, p.210) destaca que “ao produzirmos coletivamente nossas cidades, produzimos coletivamente a nós mesmos”. Citando Roberto Unger (1987), o autor defende que se a “sociedade é construída e imaginada”, podemos também crer que ela pode ser “reconstruída e reimaginada”.

#### **1.4- A História Oral como ferramenta para entender a importância dos “brownfields”**

De acordo com François (2000, p.4), a história oral seria inovadora primeiramente por seus objetos, pois dá atenção especial ao “dominados”, aos silenciosos e aos excluídos da história (mulheres, proletários, marginais etc), à história do cotidiano e da vida privada (numa ótica que é o oposto da tradição francesa da história da vida cotidiana) e à história local e enraizada.

Em segundo lugar, seria inovadora por suas abordagens, que dão preferência a uma “história vista de baixo (...) atenta às maneiras de ver e de sentir”. Joutard também compartilha da mesma concepção sobre a história oral.

De fato, essa nova geração desenvolveu uma nova concepção muito mais ambiciosa: não mais se trata apenas de uma simples fonte complementar do material escrito, e sim “de uma outra história”, afirma a antropologia, que dá voz aos “povos sem história”, iletrados, que valoriza os vencidos, os marginais e as diversas minorias, operários, negros, mulheres (JOUTARD, 2000,p.45)

A história oral como espaço para as minorias também é defendida por Meihy:

por meio da história oral, por exemplo, movimentos de minorias culturais e discriminadas, principalmente de mulheres, índios, homossexuais, negros, desempregados, além de migrantes, imigrantes, exilados, têm encontrado

espaço para abrigar suas palavras, dando sentido social às experiências vividas sob diferentes circunstâncias (MEIHY, 1996,p.9)

Na avaliação de Lozano, a história oral é o ponto de encontro entre a história e as demais ciências sociais e de comportamento.

(...) a novidade que se percebe consiste principalmente em reconhecer que a história oral constitui-se pela confluência multidisciplinar; tal como uma encruzilhada de caminhos, a história oral é um ponto de contato e intercâmbio entre a história e as demais ciências sociais e do comportamento (...) (LOZANO, 2000, p.45)

Desde os primeiros autores que adotaram a história oral, o procedimento provoca questionamentos sobre sua validade. Para Meihy:

(...) dúvidas comuns como a “representatividade” dos testemunhos, o “alcance histórico” das impressões e a “relatividade” dos casos narrados têm perdido a força na medida em que as virtudes e a popularidade da história oral passam a integrar preferências indiscutíveis e a ganhar adeptos de peso (MEIHY, 1996,p.10)

O autor (1996, p.14) defende ainda que “é desprezível discutir se a história oral se compraz ou não em ser uma técnica, um método ou uma disciplina”. Para Meihy, a avaliação mais coerente sobre a história oral é a de Louis Starr, um de seus fundadores. “ Mais do que uma ferramenta e menos do que uma disciplina”, também mais apta a motivar reflexões do que a esgotar-se em debates inócuos sobre seu sentido epistemológico.

(...) da mesma forma, é pobre manter a discussão sobre a cientificidade ou não da história oral. Cabe, modestamente, reconhecê-la como instrumento capaz de colocar novos elementos à disposição dos interessados na leitura da sociedade. É válido também não considerar a história oral como mero substitutivo para carências documentais, sejam qualitativas ou quantitativas. Ela pode até vir a complementar algum conjunto documental para explicar percepções de problemas, porém, é equivocado assumí-la fora da especificidade do seu código (MEIHY, 1996, p.14)

#### **1.4.1- O caso da “herança industrial” de Buffalo (EUA)**

A história oral também é vista como um caminho que permite a recuperação e a reapropriação do passado.

(...) há uma última dimensão em que os campos da história e da memória se entrelaçam, uma dimensão em que a história oral tem tido especial importância, não tanto por seus produtos, mas sim por seus processos: pelo envolvimento maior na recuperação e na reapropriação do passado que a história oral possibilita. Aqui, a relação lança sombras na direção oposta: não se trata apenas de entender as dimensões da memória coletiva no contexto da história, mas, sobretudo de entender como a historicização formal e autoconsciente vem se transformando numa dimensão cada vez mais importante de como lembramos o passado e entendemos sua relação com a vida e a cultura contemporâneas (FRISCH, 2000, p.78)

Frisch (2000, p.79) descreve seu trabalho desenvolvido em Buffalo, num projeto regional cooperativo e num livro organizado por seus alunos de graduação, denominado “Política de Herança Industrial”. O interesse dos pesquisadores, segundo o autor, está nas diversas formas de mobilização da história formal como parte do processo pelo qual as comunidades reagem à reestruturação da economia industrial norte-americana.

Nas áreas que enfrentam a desintegração da base industrial, tanto da economia quanto da comunidade, qual seria o papel, o significado e a importância de preservar, celebrar e compartilhar a história de fábricas fechadas, indústrias perdidas e comunidades industriais em decadência? O que ocorreu- em Buffalo e em muitas outras comunidades semelhantes, o que de maneira alguma se restringe ao Nordeste industrial\_ foi que os usos, o valor, a administração e a projeção da “herança industrial” converteram-se em algo que só pode ser descrito como uma área extremamente polêmica de política pública (FRISCH, 2000, p.79).

Nessa etapa de reestruturação da economia, Frisch lembra que há uma convergência de grupos de interesses diversos, de historiadores a empreendedores econômicos interessados em reutilizar os terrenos e instalações industriais, além de entidades governamentais preocupadas com locais históricos. Junto a estes grupos também está a própria comunidade, com seus trabalhadores desempregados, suas famílias e sindicatos.

Em alguns casos, por exemplo, sindicalistas se insurgem contra projetos de herança industrial porque apoiá-los é visto como a confirmação da sentença da história de relegar empregos e comunidades industriais ao passado, frustrando esforços para preservar empregos e oportunidades industriais no presente; em outros casos, celebrar a herança industrial constitui uma importante dimensão da luta dos sindicatos pela sobrevivência, um fator crucial para forjar um futuro que se fundamente na história vivida e levada adiante pelos trabalhadores e suas famílias (FRISCH, 2000, p.80).

O autor também destaca a interligação entre passado, presente e futuro:

(...) em todas essas instâncias, a história formal se envolveu nos processos de memória coletiva e em como essa memória é vista como uma conexão viva entre o passado celebrado, o presente conturbado e um futuro que requer complexas escolhas políticas em todos os níveis, do individual e familiar ao comunitário, estadual e nacional (FRISCH, 2000, p.80)

#### **1.4.2- A Memória do Trabalho**

Dentro dos estudos sobre a história das comunidades, alguns autores destacam a falta de relatos sobre a história do trabalho. Para Hamilton::

(...) a história do trabalho tende a ser fragmentada. Existem algumas histórias orais de sindicatos ou locais de trabalho específicos, mas poucos tiraram proveito do potencial da história oral para explorar a experiência da cultura do trabalho e do local de trabalho (HAMILTON, 2000, p.83)

Hamilton também aborda a influência dos meios de comunicação na questão da memória.

Teme-se que a cultura de massa empobreça “nossas memórias originais” e que uma versão mais homogeneizada tome seu lugar. Teme-se também perder a comunidade e a identidade, já que a tecnologia de massa modifica não só nosso sentido do temporal, mas também a natureza especificamente espacial do lembrar (HAMILTON, 2000, p.90)

A autora destaca, porém, que o avanço da tecnologia não traz somente prejuízos:

Em meio ao pessimismo generalizado, o historiador norte-americano Lipsitz afirma que, embora a transcendência do tempo e do espaço gere instabilidade, porque desconecta as pessoas das tradições passadas (...) também as liberta, porque torna o passado menos determinante das experiências do presente (HAMILTON, 2000, p.90)

O relato individual também pode ser útil para reconstruir a vida em um determinado grupo:

(...) muitos trabalhos de história oral registram a trajetória de pessoas idosas e, por meio delas recompõem aspectos da vida individual, do grupo em que estão inseridas ou da conjuntura que os acolhe. Jovens, crianças também mostram-se motivadores de registro e análise, particularmente quando representam experiências coletivas (MEIHY,1996,p.9)

Ao relembrar fatos do passado com a experiência de vida acumulada no presente, o depoente pode fazer uma análise sobre o seu papel na sociedade:

(...) como pressuposto, a história oral implica numa percepção do passado como algo que tem continuidade hoje e cujo processo histórico não está acabado. A presença do passado no presente imediato das pessoas é razão de ser da história oral. Nesta medida, a história oral não só oferece uma mudança para o conceito de história mas, mais do que isto, garante sentido social à vida de depoentes e leitores que passam a entender a sequência histórica e a sentirem-se parte do conterxto em que vivem(MEIHY,1996,p.10)

O autor também destaca que “além do mais, a história oral é uma alternativa à história oficial, consagrada por expressar interpretações feitas, quase sempre, com o auxílio exclusivo da documentação escrita e cartorial”

Para Rousso (2000, p.94) “a memória, no sentido básico do termo, é a presença do passado”. O autor também destaca que:

(...) a memória (...) é uma reconstrução psíquica e intelectual que acarreta de fato uma representação seletiva do passado, um passado que nunca é aquele do indivíduo somente, mas de um indivíduo inserido num contexto familiar, social, nacional. Portanto toda memória é, por definição, “coletiva” como sugeriu Maurice Halbwachs. Seu atributo mais imediato é garantir a continuidade do tempo e permitir resistir à alteridade, ao “tempo que muda” , às rupturas que são o destino de toda vida humana; em suma, ela constitui- eis uma banalidade- um elemento essencial da identidade, da percepção de si e dos outros (ROUSSO,2000,p.94)

Cruikshank defende a relação entre a memória e o lugar:

(...) os depoimentos orais, segundo Rosaldo (Social Analysis, 1980), devem ser ouvidos no contexto específico em que são feitos. Não são documentos a serem estocados para uma recuperação posterior. São formas culturais que organizam a percepção, não “recipientes de fatos em estado bruto”, porque todos os fatos são culturalmente mediados. Em seu próprio trabalho com o povo ilongot, Rosaldo descobriu que a tradição oral está mapeada na paisagem, de modo muito semelhante ao empregado pelos ocidentais com o calendário. Os acontecimentos estão vinculados a lugares e as pessoas

usam localizações no espaço para falar de eventos ocorridos ao longo do tempo” (CRUIKSHANK, 2000, p.157)

Essa importância do lugar na memória das comunidades varia de acordo com a cultura:

(...) a tradição oral vincula a história ao lugar, mas também põe em xeque nossa noção do que seja realmente lugar. Em geral, consideramos o lugar simplesmente como uma localização - um cenário ou palco onde as pessoas fazem coisas. As tradições indígenas tornam o lugar fundamental para a compreensão do passado, e mapeiam os eventos ao longo de montanhas, trilhas e rios que ligam territórios (Cruikshank, 2000, p.182).

Os depoimentos individuais reconstróem a trajetória do trabalhador, mas estão sempre impregnados pela memória coletiva:

(...) não podemos compreender uma trajetória (isto é, o envelhecimento social que, embora o acompanhe de forma inevitável, é independente do envelhecimento biológico) sem que tenhamos previamente construído os estados sucessivos do campo no qual ela se desenrolou e, logo, o conjunto das relações objetivas que uniram o agente considerado - pelo menos em certo número de estados pertinentes - ao conjunto dos outros agentes envolvidos no mesmo campo e confrontados com o mesmo espaço dos possíveis (BORDIEU, 2000, p.190)

Com base no arcabouço teórico apresentado, cabe explicita o método empregado na realização da pesquisa.

### **1.5- Método e Técnica**

A visão de conjunto necessária para entender a realidade é sempre provisória e nunca conseguirá abarcar toda a complexidade. Embora essa realidade seja mais abrangente que qualquer síntese que possa ser elaborada, a síntese continua sendo necessária para entender melhor a realidade.

A síntese é a visão de conjunto que permite ao homem descobrir a estrutura significativa da realidade com que se defronta, numa situação dada. E é essa estrutura significativa que a visão de conjunto proporciona que é chamada de totalidade (KONDER; 1996, p.161)

O pensamento dialético obriga um trabalho de paciência. Para identificar as totalidades onde a realidade está articulada, é preciso localizar gradualmente as contradições concretas e as mediações específicas que dão vida a cada totalidade.

A dialética também aparece nos estudos de Harvey (2004,p.30), que aborda o “materialismo-histórico-geográfico”. Um dos pilares dessa abordagem seria “a difícil relação entre particularidade e universalidade na construção do conhecimento”.

Para Harvey (2004,p.81), a expressão “materialismo histórico” apaga a importância da Geografia. Para reverter o quadro, o autor propõe implantar a idéia do “materialismo-histórico-geográfico”, porque “a mudança dessa terminologia nos prepara para olhar com mais flexibilidade e, espero, mais coerência, a significação em termos de classes de processos como a globalização e o desenvolvimento geográfico desigual”.

### **1.5.1- A Dialética Espaço/Tempo: Estruturas, Formas, Funções e Processos**

De acordo com Santos (1985, p.1), o espaço é “um fator da evolução social, não apenas uma condição”. Na avaliação do autor, o espaço seria uma instância da sociedade, assim como a economia e a cultura-ideologia. “Como instância, ele contém e é contido pelas demais instâncias, assim como cada uma delas o contém e é por ele contida”.

Na avaliação do autor, configuração geográfica (ou configuração espacial) é um conjunto de objetos geográficos distribuídos sobre um território. A maneira como esses objetos se dão aos nossos olhos é a paisagem. O que dá vida a esses objetos, seu princípio ativo, são todos os processos sociais representativos de uma sociedade em um dado



momento. Esses processos, resolvidos em funções, se realizam através de formas. Estas podem não ser originariamente geográficas, mas terminam por adquirir uma expressão territorial. Sem as formas, a sociedade, através de funções e processos, não se realizaria. Daí porque o espaço contém as demais instâncias.

Ao considerar espaço como a soma da paisagem e da sociedade, Santos destaca que:

(...) como as formas geográficas contêm frações do social, elas não são apenas formas, mas formas-conteúdo. Por isso, estão sempre mudando de significação, na medida em que o movimento social lhes atribui, a cada momento, frações diferentes do todo social. Pode-se dizer que a forma, em sua qualidade de forma-conteúdo, está sendo permanentemente alterada e que o conteúdo ganha uma nova dimensão ao encaixar-se na forma. A ação, que é inerente à função, é condizente com a forma que a contém: assim, os processos apenas ganham inteira significação quando corporificados (SANTOS, 1985, p.2).

A significação de cada lugar pode variar segundo o momento de movimento do mundo apreendido em um ponto geográfico, chamado por Santos de um lugar, daí a variação dessa significação. A análise passa então a exigir uma periodização para evitar erros na interpretação. “O próprio processo direto da produção é afetado pelos demais (circulação, distribuição e consumo) justificando as mudanças de localização dos estabelecimentos produtivos” (SANTOS, 1985, p.3).

Para o autor, o espaço deve ser considerado como “uma totalidade, a exemplo da própria sociedade que lhe dá vida” (SANTOS, 1985, p.5). Os elementos do espaço são os homens, as firmas, as instituições, o chamado meio ecológico e as infra-estruturas.

(...) os homens são elementos do espaço, seja na qualidade de fornecedores de trabalho, seja na de candidatos a isso, trate-se de jovens, de desempregados ou não-empregados. A verdade é que tanto os jovens quanto os ocasionalmente sem emprego ou os já aposentados não participam diretamente da produção, mas o simples fato de estarem presentes no lugar tem como consequência a demanda de um certo tipo de trabalho para outros (SANTOS, 1985, p.6)

As firmas têm como função essencial a produção de bens, serviços e idéias. As instituições por seu turno produzem normas, ordens e

legitimações. Já o meio ecológico é o conjunto de complexos territoriais que constituem a base física do trabalho humano. As infra-estruturas são o trabalho humano materializado e geografizado na forma de casas, plantações, caminhos, etc. Os homens também podem ser tomados como firmas (vendedor da força de trabalho), ou como instituições (caso do cidadão, por exemplo), instituições aparecem como firmas e estas como instituições, como no caso das transnacionais, que se tornam até concorrentes do Estado. Santos destaca que, atualmente, acontece uma espécie de troca de funções, na medida em que as firmas, diretamente ou indiretamente, também produzem normas, e as instituições são, como o Estado, produtoras de bens e serviços.

(...) na medida em que função é ação, a interação supõe interdependência funcional entre os elementos. Através do estudo das interações, recuperamos a totalidade social, isto é, o espaço como um todo e, igualmente, a sociedade como um todo. Pois cada ação não constitui um dado independente, mas um resultado do próprio processo social (SANTOS, 1985, p.7)

O autor avalia ainda que “o meio ecológico já é o meio modificado e cada vez mais é meio técnico” (SANTOS, 1985, p.8). O objetivo do autor é esclarecer que o papel e a posição de cada elemento no sistema temporal e no sistema espacial mudam segundo o momento histórico. Também é preciso levar em conta o valor de cada elemento dentro do todo e sua relação com os demais elementos. “Os elementos do espaço devem ser considerados como variáveis. Isso significa, como o nome indica, que eles variam e mudam de valor segundo o movimento da História” (SANTOS, 1985, p.10).

Dessa forma, cada lugar atribui a cada elemento constituinte do espaço um valor particular. Em um mesmo lugar, cada elemento está sempre variando de valor, porque, de uma forma ou de outra, cada elemento do espaço entra em relação com os demais, e essas relações são em grande parte ditadas pelas condições do lugar. Sua evolução num lugar ganha, destarte, características próprias, ainda que subordinada ao movimento do todo, isto é, do conjunto dos lugares. “Da mesma forma, em cada momento histórico os valores atribuídos a uma profissão ou a uma

faixa de idade, a um nível de instrução ou a uma raça, não são os mesmos” (SANTOS, 1985, p.12). Em cada época os elementos ou variáveis são portadores (ou são conduzidos) por uma tecnologia específica e uma certa combinação de componentes do capital e do trabalho. As técnicas são também variáveis, porque elas mudam através do tempo. Só aparentemente elas formam um contínuo.

Santos considera que “a organização se definiria como o conjunto de normas que regem as relações de cada variável com as demais, dentro e fora de uma área” (SANTOS, 1985, p.13)

O mais pequeno lugar, na mais distante fração do território, tem, hoje, relações diretas ou indiretas com outros lugares de onde lhe vêm matéria-prima, capital, mão-de-obra, recursos diversos e ordens. Desse modo, o papel regulador das funções locais tende a escapar, parcialmente ou no todo, menos ou mais, ao que ainda se poderia chamar de sociedade local, para cair nas mãos de centros de decisão longínquos e estranhos às finalidades próprias da sociedade local (Santos, 1985,p.13)

Os elementos do espaço estão sempre em relação uns com os outros. Não são relações apenas bilaterais, uma a uma, mas relações generalizadas. Por isso, e também pelo fato de que essas relações não são entre as coisas em si ou por si próprias, mas entre suas qualidades e atributos. Isso coloca de imediato o problema histórico.

Quando uma variável muda o seu movimento, isso remete imediatamente ao todo, modificando-o, fazendo-o outro, ainda que, sempre e sempre, ele constitua uma totalidade. Sai-se de uma totalidade para chegar a outra, que, também, se modificará. É por isso que, a partir desse impacto “individual” ou de uma série de impactos “individuais”, o todo termina por agir sobre o conjunto dos elementos formadores, modificando-os. O valor real, isto é, o significado dessa relação, é somente dado pelo todo. Assim como as relações entre as partes são mediadas pelo todo, assim também o são as relações entre os elementos do espaço.

(...) se os elementos do espaço são sistemas (tanto quanto o espaço), eles são também verdadeiras estruturas. Nesse caso, o espaço é um sistema complexo, um sistema de estruturas, submetido em sua evolução à evolução das suas próprias estruturas (SANTOS,1985,p.16).

Na avaliação de Santos (1985, p. 6), “o espaço está em evolução permanente. Tal evolução resulta da ação de fatores externos e de fatores internos”. O desenvolvimento de projetos como o de uma nova estrada, a chegada de novos capitais ou a imposição de novas regras (preço, moeda, impostos, etc), levam a mudanças espaciais, do mesmo modo que a evolução “normal” das próprias estruturas, isto é, sua evolução interna, conduz igualmente a uma evolução.

Dentro de uma determinada área, cada edifício, loteamento ou outro ponto geográfico muda de valor periodicamente, mudanças que só podem ser entendidas através do estudo da totalidade. É preciso destacar que a análise deve ser sempre feita no tempo presente, sendo o passado apenas uma maneira de compreender a realidade. A análise histórica deve ser vista não como uma volta ao passado, mas como maneira de entender e definir o presente. “O espaço, considerado como um mosaico de elementos de diferentes eras, sintetiza, de um lado, a evolução da sociedade e explica, de outro lado, situações que se apresentam na atualidade” (SANTOS, 1985, p22).

Na avaliação de Santos, espaço e tempo não podem ser analisados separadamente:

(...) a noção de espaço é assim inseparável da idéia de sistemas de tempo. A cada momento da história local, regional, nacional ou mundial, a ação das diversas variáveis depende das condições do correspondente sistema temporal (SANTOS, 1985, p.22).

Permanentemente ligado ao tempo, o espaço acaba sendo o resultado de diferentes fases do passado:

Mais ainda, o subespaço receptor é seletivo. Todas as variáveis “modernas” não são recebidas e as variáveis recebidas não são necessariamente da mesma geração. Aqui repousa o fundamento não somente da diferenciação das paisagens na superfície do globo, mas também do comportamento dos subespaços, de sua tendência a manter relações e, aqui também, está a razão de sua individualidade e de sua definição particular (SANTOS, 1985, p.34).

Na avaliação de Santos, a sociedade atual seria o resultado das transformações no meio técnico:

(...) desde que a produção se tornou social, pode-se falar em meio técnico. Esse meio técnico vem sofrendo transformações sucessivas e, segundo os períodos, com diferente intensidade nas diversas partes do mundo. Naqueles países ou regiões onde eram disponíveis técnicas mais avançadas e elas podiam ser aplicadas à transformação da natureza, encontraremos também um meio técnico mais complexo (SANTOS, 1985, p.37)

Na fase atual o fator dominante é o trabalho intelectual universal, enquanto, segundo Santos, são menos numerosos os possuidores dos meios de produção.

Mas, já agora, na fase atual, todos os espaços são espaços de produção e de consumo e a economia industrial (“ou pós-industrial?”) ocupa praticamente todo o espaço produtivo, urbano ou rural. Por outro lado, atingido um novo patamar da divisão internacional do trabalho, todos os lugares dela participam, seja pela produção, seja pelo consumo (SANTOS, 1985, p.40)

Fatores como a ciência e tecnologia permitem que atualmente o espaço se torne “conhecido”. Na cidade ou no campo, antes da implantação de atividades produtivas, são realizados estudos sobre as possibilidades capitalistas de sua utilização. Antes de instalar empreendimentos como um supermercado ou uma fábrica, os empreendedores encomendam estudos de viabilidade que consideram não só a conjuntura econômica como também as facilidades oferecidas por cada lugar dentro do espaço.

De acordo com Santos “o espaço constitui uma realidade objetiva, um produto social em permanente processo de transformação. O espaço impõe sua própria realidade; por isso a sociedade não pode operar fora dele” (1985, p. 49). Dessa forma, o estudo do espaço exige a compreensão de sua relação com a sociedade:

(...) pois é esta que dita a compreensão dos efeitos dos processos (tempo e mudança) e especifica as noções de forma, função e estrutura, elementos

fundamentais para a nossa compreensão da produção de espaço (SANTOS, 1985,p.49)

As mudanças sofridas pela sociedade têm implicações nas formas ou objetos geográficos, sejam novos ou velhos, que passam a assumir novas funções.

Em qualquer ponto do tempo, o modo de funcionamento da estrutura social atribui determinados valores às formas. Todavia, se examinarmos apenas uma fatia de tempo homogêneo, careceremos de um contexto em que possamos basear nossas observações, uma vez que a estrutura varia conforme os diferentes períodos históricos (SANTOS, 1985, p.49).

A história de uma sociedade pode ser vista através do espaço:

A sociedade só pode ser definida através do espaço, já que o espaço é o resultado da produção, uma decorrência de sua história - mais precisamente, da história dos processos produtivos impostos ao espaço pela sociedade (SANTOS,1985, p.49).

O resultado da acumulação de todos esses tempos e do uso de novas técnicas é a paisagem, que decorre de adaptações no âmbito regional e local, não só a diferentes velocidades como também em diferentes direções.

A paisagem é formada pelos fatos do passado e do presente. A compreensão da organização espacial, bem como de sua evolução, só se torna possível mediante a acurada interpretação do processo dialético entre formas, estrutura e funções através do tempo (SANTOS, 1985, p. 50)

Um dos elementos formadores da paisagem é a forma:

(...) forma é o aspecto visível de uma coisa. Refere-se, ademais, ao arranjo ordenado de objetos, a um padrão. Tomada isoladamente, temos uma mera descrição de fenômenos ou de um de seus aspectos num dado instante do tempo (SANTOS, 1985, p. 50).

Função sugere uma tarefa ou atividade esperada de uma forma, pessoa, instituição ou coisa.

Estrutura implica a inter-relação de todas as partes de um todo; o modo de organização ou construção. Processo pode ser definido como uma ação contínua, desenvolvendo-se em direção a um resultado qualquer, implicando conceitos de tempo (continuidade) e mudança (SANTOS, 1985, p.50)

De acordo com Santos, a forma seria uma estrutura técnica ou objeto responsável pela execução de determinada função. Embora sejam governadas pelo presente, as formas também são resultado do passado e surgiram dotadas de contornos e finalidades-funções. A totalidade é um conceito necessário para a análise dos fatores considerados na análise do contexto espacial. Sendo abrangente, a totalidade deve ser fragmentada em partes para um exame mais restrito e concreto. Em determinado momento, esses ingredientes analíticos podem ser considerados como forma, função e estrutura. Mas é preciso também acrescentar o conceito de processo, agindo e reagindo sobre os conteúdos do espaço. Santos destaca que "a dimensão do tempo histórico, quando variados fatores têm uma maior ou menor duração ou efeito sobre a área considerada, proporciona uma compreensão evolutiva da organização espacial" (1985, p. 51). Para analisar as contribuições de um conjunto de fatores é preciso considerar a ação e reação que uns têm sobre os outros.

A discussão dos fenômenos sociais em sua totalidade pode ser feita tendo como base teórica e metodológica o conjunto de forma, função, estrutura e processo, que também se relacionam entre si:

Forma, função, processo e estrutura devem ser estudados concomitantemente e vistos na maneira como interagem para criar e moldar o espaço através do tempo. A contradição entre forma e estrutura é que produz uma continuidade de sínteses. Se nos for permitida uma analogia gramatical, podemos pretender que a estrutura seja vista como o sujeito, a função como o verbo (ação através do processo) e a forma como o complemento (objeto do verbo) (SANTOS, 1985, p. 53).

Quando dois ou mais objetos mantêm uma relação para poder funcionar caracterizam uma relação funcional. Já a relação estrutural é referente às relações que permitem que objetos existam. Santos defende que a forma só se torna relevante quando a sociedade lhe confere um valor

social, que será estabelecido de acordo com a estrutura social inerente ao período.

O tempo (processo) é uma propriedade fundamental na relação entre forma, função e estrutura, pois é ele que indica o movimento do passado ao presente. Cada forma sobre a paisagem é criada como resposta a certas necessidades ou funções do presente. O tempo vai passando, mas a forma continua a existir. Conseqüentemente, o passado técnico da forma é uma realidade a ser levada em consideração quando se tenta analisar o espaço. As mudanças estruturais não podem recriar todas as formas, por isso somos obrigados a usar as formas do passado (SANTOS, 1985,p.54)

Para Santos, a paisagem é feita de camadas de formas provenientes de tempos anteriores, que aparecem integrados ao sistema local presente pelas funções e valores que podem ter sofrido mudanças drásticas.

Desse modo, as formas devem ser lidas horizontalmente como um sistema que representa e serve às atuais estruturas e funções. Além disso, cumpre efetuar uma leitura vertical para datar cada forma pela sua origem e delinear na paisagem as diversas acumulações ao longo da história (SANTOS, 1985, p.55)

De acordo com o autor, depois de desempenhar a função que lhe foi designada, a forma freqüentemente permanece aguardando o próximo movimento dinâmico da sociedade, quando terá toda a probabilidade de ser chamada a cumprir uma nova função. "As rugosidades - formas remanescentes dos períodos anteriores - devem ser levadas em conta quando uma sociedade procura impor novas funções" (SANTOS,1985, p.55). Estrutura, processo, função e forma são categorias analíticas que representam o verdadeiro movimento da totalidade. São essas categorias que definem o espaço em relação à sociedade.

Na produção de bens materiais ou imateriais, segundo as condições dadas de tecnologia, capital e tempo, o território tem de ser adequado ao uso procurado e a produtividade do processo produtivo depende, em grande parte, dessa adequação. Historicamente, essa inter-relação e interdependência vão aumentando (SANTOS, 1985, p.61).



O espaço também pode ser considerado um espaço-valor, na medida em que a produção do valor começa antes que a mercadoria seja produzida. No caso do espaço-valor, a mercadoria é aferida em função de sua prestabilidade ao processo produtivo. "As diversas frações do território não têm o mesmo valor e, igualmente, estão sempre mudando de valor" (SANTOS, 1985, p.62).

Os fixos de épocas passadas, cuja instalação correspondeu a uma lógica busca na rede de relações múltiplas (políticas, econômicas, geográficas) exercem atualmente um papel de inércia.

Sua "velhice" em relação a novas formas técnicas, não é, obrigatoriamente, um fator de perda relativa de seu valor produtivo ou de sua capacidade de participar no processo de acumulação geral e dentro do ramo respectivo. É a incidência, sobre essas formas envelhecidas, das relações sociais, que lhes assegura um lugar na hierarquia dos papéis (SANTOS, 1985, p.67).

Dessa forma, o lugar é resultado da combinação de variáveis diferentemente datadas. A diferença entre os lugares pode ser explicada pela seletividade com que os diversos aspectos do moderno realizam o seu impacto sobre um lugar determinado. A combinação particular de variáveis diversamente datadas constitui o tempo espacial de um determinado lugar.

Nesse contexto, o velho, na região, são também os grupos sociais preexistentes e as suas formas particulares de organização social, econômica e do espaço. Eles constituem, desse modo, seja um obstáculo natural, seja, às vezes, um dado da expansão capitalista e exigem, desse modo, um tratamento especial, pois quando o velho não pode colaborar para a expansão do novo, a lógica do capital manda que seja eliminado (SANTOS, 1985, p.79).

Santos defende que "novo e velho se encontram ambos, permanentemente, em estado de mudança, que é dialética".

A sociedade atual também é marcada por uma mudança na técnica, que de submetida passou a submeter, conduzida pelos grandes atores da economia e da política. Santos defende que a aceleração contemporânea é um resultado também da banalização da invenção, do perecimento rápido

dos engenhos e de sua sucessão alucinante. Para o autor, o que acontece na realidade é uma superposição de acelerações, provocando “a sensação de um presente que foge” (SANTOS, 1996, p. 30).

O meio técnico-científico da atualidade, na avaliação de Santos (1996, p. 32) é formado pela tecnoesfera e pela psicoesfera. “A tecnoesfera é o resultado da crescente artificialização do meio ambiente. A esfera natural é crescentemente substituída por uma esfera técnica, na cidade e no campo” completa o autor. Já a psicoesfera é formada pelas crenças, desejos, vontades e hábitos. São esses elementos que inspiram “comportamentos filosóficos e práticos, as relações interpessoais e a comunhão com o Universo”. Dentro desta realidade, o meio geográfico é técnico-científico.

Na avaliação de Santos (1996, p. 38), o espaço ganhou uma quinta dimensão, o cotidiano: “a espessura, a profundidade do acontecer, graças ao número e diversidade enormes dos objetos, isto é, fixos, de que, hoje, é formado e o número exponencial de ações, isto é, fluxos, que o atravessam”. Através do lugar e do cotidiano o tempo e o espaço, que contêm a variedade das coisas e das ações, também incluem a multiplicidade infinita de perspectivas.

Para Santos (1996, p.41), o tempo é a sucessão de eventos e sua trama. Já o espaço é o meio, o lugar material da possibilidade dos eventos. O mundo seria então a soma e a síntese de eventos e lugares.

Para o autor, os subespaços (aportes da ciência, da tecnologia e da informação), do ponto de vista da composição quantitativa e qualitativa, conteriam áreas de densidade (zonas “luminosas”) e áreas praticamente vazias (zonas “opacas”) e uma infinidade de situações intermediárias estando cada combinação à altura de suportar as diferentes modalidades de funcionamento das sociedades em questão. O meio técnico-científico-informacional está presente em toda a parte, mas com variações segundo continentes, países ou regiões.

No conceito do autor, a estrutura é o Presente, enquanto a forma é o resíduo de estruturas que foram presentes no passado.”Nos conjuntos que o presente nos oferece, a configuração territorial, apresentada ou não em

forma de paisagem, é a soma de pedaços de realizações atuais e de realizações do passado” (SANTOS,1996,p.69).

Para Santos (1996,p.90), “o espaço é hoje um sistema de objetos cada vez mais artificiais, povoados por sistemas de ações igualmente imbuídos de artificialidade, e cada vez mais tendentes a fins estranhos, ao lugar e a seus habitantes”. Nesse contexto é estabelecido um novo sistema de natureza, uma natureza que devido ao movimento ecológico, conhece o ápice de sua desnaturalização.

O espaço é formado por um conjunto indissociável, solidário e também contraditório, entre sistemas de objetos e sistemas de ações, não considerados isoladamente, mas como o quadro único no qual a história se dá. Sistemas de objetos e sistemas de ações interagem. De um lado, os sistemas de objetos condicionam a forma como se dão as ações e, de outro lado, o sistema de ações leva à criação de objetos novos ou se realiza sobre objetos preexistentes. É assim que o espaço encontra sua dinâmica e se transforma (SANTOS,1996,p.111).

### **1.5.2- Procedimentos Metodológicos**

A caracterização de um “brownfield” não depende apenas das dimensões do prédio ou o tempo de seu abandono. É preciso também avaliar a importância que o empreendimento que funcionou anteriormente neste imóvel obteve junto à comunidade. Nesta pesquisa, a relevância das quatro indústrias escolhidas para o estudo foi comprovada através das entrevistas com os antigos trabalhadores das Oficinas da Cia. Paulista de Estradas de Ferro, da Cervejaria Skol, da Tecelagem Matarazzo e da Gurgel Motores.

Neste levantamento sobre a “história” de cada operário com a fábrica em que atuou, cada caso tem várias particularidades, não só devido a quatros diferentes estabelecimentos como também entre os trabalhadores de um mesmo empreendimento, o que inviabiliza a aplicação de um questionário padrão para a realização das entrevistas.

Em se tratando de uma pesquisa com uso da história oral, o número de entrevistados não foi baseado num cálculo exato que represente os funcionários que um dia trabalharam numa das fábricas. Foram entrevistados cerca de cinco trabalhadores por empreendimento, definidos através de contatos com entidades representativas como a União dos Ferroviários Aposentados (UFA); o Sindicato dos Empregados nas Indústrias da Alimentação (ao qual eram associados os trabalhadores da Skol); a associação de ex-funcionárias da Tecelagem Matarazzo e ao Sindicato dos Metalúrgicos (para a definição dos ex-funcionários da Gurgel).

Diante da perspectiva de levantamento de depoimentos variados, a opção foi por entrevistas abertas, onde cada entrevistado teve a liberdade para resgatar das memórias a relação que mantinha com a fábrica, a importância do trabalho na sua vida em comunidade e como avalia atualmente o fato da indústria ter se transformado num “brownfield”. No caso da Tecelagem Matarazzo, os ex-funcionários fizeram uma avaliação da refuncionalização desse espaço onde funciona atualmente o Shopping Center Rio Claro.

Não se trata de uma obra com proposta de amostragem: o intuito que me levou a empreendê-la foi registrar a voz e, através dela, a vida e o pensamento de seres que já trabalharam por seus contemporâneos e por nós. Este registro alcança uma memória pessoal que, como se buscará mostrar, é também uma memória social, familiar e grupal (BOSI; 1979,p.1)

As entrevistas foram gravadas e os trechos mais relevantes foram citados na redação do trabalho. Na pesquisa também foram ouvidos representantes do poder público (prefeito, secretário municipal de Desenvolvimento Econômico), sindicalistas e representantes de entidades ligadas aos quatro empreendimentos estudados.

### **Os conceitos que nortearam as entrevistas**

As entrevistas com os antigos operários do município foram de grande valia. Além da experiência de décadas de trabalho, os trabalhadores

também contribuíram com sua experiência de vida. De acordo com Tourtier-Bonazzi:

De modo geral, deve-se dar prioridade a entrevistas com pessoas de certa idade. Mas, nesse caso, é preciso levar em conta o cansaço da testemunha, limitar o tempo das entrevistas e evitar perguntas excessivamente meticulosas do ponto de vista cronológico. Pode acontecer que, decepcionada por não poder responder, a testemunha se perturbe e interrompa ou abrevie a entrevista (Tourtier-Bonazzi, 2000,p.233)

Tourtier-Bonazzi (2000, p.234) também estabelece algumas orientações que podem colaborar para o bom desenvolvimento das entrevistas. Além de saber ouvir guardando silêncio, o entrevistador também deve “adaptar-se à psicologia da testemunha, respeitá-la, estar disposto a tomar pacientemente a conversa, suscitar a recordação através de um questionamento discreto”. Cabe ainda ao entrevistador orientar o entrevistado sem precipitação, repetir em voz alta as palavras do entrevistado caso estas não sejam claramente audíveis e não insistir quando o entrevistado evita uma recordação dolorosa. O autor considera indispensável a relação de confiança entre informante e entrevistador, e a entrevista individual pode contribuir para reforçar essa relação.

A conservação das entrevistas em sua íntegra é considerada um procedimento importante para Tourtier-Bonazzi, que entende que desta forma, com a possibilidade de analisar o conteúdo total, é possível ter melhores condições para selecionar os melhores trechos. O autor defende as vantagens da entrevista semi-dirigida, forma adotada na pesquisa com os ex-funcionários das fábricas e da ferrovia de Rio Claro.

Quando se elabora um questionário detalhado e preciso, é possível dirigir passo a passo a testemunha, mas assim ela fica presa a um roteiro preestabelecido que não lhe permite desenvolver seu próprio discurso. Se ela for deixada totalmente livre, há o risco de se afastar do tema tratado, reduzindo-se o papel do entrevistador a tentar precisar uma data ou esclarecer uma passagem confusa. A entrevista semi-dirigida é com frequência um meio-termo entre um monólogo de uma testemunha e um interrogatório direto (Tourtier-Bonazzi,2000,p.233)

Para Meihy, a história oral começa ainda na elaboração do projeto:

História oral é um conjunto de procedimentos que se iniciam com a elaboração de um projeto e continuam com a definição de um grupo de pessoas(ou colônia) a serem entrevistadas, com o planejamento da condução das gravações, com a transcrição, com a conferência do depoimento, com a autorização para o uso, arquivamento e, sempre que possível, com a publicação dos resultados que devem, em primeiro lugar, voltar ao grupo que gerou as entrevistas(MEIHY,1996,p.15)

Meihy também defende o uso do termo colaborador nas entrevistas de história oral:

As novas imposições éticas exigem tratamentos diferenciados para quem se compromete a fazer entrevistas. Em vez de usar termos consagrados em outras tradições disciplinares que se valiam das entrevistas (referências como ator, informante, objeto de pesquisa), a moderna história oral usa deliberadamente a palavra colaborador (...) colaborador é um termo importante na definição do relacionamento entre o entrevistador e o entrevistado. É fundamental, sobretudo porque estabelece uma relação de afinidade entre as partes (MEIHY,1996,p.28)

Ao entrevistar os antigos operários da Cia. Paulista de Estradas de Ferro, da Cervejaria Rio Claro (Skol), da Tecelagem Matarazzo e da Gurgel Motores, a opção foi por não divulgar a identidade dos entrevistados. Esse procedimento foi adotado desde a primeira entrevista com o objetivo de evitar constrangimentos posteriores caso o entrevistado mencionasse aspectos negativos do trabalho ou fizesse referências críticas à determinadas pessoas. Durante as entrevistas foi possível verificar, porém, que na maioria dos casos não seria necessário ocultar a identidade, mas como a opção foi informada a todos os entrevistados, os nomes foram trocados na redação do trabalho.

A não-divulgação da identidade dos entrevistados é uma das opções defendidas por Meihy.

Há uma forma de história oral que exige cuidados especiais. Em determinados projetos, trabalha-se com o pressuposto da história oral de pessoas anônimas. Isto ocorre quando, para evitar a identificação pública de depoentes importantes ou para se evitar constrangimentos envolvendo terceiros, muda-se o nome da pessoa e alteram-se as situações da história

ou da versão de algum fato capaz de possibilitar a precisão dos casos. O mesmo acontece em relação à proteção de indivíduos que precisam do anonimato para não exporem a si ou a sua família(...) projetos que trabalham com situação de risco, de vexames, de impressões sobre outros, podem valer-se da invisibilidade. Contudo, na apresentação do trabalho devem ficar claras as razões do disfarce (MEIHY, 1996, p.29)

Nas entrevistas com os operários de Rio Claro apenas foi adotada a troca de nomes para preservar a identidade. Os depoimentos e fatos relatados foram mantidos, assim como a fala de cada entrevistado, incluindo alguns erros de concordância e termos informais. De acordo com os autores consultados, estabelecer o número de entrevistados é uma tarefa que cabe ao pesquisador, pois esse número varia de acordo com o projeto e seus objetivos.

Um dos pontos básicos do debate sobre história oral remete à representatividade do depoente. Outro lado da mesma questão é o número de pessoas envolvidas. Em face da representatividade deve-se ter em conta que todos os testemunhos são válidos, dependendo do projeto. É necessário evitar que sejam colhidos depoimentos de pessoas que não sejam essenciais ao projeto. Da mesma maneira é importante estabelecer a utilidade da entrevista pois deve-se recorrer a ela apenas quando se busca algo específico e que não se pode encontrar em outras fontes. Cabe lembrar que com a entrevista criam-se expectativas que precisam ter termos finais. A existência de um projeto também evita que o número de entrevistados seja maior que o necessário e que se proceda erroneamente supondo que um testemunho é melhor que o outro ou que os argumentos se saturem e por isto pode-se desprezar algumas entrevistas (MEIHY, 1996, p.30)

A opção por registrar as lembranças dos antigos operários das fábricas de Rio Claro tem o objetivo de ouvir um grupo que muitas vezes é ignorado na história oficial sobre os empreendimentos que foram importantes para o desenvolvimento do município. Meihy lembra que:

Tem sido comum pessoas desenvolverem projetos de história oral com a finalidade de dar voz aos vencidos. Ainda que esta seja uma alternativa bastante válida para a elaboração da história oral, há outras preocupadas em integrar vozes diferentes. Neste sentido é preciso reconhecer que em vez de falar dicotomicamente em vencedores/vencidos, deve-se reconhecer também a condição de silenciados. Uma crescente maioria de pesquisadores têm considerado desprezível a discussão polarizada entre história oral da elite x história oral de vencidos. Ao contrário, há grupos

emergentes que valorizam projetos de história oral que conjugam vozes contrárias (1996, p.32)

A história oral não pode ser considerada como verdade absoluta. As circunstâncias que envolvem os depoimentos fazem com que sejam mais um relato, um contraponto à chamada “história oficial”.

A história oral de vida é o retrato oficial do depoente. Nesta direção, a verdade está na versão oferecida pelo narrador que é soberano para revelar ou ocultar casos, situações e pessoas (MEIHY, 1996,p35)

Autores como Meihy defendem uma divisão entre a história oral e os trabalhos sobre memória.

Há autores que fundem os trabalhos de história oral com os de memória. Deve, porém, ficar claro que existem distinções relevantes. História oral e memória se valem de depoimentos, mas não se confundem. Memórias são lembranças e, como tais, dependem das condições físicas e clínicas dos depoentes, bem como da circunstância em que são dadas. Sendo que a memória é sempre dinâmica, muda e evolui de época para época, é prudente que seu uso seja relativizado, posto que o objeto de análise, no caso, não é a narrativa objetivamente falando nem sua relação contextual, mas a interpretação do que ficou (ou não) registrado nas cabeças das pessoas (MEIHY, 1996, p.35)

Com base no que foi exposto, nos capítulos seguintes serão analisados os principais “brownfields” no município de Rio Claro e as memórias dos atores sociais selecionados.



## **Capítulo II- A Industrialização no Município de Rio Claro e o Surgimento de “Brownfields”**

Localizado a 170 quilômetros de São Paulo (Capital), o município de Rio Claro integra a região conhecida como Oeste Paulista, que de acordo com Garcia (1992,p.4), “compreende uma vasta área que abre-se em forma de um grande leque, desde Campinas até Ribeirão Preto”. O povoamento das terras na região começou a se esboçar no século XVIII devido ao trajeto que levava às minas em Mato Grosso e Goiás. Nesse percurso foram formados diversos pousos para abastecer as tropas, que mais tarde se transformariam em cidades. Assim aconteceu em São João Batista do Rio Claro. Seus primeiros moradores foram os negociantes que abasteciam os viajantes. Na seqüência, chegaram os sesmeiros no processo de ocupação das terras e a manifestação espiritual com a construção da capela. Nas grandes propriedades, inicialmente dedicadas ao plantio da cana-de-açúcar viviam as famílias dos fazendeiros, escravos e agregados. Em 1830, São João Batista do Ribeirão Claro era elevado à condição de freguesia através do Decreto Imperial de 9 de dezembro de 1830, pertencendo à vila de Constituição (atual Piracicaba).

Dois anos depois, os então homens que de rústicos nada tinham, criam na freguesia uma sociedade liberal cujos objetivos eram concretizar as obras que deveriam ser realizadas por Constituição. O argumento central da Sociedade do Bem Comum- como ficou conhecida- se justificava na “impassibilidade dos chefes de Constituição (...) porque Rio Claro crescera demais e Constituição via, com descalabro egoísmo, na novel população uma futura e perigosa rival (SANTOS, 2002,p.26)

Entre suas iniciativas, a Sociedade do Bem Comum implantou na freguesia de Rio Claro um modelo de arruamento e ordenação urbana baseado na ortogonalidade das quadras, como num tabuleiro de xadrez. O desenvolvimento foi acelerado com chegada do café, no período entre 1836 e 1870.

Santos (2002,p.34) destaca que na década de 1840 a condição de “boca de sertão” fazia da freguesia de São João Batista do Ribeirão Claro um ativo centro comercial, “fornecendo produtos aos rincões do sertão de Araraquara”. Em 1845 a localidade tornava-se vila através da lei número 13 ou 273, datada de 07 de março. Em 1855, a Câmara Municipal apresentava o projeto que alterava as denominações das ruas de nomes para números. Em 1857, através da lei número 44 ou 595, Rio Claro passava à condição de cidade.

De acordo com Santos (2002,p.15), a década de 1850 foi marcada pelo fim do tráfico internacional de escravos e pela expansão dos cafezais na região denominada “Oeste Velho”, onde Rio Claro está inserida. Na época, segundo o autor, São João Batista do Rio Claro era o ponto limite onde o plantio do café era economicamente viável. Nos povoados que vinham na seqüência do sentido São Paulo/interior, os custos do transporte da produção através de tropas de mulas até o porto de Santos impediam a lucratividade. Santos também lembra que nesse período foram realizadas as primeiras experiências com trabalhadores livres nas lavouras da região.

Assim, antes de ter início o cultivo do café, Rio Claro era um povoado com uma pequena infra-estrutura urbana para servir à região, porém, sem grande expressão econômica. Seu desenvolvimento só vai se acelerar quando as plantações de café ganham importância econômica, transformando Rio Claro num núcleo urbano próspero e dinâmico. Apesar de já existir antes do café, este vai torná-lo um grande centro produtor, vai ser responsável pelo seu desenvolvimento, assim como provocará também, nas primeiras décadas do século XX, a sua decadência (GARCIA,1992,p.26)

Para Santos (2002,p.5), as mudanças ocorridas em Rio Claro foram marcadas pelas transformações econômico-sociais na esfera mundial, que possibilitaram “nova inserção dos países exportadores de produtos primários na divisão internacional do trabalho”.

Enquanto ganhava destaque o avanço tecnológico, ocorria uma concentração de capital nos países centrais e o aumento da concorrência entre eles. Esse processo intensificou o comércio internacional e ampliou o

mercado para países produtores de matérias-primas e alimentos, como no caso do Brasil, devido a fatores como a navegação a vapor e a construção ferroviária. Nas regiões agrícolas começavam a chegar os capitais dos países centrais, além dos movimentos de imigração com destino às Américas do Norte e do Sul. No Oeste Paulista, as plantações de café foram ampliadas para atender o aumento do consumo, principalmente no mercado norte-americano. Santos (2002,p.6) destaca que a riqueza gerada pelo café foi a responsável pelos alicerces para a futura industrialização de São Paulo.

De acordo com Santos (2002,p.40), com o fim do tráfico de escravos começaram as experiências com trabalhadores livres. Na região, o Senador Vergueiro já utilizava a mão-de-obra dos imigrantes em suas lavouras nas fazendas Ibicaba e Angélica desde a década de 1840. Na primeira fase da imigração a São Paulo, os alemães formavam o grupo mais representativo. Em 1855, existiam na fazenda Ibicaba cerca de 700 colonos. Inicialmente, a contratação de imigrantes era feita por “parceria”, onde o trabalhador deveria tratar de um determinado número de pés de café até a etapa da colheita e cultivar gêneros para sua subsistência, mas após vários problemas enfrentados nas fazendas, principalmente devido ao tratamento dispensado aos imigrantes, passou-se a adotar o sistema misto de remuneração por tarefa, chamado “colonato”.

Santos (2002,p.48) destaca que em 1870 o número de imigrantes na cidade já era considerável, num percentual de 7,4% da população livre do município. Desse total, 45,2% era composto por alemães. Nas décadas seguintes, com a imigração em massa, os italianos passariam a ser maioria entre os “estrangeiros”. Os imigrantes não vieram somente para a lavoura. Instalados nas cidades, utilizaram o conhecimento trazido da Europa para iniciar atividades no comércio e nas oficinas de Rio Claro.

Mesmo com a vinda dos imigrantes os escravos continuaram sendo maioria entre os trabalhadores engajados na lavoura até 1880. Por volta de 1882, de acordo com Dean (1977,p.64), somente 17,4% dos escravos se encontravam nos serviços domésticos ou como diaristas: 76,4% ainda eram

destinados às lavouras, enquanto os demais estavam distribuídos em ofícios como a carpintaria e a construção.

O comércio da cidade apresentava um expressivo número de estabelecimentos, assim como diversas “indústrias”, marcadamente de caráter doméstico, como os pequenos negócios dos alemães até os estabelecimentos denominados como “fábricas” no almanaque para 1873. Da mesma forma, na década de 1870 surgiram inúmeros jornais na cidade, ainda que efêmeros (SANTOS, 2002,p.75)

Um dos principais problemas do mercado cafeeiro era o escoamento da produção. O transporte do café nos lombos de mulas até o porto de Santos encarecia o produto. Após vários impasses entre as companhias interessadas em construir o prolongamento dos trilhos de São Paulo a Rio Claro, em 1873 foram firmados a concessão e o contrato com a Companhia Paulista de Estradas de Ferro. A inauguração da linha férrea aconteceu em 11 de agosto de 1876.

Em 1883, sete anos após a chegada dos trilhos, Rio Claro já contava com um comércio bastante ativo, com 34 estabelecimentos de secos e molhados, 24 casas de ferragens, 22 de armarinhos, moda e chapéus, oito sapatarias, duas ourivesarias e sete alfaiatarias, além de máquinas para beneficiar grãos, fábricas de licores e de cerveja. Na estrutura de serviços a cidade possuía cinco médicos, dois dentistas, dois professores de canto e piano, quatro farmácias, seis colégios particulares, seis sociedades recreativas, um teatro e dois jornais.

Embora a ferrovia tenha provocado um processo de esvaziamento da cidade devido à decisão dos proprietários de fazendas de residir na Capital, devido à facilidade do transporte através dos trens, foi também a ferrovia que trouxe o desenvolvimento para o município. Como centro ferroviário, Rio Claro se tornou residência dos ferroviários, “gerando uma demanda razoável de bens, principalmente pelo fato de se considerar que a CPEF contava com aproximadamente dois mil empregados em 1892” (GARCIA,1992,p.28).

No período de 1887 a 1900, o município passou a contar com mais 71 quarteirões e uma usina hidrelétrica. Além da iluminação com lâmpadas de arco voltaico e rede telefônica, a cidade também tinha oficinas e pequenas

indústrias. Já no início do século XX, com a crise da economia cafeeira, Rio Claro passa a sobreviver das pequenas indústrias e das oficinas da Cia. Paulista. Garcia (1992,p29) destaca que as oficinas da Paulista não incentivaram novas atividades industriais no município porque eram auto-suficientes em produção, mas atuaram como fonte de demanda de um grande contingente de mão-de-obra e de bens de consumo.

Na década de 1900, de acordo com Santos (2002,p.165), começaram a se desenvolver na cidade uma série de pequenas indústrias. Entre os fatores externos que desencadearam esse desenvolvimento estão o fim do escravismo, a instauração do federalismo na República e a imigração em massa que consolidou o mercado de trabalho. Já os fatores internos apontados pelo autor já mencionado são a luz elétrica, o saneamento básico e as oficinas da Cia. Paulista. De acordo com o Almanaque para 1906 (um livro publicado anualmente sobre a cidade) e livros de lançamentos de impostos, existiam na cidade cerca de 24 fábricas de aguardente; sete fábricas de cerveja; sete fábricas de carros (trollys); uma fábrica de cal; uma fábrica de charutos; uma fábrica de gelo; duas fábricas de louças; duas fábricas de máquinas e cinco fábricas de massas alimentícias.

No final de 1905 a cidade de São João Batista do Ribeirão Claro passa a ser denominada Rio Claro. A seguir, com base nas fases da industrialização no município de Rio Claro identificadas por Selingardi-Sampaio (1987) serão abordados os principais “brownfields” existentes

## **2.1- A Fase Pioneira (1873/1929)**

O desenvolvimento industrial brasileiro teve início na primeira metade do século XIX, mas até 1930 o país continuava sendo sustentado pela exportação do café. De acordo com Selingardi-Sampaio (1987,p.12), a economia cafeeira foi o fator que viabilizou a instalação de indústrias, porque além da acumulação de recursos também representava o desenvolvimento nas relações capitalistas. Além de ser beneficiado pela economia cafeeira, o

estado de São Paulo também contou com fatores como a infra-estrutura ferroviária e energética, um mercado consumidor urbano em expansão e com um mercado livre de mão-de-obra para se consolidar como o principal centro industrial do Brasil.

Selingardi-Sampaio (1987,p.12) defende que dentro do desenvolvimento do estado paulista, “Rio Claro inseriu-se de maneira relativamente harmoniosa, a julgar-se pelo quadro sócio-econômico local existente das últimas décadas do século XIX às primeiras décadas do século XX”. Entre 1850 e 1860, Rio Claro foi considerado o último limite da cafeicultura rendosa; em 1886, era o quarto município produtor de café no estado.

A partir de 1900, com a decadência da lavoura de café e a difusão do trabalho assalariado, o centro urbano de Rio Claro já apresentava dinamismo próprio. De acordo com Selingardi-Sampaio (1987,p.13), a sede do município já contava com 31.891 habitantes, redes de telefone e energia elétrica, casas comerciais e escolas. No setor industrial, a Cia. Paulista de Estradas de Ferro possuía depósitos e oficinas de vagões, e a cidade contava também com pequenas indústrias. Selingardi-Sampaio (1987,p.15), aponta 1873 como “ a data mais remota em que podem ser encontradas informações a respeito da atividade industrial em Rio Claro”. Utilizando dados de fontes diversas existentes para 1906, 1922 e 1927, a autora definiu a fase “pioneira” do processo industrial de Rio Claro, que vai de 1873 a 1929. Selingardi-Sampaio (1987,p.16) demonstra que durante o período da fase pioneira o número de estabelecimentos evoluiu de 46 em 1873 para 142 em 1927, num crescimento de 208,69%. A autora ressalta que a fase é longa e abrange surtos e declínios econômicos, mas existe uma unidade que é domínio da economia cafeeira de exportação, “em plena atividade até 1890 ou já em processo de decadência, a partir de 1900, até a total ruptura do complexo sócio-econômico-político-cultural cafeeiro em 1930” (SELINGARDI-SAMPAIO, 1987,p.16).

Selingardi-Sampaio destaca que a denominação de atividade artesanal/industrial durante a “fase pioneira” requer cautela porque não

existem informações completas sobre o setor industrial. Para a autora, estabelecimentos como ourivessarias, unidades de produção de calçados e chinelos ou de colchões, entre outras, não passavam de pequenas empresas domésticas. Entre as maiores fábricas da fase pioneira estão as Oficinas Mecânicas da Cia. Paulista de Estradas de Ferro, a fábrica de cigarros Princeza D'Oeste, a Cia. Cervejaria Rio Claro, e a serraria Schmidt & Meyer. Durante a fase pioneira, os ramos que mais se destacaram em determinados períodos ou durante toda a fase foram os ligados à produção de bens de consumo diretos da população (bebidas, pães) e à produção de material de construção.

Durante o período da “fase pioneira” a estrutura industrial por gêneros era definida por três ramificações, o beneficiamento e a transformação de matérias-primas de origem agrícola e extrativa mineral e vegetal; a elaboração de bens de consumo direto da população e a produção metalomecânica. Com estes gêneros, a indústria rio-clarense manteve similaridade com muitas cidades paulistas. Selingardi-Sampaio (1987,p.18) destaca que a grande diferença entre a estrutura industrial de Rio Claro e os contextos industriais nacional e regional foi a falta do setor têxtil no município até a década de 1930. Em muitas cidades do Estado de São Paulo, o setor têxtil liderou a industrialização.

A fase pioneira teve seu início em 1873, mas Selingardi-Sampaio lembra que muitos estabelecimentos já estavam em plena atividade.

(..)em 1873 foram arrolados cerca de 46 “estabelecimentos” ou produtores artesanais/industriais, certamente tais atividades haviam sido instaladas em anos anteriores, embora não haja registros específicos; isto indicaria que a pequena cidade já herdara de fases precedentes um certo dinamismo urbano, que já se configurava, antes de 1873, a existência de demanda interna para a instalação da pequena produção artesanal/industrial” (SELINGARDI-SAMPAIO; 1987,p.19)

A origem do capital industrial em Rio Claro acompanhou os fatores encontrados também em outras cidades: a burguesia cafeeira, os agentes de importação e exportação, o imigrante estrangeiro (como trabalhador ou pequeno capitalista), entre outros. Uma característica do processo foi a pequena capacidade de acumulação de capital demonstrada pelo município.

Para Selingardi-Sampaio (1987,p.21), foram vários os fatores que contribuíram para a reduzida acumulação de capital. A autora salienta que grande parte dos recursos obtidos com o café não foram reinvestidos localmente, já que alguns dos maiores proprietários rurais não residiam na cidade, assim como os maiores empregadores, como a ferrovia. Além disso, no setor bancário, a cidade permaneceu dependente da capital do Estado até 1926, quando foi instalado o primeiro banco em Rio Claro.

No processo de industrialização do município, o imigrante estrangeiro desempenhou importante papel, contribuindo com o investimento de capitais, com a iniciativa empresarial e como detentor do conhecimento técnico dos processos industriais trazidos dos países de origem ou aprendidos com a família. Selingardi-Sampaio (1987,p.23) destaca ainda a importância da relação café-indústria no município, lembrando porém que essa relação aconteceu de modo contraditório. O café propiciou a acumulação capitalista que deu início à industrialização, mas a industrialização só foi estimulada definitivamente com a decadência do café. Diante desse quadro, a autora afirma que a industrialização rio-clareense teve como características básicas a atuação dominante de fatores endógenos no processo de implantação da quase totalidade das unidades artesanais/industriais; uma estrutura industrial coerente, exceto quanto ao ramo têxtil, com o padrão estrutural então vigente em muitas cidades do Sudeste, do Estado de São Paulo e da região; uma relação de origem com a economia cafeeira e a importante participação do imigrante.

Entre as principais fábricas que estavam em atividade durante a fase “pioneira” da industrialização, as oficinas da Cia. Paulista de Estradas de Ferro e a Cia. Cervejaria Rio Claro ( que mais tarde passou a ser denominada de Cervejaria Skol) estiveram entre as empresas de maior destaque no setor industrial do município, mas atualmente, após um processo de desativação (Skol) ou decadência (ferrovia), podem ser classificadas entre os maiores “brownfields” encontrados no município de Rio Claro.



### **2.1.1- As Oficinas da Cia. Paulista de Estradas de Ferro**

A precariedade do sistema de transporte no Estado de São Paulo tornou-se motivo de preocupação para cafeicultores e o governo ainda no século XIX. Para ser exportada, a produção do café tinha que ser transportada por animais, num trilha precária que ligava a Capital ao Litoral, a chama “Calçada do Lorena”. Além da lentidão, o transporte através de animais também não permitia a locomoção de grandes quantidades de café. De acordo com o Álbum publicado pela Ferrovia Paulista (1992,p.13), “ este problema trouxe para os órgãos administrativos da Província e do Império a discussão sobre qual o meio de transporte adequado, onde a ferrovia foi a mais discutida”. Na década de 1830, houve a aprovação da chamada Lei Feijó, de 31 de julho de 1833, que autorizava a concessão à qualquer companhia que se organizasse para a construção de estrada de ferro que ligasse a Capital às províncias da Bahia, Rio Grande do Sul e Minas Gerais, concedendo direito de exclusividade por 40 anos.

A implantação da ferrovia na região Oeste do Estado de São Paulo, onde está localizado o município de Rio Claro, está ligada às deficiências de transporte para a produção agrícola cafeeira.

(...) uma série de fatores positivos, como por exemplo, a disponibilidade de terras, excelentes condições de clima, de fertilidade de solo e de topografia seriam um livre conduto à expansão do café no oeste paulista, porém de imediato persistia o grave problema relacionado com o transporte e seus custos elevados (GARCIA,1992,p.15)

Em 1836, seis anos depois da inauguração da primeira ferrovia do mundo, que ligava Liverpool a Manchester, na Inglaterra, surge o primeiro registro de uma proposta de ferrovia brasileira. A proposta foi apresentada por uma casa comercial de Santos, chamada “Aguiar, Viúva, Filhos e Companhia” e foi elaborada por um alemão, Frederico Fomm.

Segundo Garcia (1992,p.19), a Sociedade de Estradas de Ferro Pedro II foi responsável pela construção da primeira estrada de ferro no Estado de São Paulo, que entrou em atividade em 1859. Além da estrada pioneira,

merece também destaque a São Paulo Railway Co. Ltda., que ligava Santos a Jundiaí.

Em maio de 1862, a província de São Paulo garantia 7% de juros para o prolongamento da estrada de ferro de Jundiaí a Campinas, significando com isso que São Paulo assumiria o total da garantia de juros, ganhando sua autonomia do governo central (GARCIA; 1992,p.20).

A Companhia Paulista de Estradas de Ferro teve seu estatuto aprovado em 30 de janeiro de 1868 em Campinas, quando já ficou claro o interesse em prolongar os trilhos até Rio Claro. O contrato definitivo para a criação da companhia foi assinado com o governo provincial em maio de 1869.

A construção da estrada foi iniciada em 15 de março de 1870. A inauguração da linha até Campinas aconteceu em agosto de 1872. Um ano depois, já apresentando lucros, a Paulista iniciava sua expansão. Com a chegada dos trilhos às margens do Rio Mogi Guaçu, foi criado um serviço de navegação fluvial entre Porto Ferreira e Pontal, quando a empresa passou a chamar-se Cia Paulista de Vias Férreas e Fluviais”.

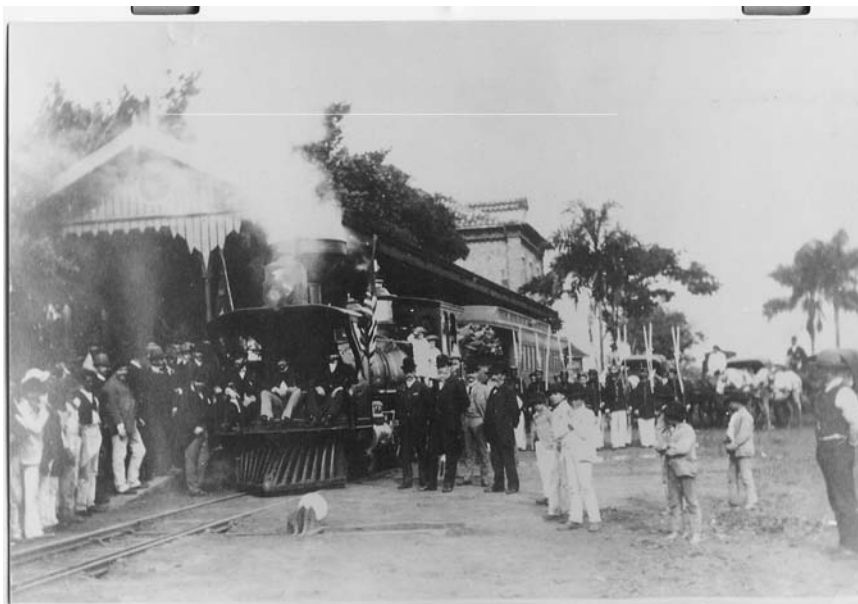
De acordo com Garcia (1992,p.24), “em 1875 os trilhos chegaram a Santa Bárbara, em 1876 a Limeira e a 11 de agosto do mesmo ano a Rio Claro”. A chegada da ferrovia a Rio Claro provocou várias transformações na paisagem urbana, porque o empreendimento também trouxe toda a estrutura necessária para o seu funcionamento, como os armazéns, oficinas de reparos e construção de carros, escritórios, ponto de cruzamento de trens e local de baldeações.

Povoado sem grande importância econômica, Rio Claro acabou sendo transformado pelo café, que chegou ao município no período de 1836 a 1870, quando o então povoado já havia sido elevado à categoria de freguesia. Em 1857 Rio Claro passa à condição de vila. Mais tarde, em 1859, conquista a sede de comarca.

Em 1876, Rio Claro começa a vivenciar uma nova fase de transformações com a chegada da ferrovia (foto 1). Até por volta de 1884, a cidade permanece como “ponta de trilho”, tornando-se um centro de comércio. Segundo Selingardi-Sampaio e Pires (1992,p.13), as oficinas da

ferrovia surgiram em Rio Claro durante a fase pioneira de industrialização do município e foram responsáveis pela sua caracterização como centro ferroviário.

Com a chegada dos trilhos da CPEF a Rio Claro, a cidade tornou-se um importante entroncamento ferroviário, pois daí também partiram os trilhos da Companhia Rio Claro, que em 1884 chegam até São Carlos, em 1885 a Araraquara e em 1887 até Jaú. Junto a esse complexo vão ser fundadas, em 1892, as oficinas da CPEF (GARCIA, 1992,p.26)



FERROVIA chega à região na década de 1870- Arquivo do Município (sem data)

Em 1892, a Paulista adquiriu a Estrada de Ferro que ligava Rio Claro à Araraquara, construída pelo Visconde de Pinhal e de propriedade de uma companhia inglesa. Entre as iniciativas pioneiras da Paulista consta o primeiro trem com tração elétrica da América do Sul, que circulou nas suas linhas em 1922; o primeiro modelo de Previdência Social também foi implantado na companhia, em 1923, com a fundação da Caixa de Aposentadoria e Pensões dos Ferroviários. De acordo com o Álbum da Ferrovia Paulista, a empresa também foi pioneira na área do reflorestamento, com o cultivo do eucalipto para alimentar as locomotivas e a via férrea implantado pelo engenheiro Edmundo Navarro de Andrade no

Horto Florestal de Rio Claro, atualmente Floresta Estadual Edmundo Navarro de Andrade.

A ferrovia foi sendo ampliada gradativamente e preenchendo no município o papel de promotora do desenvolvimento e criação de empregos que caberia às indústrias, já que até 1940 Rio Claro ainda não contava com parque industrial significativo. Em 1929, um relatório da companhia indicava que seu patrimônio era de 6.065 vagões de mercadorias e 347 carros de passageiros. Em 1950, a companhia empregava 2.391 operários, sendo que 1.650 somente nas oficinas, o que fazia da cidade o maior centro ferroviário do Estado. A CPEF também tinha um papel social importante, já que em épocas de problemas de abastecimento fornecia água para a população e energia elétrica para a Santa Casa de Misericórdia.

Segundo o Sindicato dos Ferroviários, uma característica importante da ferrovia era o tempo de permanência dos funcionários, que entravam para a Companhia Paulista de Estradas de Ferro ainda na adolescência, na escola conhecida como Senai ferroviário, e continuavam na empresa por mais de 30 anos, até a aposentadoria. Em 1965, a companhia tinha 2,5 mil funcionários em Rio Claro e um total de 32 mil funcionários em toda a rede. No período de 1965 a 1970, a cada dia circulavam 19 trens no sentido Capital/Interior e 19 trens no sentido Interior/Capital, além de 37 trens de carga.



ESTAÇÃO ferroviária- Arquivo do Município- década 1970

Em 1971, a Companhia Paulista de Estradas de Ferro passa a ser a estatal Fepasa. Para o sindicato, começa aí o período de declínio da ferrovia, coincidindo com o aumento dos investimentos nas rodovias.

As oficinas da antiga Companhia Paulista reúnem um acervo de máquinas e construções que certamente integra a história ferroviária do Estado de São Paulo. Os prédios originais e suas ampliações estão situados entre a parte central da cidade e a Vila Alemã, ao longo dos trilhos da Cia., que cortam a cidade no sentido S-N. Com o crescimento da cidade, tanto a localização da ferrovia como a das oficinas da Fepasa tornaram-se problemáticas (SELINGARDI-SAMPAIO e PIRES; 1992,p.10)

Até a década de 1980, as oficinas da ferrovia constituíram a unidade industrial com maior número de pessoas ocupadas em todo o município. Segundo Selingardi-Sampaio e Pires (1992,p.10), em 1926 a ferrovia empregava 2.250 pessoas; em 1960, eram 980 pessoas empregadas e em 1984, 750 trabalhadores estavam empregados. Em novembro de 1991, as oficinas ocupavam 420 pessoas, e haviam caído para o 7º lugar entre os estabelecimentos com maior número de empregados. Para os autores, o “declínio reflete, genericamente, a obsolescência tecnológica e a decadência do setor ferroviário, em nível nacional e, em particular, a lenta desativação das oficinas, em nível local”.

Em 1998, a ferrovia é concedida pelo governo do Estado de São Paulo à empresa Brasil Ferrovias, passando a ser administrada pela iniciativa privada. Atualmente, a administração é feita pelo grupo Ferrobán, Ferronorte e Brasil Ferrovias. A ferrovia, que chegou a ter 2,5 mil funcionários em Rio Claro, atualmente emprega somente 66 ferroviários no município. De acordo com o Sindicato dos Ferroviários, a categoria tem em todo o Estado 53 mil aposentados e pensionistas.

A partir de 2000, a administração municipal de Rio Claro, coordenada pela coligação de partidos Frente Rio Claro, começou a ocupar alguns prédios da ferrovia. Na antiga estação ferroviária foi instalada a Secretaria Municipal de Turismo, além da realização de feiras, festas e exposições. Os galpões da Rua 1-B sediam a Secretaria Municipal de Segurança, com a Guarda Municipal e a Defesa Civil. Já os prédios localizados na avenida 8-A passaram por reforma e estão ocupados pelo Departamento Municipal de

Parques e Jardins. O trecho da ferrovia entre as avenidas 7 e 8 foi concedido ao município pela Rede Ferroviária Federal, responsável pelo patrimônio histórico da ferrovia.

O estado de abandono de parte das antigas oficinas da Cia. Paulista é motivo de freqüentes reclamações por parte dos vizinhos. No trecho da rua 6-A com a avenida 22-A, na Vila Alemã, os vizinhos temem o risco de desabamento das fachadas próximas à calçada. Em 2004, a Defesa Civil do município realizou um levantamento sobre pontos de risco na cidade, e este trecho consta entre os pontos com risco de desabamento, mas a empresa descarta o problema (anexo 1)



BARRACÕES das oficinas da ferrovia. Luiz Martellil, 2004



### **2.1.2- Cervejaria Rio Claro (Skol)**

A Cervejaria Rio Claro foi fundada em 1899 no município de Rio Claro pelo major Carlos Pinho. De acordo com Dean (1977,p.56), a instalação da cervejaria foi motivada pelo grande número de imigrantes de origem alemã que passaram a trabalhar no município com a chegada da ferrovia. Por volta de 1900, a cervejaria já vendia 600 mil litros de bebida, distribuídos em várias cidades. Segundo o jornalista José dos Santos Ferro (1951,p.6), em 1902 o major arrendou a cervejaria para o alemão Júlio Stern. Ainda sob o regime de arrendamento, em 1910 a empresa é transformada em sociedade anônima, sob a denominação de Cervejaria Rio Claro- Companhia Industrial. A fábrica localizada próxima à área central de Rio Claro já ganhava destaque desde 1906 nas publicações sobre a área industrial, de acordo com o comentário que consta no Almanack, de Conrado L. Krettlis.

De acordo com Ferro (1951,p.6), o escritório da cervejaria, localizado na rua 8 com a avenida 4, era um ponto de reunião para um grupo de moradores da cidade, que experimentavam os produtos da fábrica. O primeiro bloco foi construído na quadra entre as ruas 7 e 8 e avenidas 2 e 4, um “ prédio de três pavimentos plantado no interior do terreno, de cujas janelas os fabricantes miravam o panorama da cidade e em cujos beirais os pombos arrulhavam as suas juras de amor” como destaca Ferro (1951,p.7). Nessa época, a fábrica era gerenciada por Oscar Batista da Costa, conhecido como Costinha, e produzia as cervejas Pilsen, Rio Claro, Caracu e Extrato de Malte. Entre os refrigerantes estavam Maçã, Guarani, Café e Limonada. Também era engarrafada a água Artezia.

Segundo o jornalista Ferro (1951,p.7), os vendedores da cerveja no início enfrentavam restrições ao produto nas cidades paulistas, porque o hábito da população era o de consumo do vinho, devido à influência dos imigrantes italianos, mas aos poucos a cerveja também passou a ter seu mercado.

A crise econômica de 1929 atingiu a cervejaria, que assim como muitas outras empresas passou por dificuldades financeiras, e em 1930 a fábrica foi vendida para o empresário Nicolau Scarpa, proprietário de um grupo de



empresas de vários setores, incluindo os de alimentos, tecelagem e calçados. Quando Nicolau Scarpa morreu, em 1942, a cervejaria já contava com 8.025 metros quadrados de construção. Entre os novos prédios estavam os de escritório, gerência, diretoria, portaria, refeitório, almoxarifado, escritório técnico, laboratório e tinturaria. Desde 1940, a empresa contava com a máquina de engarrafamento e pasteurização vinda da fábrica norte-americana Barry Wehmiller Machinery Co.

Após a morte de Nicolau Scarpa, a direção da fábrica foi assumida por seus filhos, Francisco Scarpa e Nicolau Scarpa Junior, que trouxeram o conhecimento adquirido em cursos de engenharia e química feitos na Alemanha. Administrada pelos irmãos Scarpa, a fábrica ganhou a chaminé mais alta do município, que segundo o jornalista Ferro (1951) tinha 40 metros de altura e até nos dias atuais é uma das referências no prédio localizado na área central de Rio Claro. Na década de 1940 a fábrica empregava 307 pessoas, sendo quatro engenheiros, três químicos, um arquiteto, 11 contadores, 12 datilógrafos, oito escriturários, dois professores, três advogados, um farmacêutico, oito viajantes, três técnicos eletricitistas, dois técnicos mecânicos, dois chefes de fabricação, dois mestres de construção, dois chefes de adega, dois mestres carpinteiros, 36 operários especializados e 205 operários.

A produção da fábrica, com destaque para a cerveja Caracu, era transportada para outras cidades e estados brasileiros através de trens e caminhões, sendo que a empresa contava com nove caminhões próprios para realizar o transporte.



A cervejaria permaneceu sob a administração da família Scarpa até 1967, quando foi vendida para o grupo Skol. Em 1980, passa a pertencer à Cia. Cervejaria Brahma (controlada pelo grupo financeiro Garantia). Em 1992, o grupo decide encerrar a produção na unidade de Rio Claro, retirando as máquinas e demitindo cerca de 500 funcionários.

De acordo com Selingardi-Sampaio e Pires (1992, p. 17), a desativação da Skol em Rio Claro foi provocada por vários motivos, entre eles a inadequada localização intra-urbana das instalações da cervejaria, o que provocava problemas no trânsito da cidade; a falta de espaço para ampliação da fábrica para uso de novas tecnologias; o alto custo de manutenção da fábrica na área central devido ao valor do Imposto Predial e Territorial Urbano e a reestruturação organizacional e produtiva da empresa. Para competir no mercado, a Cia. Cervejaria Brahma teve que investir em tecnologia, capacidade produtiva e aumento da produtividade. Segundo o presidente do Sindicato dos Trabalhadores nas Indústrias da Alimentação de Rio Claro, José Ramos, os funcionários da Skol foram surpreendidos pela notícia do fechamento da fábrica, porque nenhuma informação sobre a intenção de se transferir a linha de produção foi transmitida antecipadamente. Na época, o sindicato organizou protestos e tentou mobilizar lideranças políticas para evitar a transferência, mas de acordo com Ramos o grupo responsável pela fábrica já tinha seus projetos bem definidos, sem possibilidade de mudanças.

Após a desativação da unidade da Skol em 1992, os prédios da empresa, que ocupavam áreas em três quadras da área central de Rio Claro, passaram cerca de 4 anos desocupados. A antiga sede social dos funcionários, localizada na avenida 2, passou por reforma e foi ocupada por uma unidade do Senac, o Serviço Nacional do Comércio. No final da década

de 1990, parte dos prédios situados na avenida 7 com a rua 7 passou a sediar o Colégio Anglo, mais tarde Phoenix, que também encerrou suas atividades. Este conjunto de prédios voltou a sediar atividades educacionais com a instalação do Rio Claro. Atualmente, um dos prédios é utilizado como escola e os outros continuam desocupados.



ANTIGO  
alimento



to de

## 2.2- A Fase Tradicional (1930/1968)

Selingardi-Sampaio (1987,p.24) define como a fase “tradicional” da industrialização de Rio Claro o período compreendido entre 1930 e 1968.

A crise do comércio exterior, limitando drasticamente a capacidade de importar, e os mecanismos acionados pelo Estado para a defesa do nível de renda da cafeicultura provocariam o surgimento de uma nova forma de crescimento industrial (CANO,1983,p.258 apud SELINGARDI-SAMPAIO, 1987,p.24)

Nesse período tem início a fase da industrialização por substituição de importações. O Estado também teve sua participação para que a fase “tradicional” fosse delineada. Com a consolidação do poder central em 1937, o Estado passa a exercer o papel de agente orientador e normativo da industrialização, além do papel de agente produtor, tornando-se empresário das primeiras indústrias de base do país. SELINGARDI-SAMPAIO (1987,p.24) destaca que não houve, porém, um planejamento nacional para a localização das indústrias.

Sem a interferência do governo federal, o maior beneficiário do processo de industrialização foi o estado de São Paulo, por possuir a melhor estrutura. Para Selingardi-Sampaio, Rio Claro não acompanhou o desenvolvimento industrial ocorrido no estado. Após a fase do auge do café, a cidade entrou num período de estagnação econômica, e até a população diminuiu de 50.416 habitantes em 1920 para 42.287 habitantes em 1940. Na agricultura, as lavouras de café foram substituídas pela pequena produção e pela policultura, que não atingiram mais a antiga lucratividade. Na área urbana, as pequenas indústrias restringiram-se ao mercado interno durante as décadas de 1930 e 1940.

Entre as características da fase “tradicional” da industrialização de Rio Claro, Selingardi-Sampaio (1987,p.25-30) destaca a pequena expansão, já que apesar do crescimento no número de estabelecimentos (155 em 1940 para 358 em 1970), o número de pessoas ocupadas no setor teve modesto crescimento, passando de 2.178 em 1940 para 3.963 em 1970. Em 30 anos, houve um crescimento global de 81,95%, enquanto entre os anos de 1970 e

1980 a taxa chegou a 121,47%. A autora também aponta como características da fase a introdução do gênero têxtil no município; a supremacia dos gêneros tradicionais sobre os motrizes ou dinâmicos e a estrutura dimensional marcada pelo domínio dos pequenos estabelecimentos. Selingardi-Sampaio (1987,p.33) destaca ainda a relativa importância que os capitais locais mantiveram no confronto com os capitais de origem externa. No conjunto, o gênero produtos alimentares foi o que apresentou a maior expansão.

O fraco desempenho do município no setor industrial durante a fase “tradicional” é explicado por Selingardi-Sampaio (1987,p.34) através de fatores como a pequena capacidade de acumulação de capital, a tímida iniciativa empresarial local, a existência de um reduzido número de estabelecimentos motrizes, a existência das oficinas da Cia. Paulista e as precárias condições de abastecimento em energia elétrica e água que caracterizaram o município até meados dos anos 60. No caso das oficinas da ferrovia, Selingardi-Sampaio explica que embora tenha sido a maior empregadora (oscilando de 2.550 empregados em 1926 para 980 em 1960), as oficinas não estabeleceram ligações funcionais de matéria-prima e de produto com indústrias locais, “despojando-se, portanto, de qualquer efeito multiplicador; também os operários que saíram não chegaram a se estabelecer por conta própria, aplicando o conhecimento técnico adquirido” (SELINGARDI-SAMPAIO, 1987,p35). Um fator secundário que também contribuiu para o fraco desempenho industrial foi a falta de uma política industrial ordenada e permanente pelo poder executivo local, o que só aconteceu a partir de 1969.

Entre os destaques da fase “tradicional” da industrialização de Rio Claro está a implantação do setor têxtil, através da Tecelagem Matarazzo, que durante o período tornou-se a maior empregadora da mão-de-obra feminina no município. Após encerrar suas atividades, na década de 1990 o prédio da fábrica passou por reformas e atualmente é ocupado pelo Shopping Center Rio Claro.

### 2.2.1- Tecelagem Matarazzo

Embora a indústria têxtil seja uma das atividades fabris mais antigas do Brasil, muitas foram as dificuldades enfrentadas por esta atividade econômica. De acordo com Mendes (1997,p.5), a atividade foi iniciada no país ainda no século XVIII.

No entanto, visando atender os interesses dos fabricantes portugueses, e também para evitar o emprego de mão-de-obra fora da agricultura e da mineração, a Coroa portuguesa proibiu, em 1785, todas as indústrias de transformação na Colônia, com exceção dos tecidos grosseiros de algodão usados para vestir os escravos e os pobres. Essa proibição deixou de existir em 1808, quando a Coroa portuguesa se transferiu para o Brasil (MENDES, 1997, p.75)

O setor têxtil não contava com unidade de produção na Província de São Paulo até 1866, segundo um relatório da comissão de inquérito industrial de 1882, nomeada para proceder a um estudo sobre o estado das indústrias e obter informações sobre as que careciam de proteção. De acordo com Ribeiro (1988), em 1882 o Brasil contava com apenas nove fábricas do setor em funcionamento, sendo localizadas na Província da Bahia, Minas Gerais e Alagoas. Antes de 1866, aconteceram algumas tentativas de implantar a produção de têxteis em São Paulo, mas todas fracassaram.

Dessas tentativas, a que apresenta maiores registros é a de Manuel Lopes de Oliveira, que em 1851, em Sorocaba, instalou uma fábrica junto às senzalas dos escravos para descarçar, cardar, fiar e tecer algodão. Os produtos seriam destinados às roupas para os escravos, mas as atividades, iniciadas em 1857, acabaram sendo interrompidas em 1861.

Durante a década de 1860, os altos preços do algodão no mercado internacional inviabilizaram a instalação de indústrias têxteis no Brasil. Somente em 1873 a matéria-prima atingiu maior abundância, com os preços em declínio. A grande depressão e a concorrência entre as fábricas européias levaram ao fechamento das indústrias na Europa, e a imigração trouxe a mão-de-obra especializada necessária para o Brasil. Também

devido à crise econômica, os fabricantes europeus de máquinas têxteis também começaram a buscar encomendas em outros países.

Em 1869 é instalada a Fábrica São Luís, em Itu, por um grupo de fazendeiros de café e de algodão. A fábrica produzia tecido de algodão denominado de “algodão grosso da terra”, destinado aos trabalhos da lavoura, com o enfardamento, e ao vestuário de escravos e trabalhadores agrícolas. Em 1907, um recenseamento apontou o emprego de 9.738 trabalhadores em 31 fábricas do setor têxtil na Província de São Paulo.

As fases de maior investimento e crescimento do setor têxtil aconteceram em meados da década de 1870; década de 1890 e início da década de 1890; entre 1907 e 1913; na década de 1920 e na década de 1930. Alguns números podem comprovar esse desenvolvimento da indústria têxtil. Em 1918, eram 200 fábricas, que empregavam 78 mil pessoas. Em 1920, o setor já ocupava 115.519 pessoas, o que representava 41% do emprego na indústria de transformação.

A liderança do setor da tecelagem só será superada na década de 1950. De acordo com Mendes (1997, p.79), ganham peso as indústrias mecânicas, metalúrgicas e químicas. Mendes destaca ainda que durante as décadas de 1970 e 1980, a indústria têxtil perdeu posição relativa na estrutura industrial brasileira. Entre as características do setor estão a concentração regional e a elevada heterogeneidade tecnológica, “coexistindo empresas modernas (em equipamentos, instalações e processos) com unidades muito antigas, estruturadas a partir de equipamentos em fase de sucateamento e com trabalho à feição” (MENDES,1997,p.79)

O setor de tecelagem recebeu os primeiros incentivos da Câmara Municipal para a instalação em Rio Claro em 1890, mas só se consolidou a partir de 1930, na fase tradicional da industrialização do município, segundo classificação feita por Selingardi-Sampaio (1987,p.28). Segundo Selingardi-Sampaio e Pires (1992,p.39), os primeiros entendimentos para a instalação de uma indústria têxtil em Rio Claro aconteceram na administração do prefeito Irineu Penteado. “De acordo com a lei nº 153 de 1923” destacam os

autores “ eram concedidos incentivos à Sociedade Anônima Indústria de Seda de Campinas para a instalação de uma unidade de produção no município”.

Entre os incentivos estavam a isenção de impostos por vinte anos e o auxílio em dinheiro para a compra do terreno, com o compromisso de que o concessionário instalaria uma estação de sericicultura, com curso gratuito de treinamento de criação do bicho da seda, no período de um ano.

A construção da fábrica, porém, só foi iniciada em 1933, na administração do prefeito Benedito Pires Joly. Após vários impasses, a empresa recebeu a doação de um lote de dois alqueires da Cia. Paulista de Estradas de Ferro, além de uma cota diária de cinquenta mil litros de água. Na área próxima ao então Horto Florestal foi construído um salão central de 52 metros por 10 metros, além de outros salões para caldeiras, transformadores de energia elétrica, armazenagem e distribuição dos casulos. Segundo Selingardi-Sampaio e Pires (1992,p.40), a edição de 14 de setembro de 1933 do Diário do Rio Claro noticiava a intenção dos empreendedores de construir a primeira chaminé da cidade, de 22 metros de altura.

A inauguração da fábrica estava prevista para dezembro de 1933, mas só aconteceu em 1939, quando a empresa já havia sido vendida para as Indústrias Reunidas Francisco Matarazzo, um grande grupo empresarial paulistano, que iniciou a produção contratando 808 pessoas, a maioria mulheres, e utilizando máquinas trazidas da Itália. De acordo com Selingardi-Sampaio e Pires (1992,p.41), “durante toda a fase tradicional da industrialização rio-clarense, esta grande indústria têxtil representou a maior fonte de empregos para a mão de obra feminina local”



MULHERES eram maioria entre os funcionários da tecelagem  
Arquivo Público do Município- Rio Claro (sem data)



A tecelagem permaneceu sob a administração do grupo Matarazzo até o início da década de 1980, quando foi vendida para a Cianê, Companhia Nacional de Estamparia, do grupo Severino Pereira da Silva, com sede em Sorocaba. Nessa época, o grupo Matarazzo já enfrentava dificuldades financeiras. Em 1989, o grupo Pereira da Silva sofre divisão entre membros da família, sendo delegado a um dos membros da família o setor têxtil das empresas, que passam por uma reformulação. Na fábrica de Rio Claro existia apenas o processo de tecelagem, dele se obtendo cerca de 2 milhões e 400 mil metros de tecido cru por mês, sendo que os processos de fiação, alvejamento, tinturaria e estamparia ocorriam nas fábricas de Ribeirão Preto e Sorocaba.

Durante a reformulação, os 626 teares da unidade de Rio Claro foram transferidos para Ribeirão Preto e Sorocaba, permitindo à empresa a integração dos processos de produção. Também deve ter influenciado tal decisão o fato das instalações da fábrica rio-clarense serem antigas, assim como considerável parte de seu equipamento, demandando pois vultuosos investimentos (SELINGARDI-SAMPAIO e PIRES, 1992, p.41).

Em 1994, os jornais diários de Rio Claro, Jornal Cidade e Diário do Rio Claro, anunciavam o início da reforma do prédio da antiga tecelagem e a construção de novos pavimentos para a instalação do Shopping Center Rio Claro. Segundo reportagem publicada no Jornal Cidade em 27 de abril de 1994, “o shopping terá uma área de 18.796,71 metros quadrados, construída em terreno de 45.587,47, onde serão instaladas lojas, lanchonetes, restaurantes e cinemas”. Entre os empreendedores responsáveis pela refuncionalização do prédio estão a Pereira da Silva Empreendimentos Imobiliários, Empreendimentos Imobiliários São Carlos, Cimento Portland Paraíso e Itaipu Participações. Para iniciar a obra, foram contratados 100 funcionários. Na reforma, foram mantidos dois prédios históricos e as árvores centenárias, inclusive as palmeiras imperiais da fachada, em projeto paisagístico de Burle Marx. A inauguração do Shopping Center Rio Claro aconteceu em outubro de 1995 (anexo 2)

As ex-operárias da fábrica de tecidos iniciaram em janeiro de 2003 um movimento para tentar reunir as operárias da Matarazzo em encontros anuais, realizando um evento numa tarde de janeiro de 2004 que contou com a presença de mais de 100 mulheres, a maioria na faixa dos 60 anos aos 80 anos. Reunidas num salão de festas na área central de Rio Claro, as ex-operárias, atualmente aposentadas ou donas-de-casa, aproveitaram o encontro para relembrar os tempos da fábrica. As mulheres também apresentaram documentos e fotografias da fábrica e das operárias, que foram reunidas num painel de exposição.





ENCONTRO das ex-funcionárias da Matarazzo (acima e abaixo à direita), onde foram expostos documentos antigos como uma folha de pagamento da década de 1940- Luiz Martelli, janeiro 2004



FACHADA da antiga tecelagem durante o período de abandono - Administração do Shopping Center Rio Claro- 1995



TECELAGEM desativada-Arquivo Município-sem data- e após refuncionalização-Luiz Martelli- 2004

### **2.3- A Fase Dinâmica (1969 em diante)**

Durante a fase dinâmica, definida por Selingardi-Sampaio a partir de 1969, Rio Claro se integrou plenamente aos processos que já ocorriam nas esferas mundial, nacional e regional, processos de internacionalização do sistema industrial capitalista e a desconcentração espacial da indústria em território paulista. Diante do processo de interiorização industrial, o poder público local definiu uma política de estímulo à industrialização, através de medidas como a concessão de incentivos às indústrias que viessem a se localizar no município, com doação de terrenos, isenção de imposto predial e territorial urbano, pagamento de parte do aluguel do prédio provisório, entre outros benefícios. Selingardi-Sampaio (1987,p.38) também destaca a criação de um distrito industrial, instalado ao norte do centro urbano; concessão do direito de captação de águas e do direito de despejo de águas utilizadas no rio Corumbataí a algumas indústrias químicas e compromisso de intercessão do poder executivo local junto à empresas públicas para agilização do processo de um serviço pretendido.

Em relação ao pessoal ocupado, a fase “dinâmica” registra expansão no setor industrial. Em 1970, as empresas empregavam 3.963 trabalhadores; em 1984 já eram 9.350 funcionários nas indústrias do município.

A expansão do número de pessoal ocupado resultou essencialmente do crescimento das grandes e médias unidades preexistentes e do surgimento de novos estabelecimentos, dos quais uma parte expressiva tinha 6 ou mais pessoas ocupadas e, destes, muitos eram de médio e grande porte (50 a 100 e mais de 100 pessoas ocupadas, respectivamente) (SELINGARDI-SAMPAIO, 1987,p;38).

De acordo com Selingardi-Sampaio (1987, p.39) enquanto entre os novos estabelecimentos da fase “dinâmica” encontrava-se alta proporção de unidades médias e grandes, o período também foi marcado pelo desaparecimento de muitos pequenos estabelecimentos, o que pode explicar que no período de 1970 a 1984 a expansão do número de estabelecimentos foi menos acelerada que a do número de pessoal

ocupado, resultando numa concentração técnica da produção. Durante a fase os gêneros que apresentaram maiores taxas de crescimento foram os de material de transporte, produtos de matérias plásticas, mecânica, metalúrgica e mobiliário.

Selingardi-Sampaio (1987, p.39) avalia que os dados indicam que a fase “dinâmica” não foi marcada somente pela aceleração do crescimento industrial, como também por importantes alterações na estrutura. Na estrutura por gêneros, os dinâmicos conquistaram posições. Nessa categoria está o setor de material de transporte, fortalecido com a instalação da Gurgel. Já o gênero de produtos de matérias plásticas, inexistente em 1970, chegou em 1984 ao sexto lugar na hierarquia dos gêneros, totalizando 11 estabelecimentos e 753 pessoas empregadas. Enquanto isso o setor têxtil, que desempenhou importante papel durante a fase “tradicional” começava a entrar em decadência. Em 1970, Rio Claro contava com 11 indústrias têxteis, em 1984 esse número havia sido reduzido para apenas três estabelecimentos. Outro fator que caracteriza a fase “dinâmica”, de acordo com Selingardi-Sampaio foi a mudança nos capitais.

Os capitais locais, dominantes durante a fase “tradicional”, tiveram reduzida sua participação relativa no conjunto da indústria em virtude da vigorosa afluência dos capitais externos ao município (de origem nacional e estrangeira) durante a fase dinâmica: de 52 estabelecimentos com 6 ou mais pessoas ocupadas surgidos durante a citada fase, 22 empregavam 50 ou mais pessoas e, destes, 15 eram controlados por capitais externos (SELINGARDI-SAMPAIO, 1987,p.45)

Entre os estabelecimentos instalados durante a fase “dinâmica”, o maior destaque foi a fábrica da Gurgel Motores, que acabou sendo desativada na década de 1990. Desde então, o caso permanece na Justiça, onde os cerca de 700 ex-funcionários reivindicam seus direitos trabalhistas. O prédio da fábrica, localizado às margens da rodovia Washington Luiz, está abandonado, caracterizando-se num dos maiores “brownfields” do município.

### 2.3.1- Gurgel Motores

O parque automotivo surge no Brasil no início do século XX, com estabelecimentos destinados apenas à comercialização dos veículos. As primeiras montadoras só foram instaladas no país durante a década de 1950. Desde 1930, o governo brasileiro procurava atrair indústrias automobilísticas estrangeiras através de incentivos fiscais, conseguindo porém somente linhas de montagem da Ford e da General Motors, que utilizavam peças e componentes trazidos dos Estados Unidos.

O primeiro projeto de desenvolvimento do setor automobilístico no Brasil surgiu na década de 1950 durante o governo de Getúlio Vargas, mas a implantação das montadoras só aconteceu no final da década, já sob o governo de Juscelino Kubitschek. Em Rio Claro, a montadora nacional de veículos Gurgel Motores é instalada durante a fase dinâmica de industrialização do município, segundo classificação feita por Selingardi-Sampaio (1987,p.37).

É nessa fase que a industrialização rio-clarense se integra plenamente a processos que ocorrem a nível mundial, nacional e regional, ou seja, a internacionalização do sistema industrial capitalista, a integração brasileira a este sistema e a desconcentração espacial da indústria em território paulista (SELINGARDI-SAMPAIO, 1987,p.37)

Segundo Caldeira (2001, p.41), a Gurgel Indústria e Comércio de Veículos foi fundada em São Paulo- SP em 1969, com um capital de 50 mil dólares, sendo planejada com 20 anos de antecedência pelo engenheiro João Augusto Conrado do Amaral Gurgel. O primeiro projeto de veículo foi apresentado pelo engenheiro Gurgel ainda em 1949, quando finalizava o curso de Engenharia Mecânica Eletricista na Escola Politécnica da Universidade de São Paulo. Com a experiência adquirida como funcionário de montadoras como a General Motors, o engenheiro Gurgel montou uma fábrica com quatro funcionários, que no início produziam quatro unidades do primeiro veículo, o Ipanema, a cada mês. Uma das novidades era o

“plasteel”, uma resistente estrutura formada por camadas de Fiberglas Reinforced Plastic ( F. R. P.).

Em 1973, Gurgel adquiriu uma área de 360 mil metros quadrados em Rio Claro- SP, às margens da rodovia Washington Luiz. Enquanto a fábrica estava em construção, em 1974 o empresário apresenta o pioneiro projeto do carro elétrico, o Itaipu. Viabilizada com financiamento do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social, o BNDES, com valor equivalente atualmente a R\$ 2.130.000,00, a fábrica de Rio Claro foi inaugurada com uma área construída de 13 mil metros quadrados. No município, o anúncio da instalação da fábrica era noticiado com otimismo nos jornais da época, como no Diário do Rio Claro, um jornal diário que acompanhava dia-a-dia a construção da fábrica (anexo 3).

Antes mesmo do início das atividades, a imprensa rio-clarense já dedicava suas manchetes à nova fábrica. A compra do terreno que pertencia à família Pascon ganhou destaque em maio de 1973, quando o jornal Diário do Rio Claro destacou que a empresa adquiriu o terreno sem apoio da administração municipal, que na época tinha como prefeito Oreste Armando Giovanni. Também foi destacado o apoio do então deputado José Felício Castellano, o “Gijo”, para que Rio Claro fosse escolhida quando Gurgel decidiu sair de São Paulo.

Ainda no ano de 1973, o Diário também noticiou a aprovação de um projeto de incentivos fiscais para a Gurgel na Câmara Municipal. Segundo o Diário, a Gurgel havia adquirido a área de 16 alqueires para construir a fábrica em Rio Claro com o objetivo de dobrar a produção do veículo Xavante. Em agosto do mesmo ano, o empresário entregou ao prefeito o projeto de fabricação dos carros elétricos .

A possibilidade de Rio Claro sediar o pioneirismo do carro elétrico levou a Prefeitura Municipal a enviar à Câmara Municipal um projeto de criação de estacionamentos exclusivos para esses veículos, onde segundo divulgou o jornal Diário seriam instaladas tomadas para abastecer os carros. No dia 06 de janeiro de 1974, a manchete do jornal Diário do Rio Claro era “ Carro elétrico poderá colocar Gurgel e Rio Claro na história do automóvel” .



A vinda da Gurgel para Rio Claro era considerada pela imprensa como uma conquista. Cada participação da empresa na mídia nacional ganhava destaque nos jornais locais, como em fevereiro de 1974, quando o Diário noticiou que os carros elétricos da Gurgel foram apresentados no programa do apresentador de televisão Flávio Cavalcanti . A previsão de Gurgel era fabricar 300 carros elétricos por mês na fábrica de Rio Claro. Segundo o Diário, foram gastos 4 milhões e 500 mil cruzeiros (moeda vigente na época) para a construção da unidade.

A unidade da Gurgel em Rio Claro foi inaugurada em 1975. As vagas de trabalho eram preenchidas através de anúncios nos jornais. O primeiro veículo Xavante foi exposto no Paço Municipal, demonstrando o relacionamento entre a Gurgel e a administração do município, e a empresa iniciou atividades exportando veículos para países como a Bolívia, a República Dominicana e Venezuela. Depois de instalada em Rio Claro, a Gurgel também passou a ser fornecedora de veículos para o Exército Brasileiro e a Polícia Militar de São Paulo, atraindo representantes do alto comando militar , que na época governava o país, para visitas à cidade e à fábrica. Os jipes X-15 e X-12 foram exportados para cerca de 40 países.

Em 1976, a imprensa aponta o carro elétrico como alternativa para enfrentar a crise do petróleo, mas o veículo enfrenta problemas de durabilidade, capacidade e peso das baterias. No mesmo ano, o governo federal lança o programa Pró-Álcool de incentivo ao combustível, e a Gurgel forneceu um veículo de sua frota para a viagem-propaganda do projeto.

O carro elétrico da Gurgel percorreu as ruas de Rio Claro em 1977. Movido a 6 baterias, o Gurgel foi tema de reportagem na TV Cultura, ganhando destaque na mídia. As visitas do militares à fábrica eram freqüentes e sempre noticiadas pela imprensa. A fábrica também fornecia veículos para a Polícia Militar. O comandante geral da PM, coronel Francisco Torres de Mello esteve na Gurgel em 21 de junho de 1977 com outros representantes do alto comando da corporação. Em 15 de outubro de 1977, o Diário mostrava a visita do comandante da 2ª Região Militar, general de

divisão Geraldo Alvarenga Navarro, que veio conhecer a pick-up X-20M, projetada especialmente para o Exército Brasileiro.

As publicações dos jornais sobre o dia-a-dia na Gurgel mostram a relação entre a imprensa e a fábrica. Em julho de 1978, o jornal Diário do Rio Claro mostrava a cobertura da festa de entrega do carro de número 5000, um X-12, que foi adquirido pela administração municipal da época.

No início da década de 1980 a empresa apresentava seus melhores rendimentos, com uma linha de produção de dez modelos de veículos. Nessa época, o empresário Gurgel revê sua posição em relação ao Pró-Álcool, e baseado na quantidade de cana-de-açúcar necessária para abastecer cada veículo, começa a criticar o programa.



LINHA de produção da Gurgel- Jornal Cidade (sem data)

Em 1980 era lançada a pedra fundamental da fábrica de carros elétricos. O primeiro foi apresentado ao então presidente da República, general João Batista Figueiredo. Em 1981 as primeiras unidades do Itaipu E-500 chegavam ao mercado. Nessa época, a Gurgel tinha 272 funcionários e 15 mil metros quadrados de construção na área de 360 mil metros quadrados em Rio Claro.

A abertura de capital da empresa aconteceu em 1984, com a oferta pública de 3,3 milhões de ações preferenciais. O objetivo era captar recursos para a ampliação da fábrica, que já contava com uma unidade de negócios em São Paulo, denominada Gurgel Trade Center. Logo após da abertura de capital surge a Gurgel Tec- Tecnologia de Veículos S. A. Entre os veículos produzidos na fábrica está o Carajás, um jipe que foi precursor da linha de veículos que poderiam ser utilizados em qualquer tipo de terreno, como constava nas propagandas da empresa.

No ano seguinte, a empresa consegue um financiamento do Ministério da Ciência e Tecnologia para produzir o Cena- Carro Econômico Nacional, num projeto que previa a produção de duas mil unidades ao ano. Sobre o projeto do Cena, Gurgel declarou ter sofrido pressões das grandes montadoras do setor. No ano de 1986, a empresa conquista números recordes de produção. Foram 2.156 veículos, num crescimento de 57,29% em relação ao ano anterior.

Com o nome alterado para BR-800 após uma disputa judicial com o piloto de Fórmula 1 Ayrton Senna, o carro popular foi lançado em 1987. A área construída da fábrica foi ampliada de 13.697 metros quadrados para 19.597 metros quadrados. No quadro de funcionários, o número de pessoas empregadas sobe de 700 para 1 mil. Em maio de 1988, foi constituída a Gurgel Motores Sociedade Anônima, controlada pela Gurgel Sociedade Anônima Indústria e Comércio de Veículos. De acordo com Caldeira (2001,p.77) foram lançados 10 mil lotes de ações no mercado, e 90% foram vendidas. Para os que adquiriam as ações concedia-se também o benefício de comprar as 9 mil primeiras unidades do BR-800.

Com os recursos obtidos com a venda de ações foram construídos mais seis prédios na unidade de Rio Claro, totalizando 40 mil metros quadrados. Enquanto isso, o empresário Gurgel adquiria um terreno de 650 mil metros quadrados em Fortaleza, no Ceará, anunciando a intenção de construir uma segunda unidade de produção, para fabricação de câmbios e diferenciais, além de uma montadora para abastecer a região.

Na relação com os funcionários, porém, a fase indicava não acompanhar o mesmo desenvolvimento da fábrica. Em 1989, segundo Caldeira (2001:p79), foi registrada a primeira greve dos empregados da Gurgel, que cobravam um restaurante e estabilidade no emprego. Em início de carreira sindical na época, o atual assessor do Sindicato dos Metalúrgicos, José Carlos Pereira, lembra que a luta dos trabalhadores não tinha caráter salarial. O que se buscava na época era a garantia de direitos trabalhistas, um movimento que começava a ganhar força no Interior do Estado de São Paulo.

Em 1991, durante o governo do presidente da República Fernando Collor de Mello, acontece uma ampliação na abertura do mercado brasileiro para o exterior, mas o novo posicionamento do governo federal não abala os planos de Gurgel, que continua construindo a fábrica no Ceará. Segundo Caldeira (2001,p.88) em dezembro do mesmo ano, é assinado um protocolo de intenções pelos governos estaduais do Ceará e de São Paulo com a empresa. O sonho de Gurgel, na época, era produzir um carro popular baseado no BR-800 que seria vendido a um valor equivalente a R\$ 5 mil. Denominado Delta, esse projeto da Gurgel aguardava um financiamento de 185 milhões de dólares que viriam dos governos estaduais, do BNDES e da Sudene. Segundo declarações de Gurgel na época, o governador do Ceará, Ciro Gomes, sem qualquer justificativa, teria se recusado a atender ao protocolo assinado com a empresa. Sem recursos, as máquinas adquiridas da montadora Citroen, da França, permaneceram encaixotadas na fábrica em Fortaleza (CE).

A crise da Gurgel começa a ganhar destaque nas páginas dos jornais de Rio Claro em janeiro de 1993, quando a empresa já estava em concordata há seis meses e se cogitava sua falência. Uma reportagem publicada no Jornal Cidade em 6 de janeiro de 93 informa que o promotor de Justiça do Fórum de Rio Claro, Roberto Pinto dos Santos, pediu a falência da Gurgel Motores, “não concordando com o pedido de alienação de um avião e alguns carros da empresa, que seriam utilizados para cobrir o

pagamento da dívida trabalhista da Gurgel junto a seus funcionários, orçada em US 4,5 milhões”.

No mesmo mês, a Procuradoria Regional do Trabalho de Campinas entrou com ação na Justiça em Rio Claro para proibir a livre disposição dos bens de Amaral Gurgel, com o objetivo de garantir o pagamento dos funcionários, mas a liminar não foi concedida. Nesta época, 200 funcionários ainda trabalhavam na fábrica, aguardando a retomada da produção. Nas entrevistas aos jornais Diário e Jornal Cidade em 1993, o empresário Gurgel afirmava que estava aguardando uma resposta do governo federal sobre o protocolo de intenções enviado ao presidente Itamar Franco para a fabricação do carro popular Delta.

Em 1993, a Gurgel requer a concordata preventiva. No mesmo ano, o empresário busca apoio junto ao governo federal, apoio que seria novamente solicitado no início de 94, sem retorno. Em janeiro de 1994, Gurgel foi à Brasília propor aos ministros do presidente mineiro Itamar Franco a instalação de uma fábrica em Uberlândia (MG), e a transferência da sede para Brasília. Em fevereiro de 1994, o juiz Theophilo Carlos de Siqueira, da Terceira Vara Cível de Rio Claro, decreta a falência da Gurgel, mas a empresa recorre e consegue voltar ao regime de concordata preventiva.

Em fevereiro de 1994 é feita a negociação na Junta de Conciliação para que a empresa pagasse sua dívida de US\$ 4 milhões com os trabalhadores. Ficou definido que o pagamento seria feito em 30 parcelas. No dia 26 do mesmo mês, o juiz Theophilo de Siqueira, que analisava o pedido de falência da Gurgel, recebeu de Brasília um relatório do ministro da Indústria e do Comércio, Elcio Álvares, informando que o governo federal não iria aportar recursos à empresa. Participando do grupo que analisou o projeto Delta, o Banco Nacional de Desenvolvimento, o BNDES, emitiu parecer afirmando que “é grande o risco de apoiar empresas que possam colocar em risco os recursos administrativos”.

No dia 2 de março de 1994, o Jornal Cidade noticiava a decretação da falência da Gurgel Motores, determinada pela Justiça (anexos 4 e 5). A

fábrica foi lacrada e passou a ser vigiada pela polícia. Na época, a dívida com trabalhadores, fornecedores e com os governos era avaliada em US\$ 40 milhões. Concordatária desde junho de 93, a empresa não teria honrado seus compromissos com os trabalhadores. Teria contribuído para o fechamento a paralisação das atividades, apesar da presença de 204 funcionários na fábrica. A falência também atingiu a Gurgel Brasil Indústria e Comércio, instalada em Fortaleza (CE). Para o cargo de síndico da massa falida foi nomeado o advogado Olair Villa Real.

Nas entrevistas concedidas em março de 1994, segundo o Jornal Cidade, Gurgel afirmava que “a crise econômica do país e as pressões das montadoras multinacionais e do Sindicato dos Metalúrgicos” colaboravam para a crise enfrentada pela empresa. Logo após a falência, representantes da Associação dos Revendedores de Veículos Gurgel e um grupo de funcionários apresentaram ao vice-prefeito da época, Aldo Demarchi, a proposta de assumir o controle da empresa, em regime de co-gestão, para retomar a produção de veículos.

Contestada pelo advogado da Gurgel, Wilney de Almeida Prado, a falência da empresa foi suspensa em 9 de março de 94 e a fábrica foi reaberta, com a unidade voltando à condição de concordatária e contando com apenas 20 funcionários. Após a suspensão da falência, o empresário anuncia o projeto de criação da Phoenix Motores, uma empresa que seria destinada à produção de veículos utilitários. Na administração, a Phoenix seria composta por grupos formados por funcionários, revendedores, fornecedores, proprietários de veículos e outros investidores.

A situação voltou a ser agravada no final de março de 1994, quando a Gurgel não pagou a primeira parcela do acordo feito com os trabalhadores. Em junho de 1994, o empresário procurou o Sindicato dos Metalúrgicos para propor que os trabalhadores apresentassem um projeto que viabilizasse a retomada da empresa. O diretor do sindicato condicionou o projeto ao pagamento dos direitos trabalhistas e à participação dos trabalhadores na gestão da empresa.

O saldo do fechamento da empresa permanece até o momento sem solução. Avaliado em 20 milhões de reais, o patrimônio da Gurgel em Rio Claro já foi levado a leilão pela Justiça em quatro ocasiões, mas só apareceram compradores para alguns veículos e equipamentos, e a fábrica continua fechada e sendo deteriorada pelo tempo.

Segundo o presidente da cooperativa dos trabalhadores, Júlio Nascimento, parte dos recursos arrecadados nos leilões são gastos com manutenção do serviço de vigilantes na fábrica, feito por uma empresa terceirizada com custo de cerca de R\$ 13 mil por mês. De acordo com o Sindicato dos Metalúrgicos, a dívida da empresa com os cerca de 700 ex-funcionários gira em torno de R\$ 14 milhões de reais. Segundo as estimativas, só com o fisco e os fornecedores, a dívida da Gurgel chegaria a R\$ 70 milhões.



FÁBRICA da Gurgel, aberta à visitação para realização de um leilão - Luiz Martelli, 2002

Sem solução nos leilões, os ex-funcionários tentam agora assumir o prédio da fábrica através da formação de uma cooperativa. Presidida pelo ex-funcionário Júlio Nascimento, a cooperativa fundada em 2003 pretende primeiro conseguir a posse da fábrica na Justiça para depois discutir com

seus integrantes qual poderá ser o destino da antiga fábrica. Até o momento, a posição da Promotoria de Justiça, segundo Nascimento, é contrária à entrega do patrimônio para os trabalhadores, mas os ex-funcionários cooperados continuam aguardando agora a posição da juíza da 3ª Vara Cível, Cynthia Andraus Carreta. Iniciados em 2001, os leilões de bens da Gurgel já estão em sua quinta edição, mas até o momento só foram vendidas máquinas e veículos que ficaram na fábrica.

Dos 700 ex-funcionários, cerca de 400 são cooperados, e na avaliação de Nascimento esse número reduzido de adesões diante do total do quadro pode estar prejudicando a liberação dos bens. Vários funcionários já faleceram sem conseguir receber seus direitos, deixando a reivindicação para suas famílias. Em entrevista coletiva à imprensa promovida na véspera do último leilão, em maio de 2005, o advogado da cooperativa, Heitor Valério, informou que o valor do patrimônio, estimado atualmente em 20 milhões de reais, já não é suficiente para quitar nem os débitos com os trabalhadores, que segundo o advogado já estariam avaliados em 27 milhões de reais sem a atualização pelos anos de espera enfrentados pelos trabalhadores. Vítima do Mal de Alzheimer, o empresário Gurgel deixou de dar declarações sobre a situação da fábrica logo após seu fechamento e vive atualmente em São Paulo.



### **Capítulo III- Entrevistas com antigos trabalhadores: Uma Lição de Vida**

As entrevistas com operários que trabalharam nas Oficinas da Cia. Paulista de Estradas de Ferro, na Cervejaria Rio Claro (Skol), na Tecelagem Matarazzo (Cianê) e na Gurgel Motores tiveram o objetivo de demonstrar a importância desses “brownfields” para o desenvolvimento do município de Rio Claro (SP) e a relevância desses empreendimentos industriais (as fábricas) em suas histórias de vida. A riqueza dessas histórias revela a importância que o trabalho teve na vida dessas pessoas, hoje todas idosas, e que iniciaram sua carreira numa época em que a relação empregador-empregado parecia ser revestida de outras características.

Não que não houvesse problemas (excesso de trabalho, falta de estrutura de segurança para o operário, excesso de horas extras, salários baixos). Mas havia também um traço de prazer e alegria em sair para o trabalho, na convivência com os colegas da linha de produção, um traço que nem sempre encontramos nos trabalhadores da atualidade.

Num estudo sobre “brownfields” ainda se torna imprescindível ouvir a opinião dos que ajudaram a construir essas empresas sobre como essas formas do passado devem ser refuncionalizadas. Nos depoimentos dos ex-funcionários da Matarazzo está a importância dada pelos trabalhadores para a volta das atividades naquele local, mesmo que haja divergência sobre os benefícios que o shopping center, que atualmente ocupa o prédio, possa ter trazido para a comunidade. As antigas operárias gostam de voltar ao shopping, olhar as lojas para lembrar qual setor da fábrica funcionava ali, numa mistura de sentimentos como alegria, saudade e decepção pela desativação da tecelagem. Esta consulta é importante para que se possa saber o que a comunidade deseja em relação ao espaço onde vive.

Harvey (2004, p. 204 - 205) aborda os espaços de utopia. Diante de todos os interesses corporativos e financeiros que promovem sua própria versão da política de identidade, o autor destaca que “nós, o povo, não temos o direito de escolher o tipo de cidade que vamos habitar”. Ao longo da História, as figuras da cidade e de utopia sempre foram relacionadas. “É

difícil distinguir aqui as prosaicas práticas dos discursos cotidianos que afetam a vida urbana dos grandiosos sentidos metafóricos que se mesclam tão facilmente com emoções e crenças acerca da boa vida urbana” explica Harvey (2004 p. 208). Em sua análise, é também na vida em pequena escala da cidade que se situam os ideais das organizações sociais utópicas.

Harvey (2004, p. 210) destaca que “ao produzirmos coletivamente nossas cidades, produzimos coletivamente a nós mesmos”. Citando Roberto Unger (1987), o autor defende que se a “sociedade é construída e imaginada”, podemos também crer que ela pode ser “reconstruída e reimaginada”.

Cada trabalhador desenvolveu uma relação própria com a fábrica onde passou anos de sua vida. Para respeitar essas diferenças, foram ouvidos idosos através de pesquisa qualitativa (história oral). Segundo Guarnica:

(...) história oral já é uma expressão simplificada. Melhor seria dizermos: a História (re)constituída a partir da oralidade, numa clara complementação (alguns prefeririam aqui, “oposição”) àquele concepção de História pautada somente em documentos escritos ou, mais radicalmente, em fontes primárias. Não vejo escrita e oralidade em oposição, mas como possibilidades complementares para a elaboração histórica (...) Negar os arquivos escritos como recurso de pesquisa seria um equívoco tão alarmante quanto negar a importância da oralidade para entender a temporalidade e, nessa temporalidade, as circunstâncias humanas (GUARNICA, 2000, p.78)

Esses relatos não são apenas História. Os depoimentos dos trabalhadores mostram a maneira como os homens se apropriam do espaço, imprimem nele suas marcas. Os operários não produziram somente tecidos, cerveja, carros e peças para trens. Ajudaram também a construir as empresas, desenvolver o município, alterando a paisagem da cidade. Construíram suas casas ao redor das empresas, e atualmente estão até se organizando para promover encontros com o objetivo de recordar os momentos vividos juntos na fábrica.

A pesquisadora foi até as casas desses antigos trabalhadores, deixou fluir seus relatos, conversas permeadas pela exibição de fotografias,

carteiras de trabalho e antigos jornais de fábrica, guardados há anos como relíquias. Foram nessas conversas que surgiram fatos importantes, tais como o metalúrgico que era poeta, os casais que começaram o romance na linha de produção, o ferroviário que passou seus 90 anos morando ao lado ou trabalhando na ferrovia, entre outras histórias de vida. Para preservar a autenticidade dos relatos, os trechos dos depoimentos que aparecem em destaque foram transcritos sem a correção para a linguagem formal.

Eles gostam de contar suas histórias. E nós, deveríamos ter a sabedoria de ouvi-los.

### **3.1- O saudosismo dos ferroviários**

#### **3.1.1-Seu Osvaldo, 90 anos ao lado dos trens**

É impossível contar a vida de Seu Osvaldo Araújo sem falar sobre a ferrovia. Aos 90 anos, o ferroviário aposentado mora a poucos metros do trecho que antes era cortado pelos trilhos e afirma que até hoje não entende essa presença constante dos trens em sua vida.

Como quase todos os colegas de profissão, Seu Osvaldo conta que começou a vida de ferroviário aos 18 anos, em 1933, no trabalho braçal.

“Estive no trecho Boa Vista, retocando a linha, trocando dormentes, trocando a terra que estava embaixo”

Foi o pai, também ferroviário, quem conseguiu trazer o jovem Osvaldo para Itirapina para trabalhar como apontador em 1937.

“Apontador é o que, por exemplo, os trens de carga que passa, tem que apontar o número de vagão, o peso que está carregando, somar tudo para ver a quantidade de tonelada que a locomotiva pode puxar”

Foi também como apontador que Seu Osvaldo foi transferido para Araquarara, até finalmente voltar para casa em 1944, passando a trabalhar como marceneiro nas antigas Oficinas da Cia. Paulista de Estradas de Ferro.

“Não podia chegar aqui e entrar de “chofra” porque tinha nego bom, então me puseram na carpintaria. Não era um serviço pesado não, porque marceneiro trabalha com plaina, serrote, formão”.

Passados mais de cinqüenta anos, Seu Osvaldo ainda se lembra dos detalhes do serviço.

“Trabalhava nos carros, preparava os carros e tirava o caixilho velho, punha outro novo, fiz isso durante 20 anos, até aposentar em 64”.

Filho e neto de ferroviários, para Seu Osvaldo a escolha da profissão foi uma seqüência natural da tradição familiar que ele exibe com orgulho.

Nós era respeitado, respeitava todo mundo, se você era empregado da oficina da Paulista, a oficina da Paulista tinha uma fama espetacular, depois foi morrendo, morrendo, agora tá nisso aí, nessa coisa, pra falar a verdade eu nem sei se funciona, só sei porque cedo, quando vou chamar meu neto, apita, toca a sirene, no meu tempo apitava, então o relógio de Rio Claro era o apito da oficina da Paulista

Da garagem de casa, Seu Osvaldo consegue enxergar o trecho da avenida 32 por onde passavam os trilhos, que agora está asfaltado.

“A gente sentia, eu tive trocando dormente nos trilhos onde o trem passava, depois em Itirapina, Araraquara, e voltei e o trem passava na cara da gente, mudei nessa casa em 1944, agora estamos em 2001, 2005, 47 anos que tô na casa, então eu quando eu vim pra cá a satisfação era maior porque o trem passava aqui”.

O processo de decadência da ferrovia iniciado na década de 1980 até hoje deixa um rastro de tristeza nas conversas dos antigos ferroviários.

“O mais chato de tudo foi quando cortaram os trilhos aí, porque eu falei, agora não passa mais mesmo, quando tinha os trilhos tinha aquela esperança de que qualquer hora vai passar, agora depois que cortou os trilhos e fez essa rampa aí eu falei agora não tem mais trem mesmo”.

Indagado sobre como se sentiu ao acompanhar a crise no setor ferroviário, o aposentado explica:

“a gente não sentiu assim como se fosse a morte de uma pessoa da família, mas que a gente ficou transtornado ficou né, imagina, eu trabalhei no trilho, onde o trem passa em cima, agora eles vêm cortar”.

A destruição das formas do passado é analisada por Chauí. “Destruindo os suportes materiais da memória, a sociedade capitalista bloqueou os caminhos da lembrança, arrancou seus marcos e apagou seus rastros “ destaca a autora (1979,p.19). A memória das sociedades antigas se apoiava na estabilidade espacial e na confiança em que os seres de nossa convivência não se perderiam, não se afastariam. Constituem-se valores ligados à práxis coletiva como a vizinhança (versus mobilidade), a família larga, extensa (versus ilhamento da família restrita), apego a certas coisas, a certos objetos biográficos (versus objetos de consumo). Eis, aí, alguns arrimos em que a memória se apoiava. Chauí mostra também a importância da frase repetida várias vezes no livro de Bosi, “já não existe mais”.

Essa frase dilacera as lembranças como um punhal e, cheios de temor, ficamos esperando que cada um dos lembradores não realize o projeto de buscar uma rua, uma casa, uma árvore guardadas na memória, pois sabemos que não irão encontrá-las nessa cidade (CHAUÍ,1979,p.XIX).

Inconformado com o fato de que não seria mais vizinho dos trens, dias depois que os trilhos foram removidos da avenida 32 o aposentado ainda se negava a passar pelo local.

“Se eu tinha que ir pra cá, eu ia pra lá, eu não queria ver, depois que ficou asfaltado eu falei agora tenho que passar ai, tem que ir na padaria, tem que ir na venda, agora tenho que passar, mas no começo em senti, eu senti, quando eu trabalhava na oficina, eu pegava a linha aqui, por dentro, onde era a avenida 24, passava por cima dos trilhos, ia trabalhar”.

Para Carlos (2001, p.32), “o processo de constituição da sociedade urbana produz transformações radicais nas relações espaço-tempo que podem ser entendidas, em toda a sua extensão, no lugar, nos atos da vida cotidiana”. A autora destaca que a sensação de tempo se acelera, enquanto as formas como as pessoas se identificam com o lugar onde moram são alteradas pelas mudanças nas possibilidades de uso do lugar e nos modos de vida desse lugar. A autora defende a contradição entre o tempo da vida e

o tempo das transformações na morfologia urbana. Na avaliação de Carlos (2001,p.32), essa contradição produz o “estranhamento”, num lugar onde as marcas da vida de relações e dos referenciais “se esfumaçam, ou se perdem para sempre”. A recusa de Seu Osvaldo em aceitar o fim dos trilhos na sua vizinhança é provocada por essa sensação de “estranhamento” definida por Carlos, que permeia todos os depoimentos de funcionários das antigas fábricas pesquisadas que atualmente estão na condição de “brownfields”. Ao rever o prédio onde trabalhou agora em estado de abandono, o operário já não reconhece mais seu local de trabalho e de convivência com outros trabalhadores. A forma está lá, mas perdeu a sua função.

Aos 90 anos, Seu Osvaldo ainda se pergunta por que sua vida seu foi ligada à ferrovia. O ferroviário já nasceu colado aos trilhos, numa casa já demolida que era localizada na área central, na Avenida 5 com a Rua 1.

“Quando em entrei, que eu fazia a via permanente, meu avô morava na porteira da 22, aonde agora é a seção de solda, não tem mais agora também, então tinha uma cabina que fazia sinal para os trens de manobra, meu avô morava ali dentro da Paulista, numa casinha, o trem passava de noite, eu dormia na sala, então a minha existência quase tudo dentro da ferrovia, então a gente tem um pensamento de passado ligado a ela”

O barulho dos trens que embalava as noites do trabalhador continuou depois que ele já se tornara um chefe de família, vivendo na casa onde está até hoje.

“Então eu morava com meus avô, e a minha cama era na porta da rua, o trem passava (imita o barulho do trem), passava daqui a ali, pertinho mesmo, quando eu mudei aqui, o trem passava, balançava a minha casa, era janela guilhotina, sabe o que é , aquela que você levanta e abaixa, de modo que sempre na beira da linha, não sei porque, só quando eu fui para Itirapina aí eu morava na colônia um pouco mais distante, em Araraquara eu morava numa vila mas escutava o barulho do trem, sempre com o barulho do trem no ouvido”.

Seu Osvaldo era ferroviário até nas horas de lazer, quando freqüentava e até trabalhou no antigo “cineminha da Paulista”, que deixou de funcionar na década de 1960.

“Nem se baseia como é agora, era como irmão, era uma família só, nós tinha o cineminha da Paulista, o que passava no cineminha passava no Tabajara (cinema da época), nós tinha o programador de filmes, os filmes que eu mais lembro são os filmes argentinos, filme de bolero, e faroeste, eu fui até guarda do cineminha, lanterna que chama, então o cineminha terminou, eu aposentei em 64, aqui na oficina eu fiz 20 anos, logo que aposentei parece que o cineminha aposentou junto, parou porque os associados foram aposentando e não ia mais no cineminha, então ele acabou fechando, agora parece que é uma escola”

Seu Osvaldo não deixa que as lembranças do passado atrapalhem sua análise da situação atual da ferrovia.

“Agora a gente tem que conformar, se as autoridades fizeram, quem sou eu para querer voltar, nada, depois que desmanchou uma coisa dessas aí não volta nunca mais, talvez”.

Para o aposentado, a crise na ferrovia era inevitável

“Não é mal administrado, é a evolução, primeiro você ia na estação, esperava o trem chegar, agora você pega o ônibus, pega a condução e está em casa, só que estas estaçõezinhas pequenas entre as grandes sumiram tudo, daqui a Itirapina tinha Batovi, Camacua, Graúna, Itapé, agora não tem nada”.

Com a autoridade de quem acompanha a ferrovia de perto há décadas, Seu Osvaldo defende a preservação dos antigos prédios das oficinas somente se houver o compromisso da manutenção.

“Eu acho que valeria a pena se eles mantivessem tudo direitinho como estava antes, mas do jeito que está é melhor acabar, você passa ali na avenida 22 vê telhado caindo, tudo em ruína, então isso aí não tá produzindo nada pra ninguém, tá tudo parado, se desse uma limpada ali, então emendava as ruas, dava mais movimento, mais ética, do que jeito que está só tende a piorar”

Para o aposentado, a estação ferroviária é hoje uma referência sobre a história da Cia. Paulista em Rio Claro.

“A estação eu acho que tá legal, pela estima de ferroviário, então pelo prazer de ser ferroviário eu acho que a estação teria que ficar”.

O sentido dos “lugares” é criado pelas relações. Nesse sentido, o lugar só pode ser compreendido em suas referências, “que não são específicas de uma função ou de uma forma, mas produzidos por um conjunto de sentidos, impressos pelo uso” (CARLOS, 2001,p.36). Para Seu Osvaldo, a ferrovia pode agora ser demolida, porque já não é mais a ferrovia que tanto o orgulhou no passado, a estação seria preservada apenas como um suporte para a memória, já que não existe mais a esperança de retorno dos trens, função primeira que não é mais encontrada nas formas residuais do passado. A base da reprodução da vida acontece pela relação habitante-lugar, que produz a identidade do indivíduo. O processo de construção da cidade tem como características conflitantes a busca pela modernidade no espaço e as condições de possibilidade, referentes à realização da vida, “revelando uma luta intensa em torno dos modos de apropriação do espaço e do tempo na metrópole- um processo que ocorre de modo profundamente desigual” (CARLOS; 2001,p.36). Seu Osvaldo teve sua vida entrelaçada à trajetória da ferrovia, estabelecendo aí uma relação com o lugar.O homem que nasceu, viveu, trabalhou e até se divertiu ao lado dos trens hoje evita ver a situação real da ferrovia.

“Eles fecharam de um jeito que a gente não olha muito né, ainda bem porque enxergar o que ta lá dentro é difícil, mas logo de começo a gente ficava chateado, porque foi coincidência que sempre perto de mim”.

### **3.1.2-A vontade de contar o passado para os netos**

Vivendo numa casa localizada a apenas 100 metros dos trilhos da ferrovia, o aposentado Raul não gosta nem de passar pela cancela.

“Quando vejo passar um carro desse como a gente via passar lá embaixo, dá pra chorar, dá pra chorar porque a gente não era o dono, mas era um dos responsáveis pelo bom andamento, cada um fazia a parte dele, não tinha desleixo”.



Nesse contexto, os lugares ganham dimensão pela vida de relações, materializada em uma forma passível de apreensão pelos sentidos. Para Carlos (2001,p.51), a forma da cidade, que se concretiza como produto do trabalho da sociedade, está associada ao uso do espaço em uma relação que se torna concreta nos atos da vida cotidiana. O corpo e os sentidos concedem aos atos mais banais um conteúdo, “criando uma referência, produzindo uma identidade que é o suporte da memória”. Para Seu Raul, observar a passagem do trem ganha outro significado, o transporte é forma que passou a ter mais de uma função para o aposentado. No lugar estão o passado e o presente, além de possibilidades futuras, todos impressos nas formas, que revelam um conteúdo dado pela prática social. Para Carlos (2001,p.51), dessa maneira a forma é imediatamente conteúdo. Como a ferrovia corta toda a parte central da cidade e Seu Raul mora na primeira rua paralela aos trilhos, a visão da antiga Cia. Paulista acaba sendo inevitável para o ferroviário.

“Na semana passada eu passei na avenida 22 ali, tá só a parede, aquilo ali é a mesma coisa que cair uma pedra na sua cabeça dum altura mais ou menos, se cair um “coisinho” de nada você não sente, mas é uma coisa que você sente, você passa ali, dá vontade de chorar, emociona, ver aquilo ali tudo já foi arrumadinho, hoje não tem nada, não tinha nada de errado,hoje não tem nada certo”

Seu Raul passou trinta anos de sua vida dentro das oficinas da Cia. Paulista e lembra com saudade dos tempos em que a ferrovia estava em plena atividade.

“Eu morei na avenida 12, bem na esquina, pegado com o muro ali, você não agüentava, a noite inteira a casa tremendo por causa do trem de carga, trem de passageiro, hoje se você deitar no meio da linha você dorme gostoso que ninguém passa por cima de você”.

---

Aos 75 anos, Seu Raul ainda se lembra de todas as datas que marcaram sua carreira dentro das Oficinas da Cia. Paulista. Ao ingressar na escola mantida pela ferrovia, chamada de “Senai da Paulista” em 1946, Seu

Raul nem imaginava que passaria sua vida nas oficinas, onde começou a trabalhar em 1950. Contratado no cargo de aprendiz de terceira, fez carreira dentro da ferrovia e ao se aposentar em 1976 já era auxiliar de turma. Nas lembranças, Seu Raul ainda carrega a imagem de uma ferrovia que era modelo de organização. Entre as vantagens do transporte ferroviário, o aposentado cita:

“o conforto que você tinha e a segurança. Porque na época não tinha muito desastre, tanto movimento de estrada como tem hoje. Enquanto dava um desastre aqui na ferrovia, dava duzentos lá”.

A preocupação com a limpeza também era permanente.

“ Aquele tempo nós tinha elementos que cuidava da linha, tinha a turma de limpeza, qualquer lugar que fosse dentro do pátio, você não via um mato, não via nada, agora tá tudo coberto, tem lugar que tem vagão que o mato já tomou conta”

Durante a carreira como ferroviário, Seu Raul conta que fez amizades em várias cidades do Estado de São Paulo.

“A gente que andou por esse “Brasilsão” afora na linha da Fepasa, hoje você praticamente está no deserto, você já viu filme do deserto, é mato, bicho., você não tem mais o que olhar. Antes a gente passava nas colônias, olhava o pessoal das colônias, todo mundo cuidando do seu posto, limpa, bem arrumadinha, hoje não tem mais nada, tá um “mataréu” , casa caindo, então pra quem não viu, não teve oportunidade, não sabe o que é”

Com a ferrovia nestas condições, fica difícil para o aposentado explicar aos netos a importância do empreendimento onde trabalhou a vida toda.

“Tenho um neto com 17 anos e tenho outro do Joaquim, o “lemãozinho”, às vezes a gente fica conversando, a gente começa tentar conversar, sabe o que eles respondem, isso aí existia vô? Eles não tem noção, esses dias, até pouco tempo, a gente foi em Campinas, tem uma estação de Campinas até Jaguariúna, nós fomos outro dia lá para andar de trem, Maria Fumaça, inclusive reclamaram, disseram vô, isso é do tempo que o senhor começou a trabalhar, o vô, isso não prestava, hoje eles só querem saber de computador, se você sentar conversando com um neto, ele não fica 10 minutos, isso é do tempo do senhor, tempo quadrado”

Chauí destaca os obstáculos que a sociedade impõe ao papel natural que o idoso desempenharia na comunidade

(...) a função social do velho é lembrar e aconselhar- menimi, moneo- unir o começo e o fim, ligando o que foi e o por vir. Mas a sociedade capitalista impede a lembrança, usa o braço servil do velho e recusa seus conselhos. Sociedade que, diria Espinosa, “ não merece o nome de Cidade, mas o de servidão, solidão e barbárie”, a sociedade capitalista desarma o velho mobilizando mecanismos pelos quais oprime a velhice, destrói os apoios da memória e substitui a lembrança pela história oficial celebrativa (CHAUÍ,1979,: p.XVIII)

Apesar de todos os problemas que a ferrovia apresenta atualmente, Seu Raul defende a preservação dos prédios e dos trilhos.

“Derrubar eu acho que uma coisa histórica assim é outra punhalada, que mesma coisa que seu pai deixou uma determinada coisa pra você, hoje ela não tem mais serventia, você teria coragem de derrubar? É justamente que nem a ferrovia”

Nesse mundo de recordações, a estação ferroviária, atualmente sob a administração do município e utilizada para a realização de eventos, tem lugar especial.

“Aquilo ali é mesma coisa que uma fotografia de uma pessoa da sua família, a pessoa desaparece, vai embora, e você fica de vez em quando dando uma olhada”.

Conhecedor do ramo, o aposentado não vê possibilidade de retomada do transporte ferroviário a curto prazo.

“Eles tão querendo tirar daqui (da área central) pra fazer lá (no Jardim Guanabara), mas daí é aquela coisa, se você não tem dinheiro para almoçar, não tem dinheiro para dar festa, pra fazer um barracão desses aí, se bem que vai ser menor, se você for tirar daqui, levar não é problema porque hoje em dia com essas carregadeiras, mas gastar um dinheirão e levar para lá, aqui é do governo, o governo vai vender pra quem isso daí, pra prefeitura, a prefeitura vai comprar, não vai ter dinheiro, vai ser que nem o campo da aviação”.

Aos 76 anos, o aposentado avalia que a retomada do transporte implicaria na implantação de uma estrutura totalmente nova.

“Tem que começar tudo de novo, porque, quem que garante , deve fazer mais ou menos 15 anos que isso tá abandonado, jogaram terra por cima da linha, dormente (...) retornar, eu acho que não vai ser no meu tempo, não tenho esperança nenhuma”

### **3.1.3- Crédito na praça e com a família da namorada**

A tradição de família ferroviária também levou Seu David a optar pela profissão.

“Era tido como um dos melhores empregos da cidade, quando a família dela (da esposa), quando comecei a namorar soube que eu trabalhava na ferrovia, aí concordou”.

Seu David lembra que não era fácil ser ferroviário, mas a recompensa era o respeito da comunidade.

“Ali eram enérgicos, aquele tempo não tinha essas leis trabalhistas que só protegem os empregados, praticamente, saia fora ali, mandava,” depois do almoço você acerta a conta”, trabalhava-se mesmo, mas era bem visto, era respeitado”

Filho de ferroviário, Seu David cursou o “Senai” da ferrovia e em janeiro de 1949 começou a trabalhar nas Oficinas da Cia. Paulista de Estradas de Ferro, onde permaneceu até a aposentadoria, em 1976.

“Entrava como aprendiz de ajustador, depois passava a oficial, artífice, que eles chamavam, depois no final passei a encarregado de seção, quando aposentei. A profissão ajustador é conserto de máquinas, produção de peças, é mais a metalurgia, sempre trabalhei com metais. Tinha um pouco de trabalho pesado, mas eu , graças a Deus, era meio magro, tinha força, dava conta da coisa”.

Anos depois, Seu David começava a rotina de viagens pela estrada de ferro na função de metrologista.

“Depois fiz curso de metrologista, daí então fiscalizei aferição e conserto de balanças, então viajava a linha toda com um ajudante (...) conheci a Paulista de ponta a ponta, de um lado é Panorama, do outro é a margem do rio Paraná, até Colômbia e para cá é Jundiaí (...) fiz muitas amizades nas

estações, porque quando era mais longe você ficava dois, três dias num lugar só (...) eu gostava, apesar do serviço pesado, eu trabalhava, onde ia levava uma dúzia de pesos de cinqüenta quilos, punha em cima da balança, tirava, nunca senti cansada por isso, até no serviço pesado que outros recusavam mas eu gostava, não tanto pelo peso, mas porque tava viajando um pouco, isso uns seis anos, cada três, quatro meses num ano, depois firmei de volta aqui, onde fiquei como encarregado de 70 a 76”.

A vida de viagens não tinha somente vantagens. Hoje Seu David analisa que acabou se afastando um pouco da família.

“A esposa aí com duas meninas para criar e eu saía na segunda-feira e voltava no sábado”.

Aos 75 anos Seu David ainda se recorda do auge da Cia. Paulista de Estradas de Ferro.

“Meu pai criou seis filhos, educou seis filhos, casou seis filhos, sempre trabalhando na Paulista”.

A saudade de Seu David não é apenas da organização da ferrovia.

“Se você chegasse dois minutos depois o trem tinha ido embora, já tinha perdido, o trem era um luxo, isso aí dá saudade, mas não é uma saudade pessoal talvez, porque a coisa mudou, as coisas mudam, tem gente que não concorda com isso, não concorda com aquilo, tem que concordar que o mundo vai mudando. Para pegar o trem, a pessoa ia de terno para a estação, era um luxo, mas era um costume na época né, meu pai para ir pro centro da cidade tinha que ter gravata e chapéu na cabeça, pra trabalhar nas oficinas, não quando eu cheguei, um pouquinho antes, todo mundo ia de paletó, lá dentro da oficina, quando eu comecei a trabalhar, os chefes iam de terno e gravata, o dia todo”

Para o aposentado, o tempo modificou até o comportamento dos trabalhadores.

“O serviço tinha licença prêmio, cada cinco anos sem perder dia de serviço, tinha três meses de licença prêmio, você podia tirar de folga ou em dinheiro, nesse tempo eu peguei três, todas pagava em dinheiro, quando eu aposentei tinha uma, veio mais três meses em dinheiro(...) naquela época, se a pessoa tava doente, não dava pra ir trabalhar, não saía no portão, tinha vergonha”

Na década de 1970, quando já caminhava para a aposentadoria, Seu David começou a perceber os sinais de decadência da ferrovia.

“Eu lembro dos últimos tempos, quando eu estava lá, uma vez por semana havia uma reunião com engenheiros, com a chefia, .um engenheiro disse “tenho andado pelas oficinas e tenho visto um grupinho batendo papo aqui, outro ali, eu penso, vou puní-los, mas não resolve, eu só tenho um sentimento, se eles estão ali conversando, e não estão produzindo, eles estão levando as oficinas à falência, e eles vão sofrer na carne as conseqüências”.

Apesar de declarar ser muito grato à ferrovia, Seu David não acredita que o transporte ferroviário possa ser desenvolvido.

“Acho que não volta não, naquele tempo não tinha as rodovias que você pode correr 140, 160 por hora (...) hoje em dia, com a evolução, não ia ter, dizem que o governo Lula tem projeto de revitalizar a ferrovia de um metro e sessenta, tem muito por aí que é de um metro a bitola. Talvez para transporte de carga, porque é uma aberração essas carretas por aí, passando nos pontilhões, estragando tudo e ainda reclamando do pedágio.Essa volta não geraria grandes lucros, talvez o trem de cargas”

Quando o assunto é o patrimônio da ferrovia em Rio Claro, a opinião do aposentado é pela demolição.

“Eu sou meio contrário, aquele Condephaat, como é que é, eu sou meio contrário, eu acho que a coisa deve modernizar, não só na Paulista, até na cidade, são esses prédios que não têm mais condições, ali onde pode ser levantando coisa bonita, coisa moderna, talvez a estação, a fachada, possa ficar, ainda pelo menos uma recordação, por enquanto”

Para Seu David, o estado de abandono da ferrovia compromete a qualidade de vida na cidade.

“Há um desleixo que podia não existir né, isso sim, podia ter uma melhora até pra uma nova vista pra cidade, certos muros podiam ser derrubados, a avenida 6, abrir , promessa do Nevoeiro (prefeito Nevoeiro Junior), até outras avenidas (...) parece até que não , mas a hora que desocupar vai dar outra vista, aquele pontilhão da avenida 7 né, aquilo lá é do tempo que se tinha transporte com carroças”.

Como aposentado, Seu David acredita que o trabalho na ferrovia foi recompensador porque garantiu o sustento da família e a tranquilidade depois que o ferroviário se aposenta.

“O ferroviário que soube levar a vida, soube dirigir, tem a sua casinha, casinha claro né, como nós temos a nossa, agora você chegou e parou no asfalto, quando nós chegamos aqui era terra, era a última casa da rua que tinha energia elétrica, a água não tinha força”.

Seu David também sabe que a estabilidade vivida hoje por ele e pela esposa é fruto do esforço do casal.

“A maneira de viver naquela época outra, as despesas eram mínimas em casa (...) a Fepasa pra nós foi uma benção e até hoje estamos aí, mais ou menos tranquilos, graças à Fepasa”

De todos os anos passados dentro das oficinas e nas viagens pela estrada de ferro, restaram as amizades.

“A esposa pergunta, como é que você encontra na rua e o sujeito vem “oh, seu David”, teve gente que no fim de ano ainda trazia presente pra mim, passado alguns anos, que negócio é esse, falei é amizade, que a gente curtiu lá e curte até hoje”

#### **3.1.4- As fotos de “Zé Banana”**

Os bons tempos da ferrovia também estão gravados na memória do aposentado José, o Zé Banana.

“Sinto saudade do que fazia lá dentro, os trens R era todos com poltrona marcada, um guarda para cada carro, restaurante, dormitório, na oficina tinha mais de 2 mil homens dentro da oficina, a casa do chefe da estação era onde é o Correio hoje, o chefe da estação era o terceiro homem da cidade”.

Filho e neto de ferroviários, Seu José foi admitido como trabalhador da oficina em junho de 1953, depois de cursar a Escola Industrial.

“Entrei como trabalhador, depois foi passando, fui ajudante, artífice (...) o trabalhador limpava as peças, ajudava a desmontar as máquinas (...) era o

melhor emprego que tinha na época. Eu gostava de trabalhar lá, na época que funcionava bem”.

A conversa com Seu José segue ilustrada por uma série de fotos feitas no período em que esteve trabalhando com a equipe da oficina de Rio Claro em Panorama, montando uma nova balsa.

“Em 64, 65, estive em Panorama montando a nova balsa, fiquei quase 4 anos em Panorama, voltando de quinze em quinze, vinte em vinte dias (...) fui porque ganhava mais, ganhava livre, fazia 14 horas por dia, não era puxado, dava pra fazer sossegado, mas trabalhava bastante horas por dia, ganhava mais por isso aí”.

As viagens não aconteceram somente no período em que esteve em Panorama.

“Às vezes eu ia na parte de socorro, ia com vagão de socorro, tomava conta do vagão, na hora do almoço eu ajudava os homens na cozinha, aprendia a cozinhar, fiz amizade, conhecia muita gente nas cidades, eu trabalhei em quase todas as cidades”.

O aposentado também lembra da ligação que a ferrovia tinha com a comunidade em Rio Claro.

“A oficina era o bombeiro da cidade ainda, pegava fogo, qualquer coisa, avisava na oficina, era o bombeiro. Socorria a Santa Casa, tinha empregado direto lá, pintava, arrumava”.

A ferrovia que Seu José observa hoje é bem diferente daquela em que passou 24 anos de sua vida.

“O governo não tocou ela pra frente, o governo fez a rodovia acompanhando a ferrovia, daí matou a ferrovia, você tomava um trem em Bauru demorava oito horas para chegar em São Paulo, tomava um ônibus em Bauru e levava seis horas, era bem mais rápido, os viajante mudou. Foi se perdendo tudo as coisas, acabou em nada, do jeito que está é nada”.

Diante da situação atual da ferrovia, Seu José defende a abertura das ruas no trecho que é ocupado pelos barracões das oficinas.



“Já era pra ter mudado pra lá, na estação nova lá, no Guanabara. Deve abrir a cidade, porque o que faz aqueles barracão tudo parado, tem quantas pessoas lá agora, perto do que foi não tem nada (...) a estação deveria preservar, porque fica uma relíquia (..) deve abrir, porque daí libera o trânsito, não passa mais nada, só para ver coisa parada, ficando a estação já relembra”.

Aposentado desde 1977, Seu José acredita que houve prejuízo para os passageiros quando os trens deixaram de circular;

“A gente tomava o trem aí ia até o fim do estado de São Paulo, agora vai pra cá, vai pra lá, muda, antes ia direto pro seu destino. É triste ver tudo parado. Ali tá na mão do governo federal, o governo federal não tá ligando para nada. A sorte é que aquilo ali é tudo fechado, senão iam roubar”

### **3.1.5- Seu Darci, o músico-ferroviário**

Dez anos antes de Seu José se aposentar, em 1967, Darci Frolini iniciava sua vida de ferroviário aos 20 anos.

“Eu entrei por intermédio de cunha, eu comecei a tocar instrumento na corporação musical União dos Artistas Ferroviários e ali já fui encaminhado pra setor de empreiteira Sebastião Wiechmann, era lá dentro da oficina, já tinha uma noção do serviço de torneiro mecânico, aí eu sempre avisava o chefe de seção que eu trabalhava que eu sabia trabalhar como torneiro, daí fiz um curso na escola Senai, já tinha uma certa prática, então foi rápido”

Na ferrovia, segundo Seu Darci:

“o jovem entrava como ajudante geral, fazia de tudo um pouco, até limpar tijolo, se hoje mandar essa turma fazer isso aí não trabalha mais, antes tinha que fazer e fazia. Em 69 eu fui admitido pela companhia, já comecei trabalhar em torno mecânico, ali, na seção em que a gente trabalhava, trabalhava em várias máquinas”.

Para Seu Darci, a participação na União dos Artistas Ferroviários como trompetista foi fundamental para sua entrada na oficina e também o auxiliou no desempenho no trabalho.

“O estudo da música, o verdadeiro estudo, ele dá disciplina pra pessoa, porque mexe com matemática, você cria disciplina, mas música, não essa “roqueira” de hoje. Por intermédio da corporação musical eles percebiam

que a gente era freqüente, então encaixou, a gente procurava não faltar do serviço, por isso que a gente permaneceu”.

A admiração pela profissão começou muito antes de Seu Darci começar a trabalhar na oficina.

“Eu lembro de antes de entrar na oficina, meu pai era maquinista, eu ajudei meu pai descarregar até vagão de lenha naquela época, antes de entrar na ferrovia eu fui engraxate, fui carregador de mala na cabeça, porque minha mãe lavava roupa para ganhar, você vê menino hoje com mala de roupa na cabeça?”

Ainda menino, Seu Darci já ficava encantado com os trens da Paulista

”meu pai, quando ele trabalhava, no tempo nas manobras da avenida 8, não era cancela, era porteira, eu levava comida pra ele lá. Trem de passageiro, muita cidade se desenvolveu por causa deles, tinha as colônias na beira da estrada de ferro das pessoas que conservavam a estrada, tem hoje? Tá tudo derrubado. Aquela época a gente acertava o relógio com o apito dos trens, e hoje?”.

Para o aposentado, a época em que começou a trabalhar não era melhor só para os ferroviários, mas para todos os trabalhadores.

“Era melhor aquele tempo lá porque era menos moderno mas tinha mais vantagem de emprego pra pessoa, naquela época você trabalhava aqui, se você não quisesse mais trabalhar aqui você já dava o nome ali e já conseguia, hoje é época de tudo automático, tudo botãozinho aqui e ali, mas cadê o emprego pro pessoal, tá até nos livros, chegaria um tempo que aumentaria o conforto mas também a tristeza, e qual a tristeza? O desemprego”.

Trabalhando nas oficinas, Seu Darci começou a perceber problemas administrativos.

“Tinha funcionário por duas leis, Estatuto e CLT, estatutário tinha certo privilégio, porque era mais difícil mandar estatutário embora (...) tinha empregado lá que trabalhava 15 dias e tirava quinze dias de atestado”.

Os casos de alcoolismo também estão entre as lembranças do ferroviário.

“Tinha alcoólatra lá que entrava, antes de começar a trabalhar depois do almoço, já não tava trabalhando, então já encaminhava pro atestado. Por isso que a Fepasa era chamada a mãe, pelos abusos que tinha”.

Assim como para a maioria dos ferroviários, a aposentadoria chegou cedo para Seu Darci. Como começavam a trabalhar muito jovens, muitas vezes ainda crianças, era comum a aposentadoria antes dos 50 anos.

“O setor que eu trabalhava tinha insalubridade, era um setor perigoso, tinha ruídos, prensas, aquela que fazia o encaixe da roda dos trens, era um serviço de precisão, são pesadas, “pauleira”, a cada cinco anos diminuía um, por isso que eu aposentei logo”.

O aposentado acredita que a pressa hoje atrapalha a felicidade das pessoas e também contribuiu para a decadência das ferrovias.

“Eu achei que o tempo passou rápido, na época dos trens, era gostoso, pegava mais amizade que dentro de um ônibus, era muito bom, umas vezes o trem atrasava, deixa que atrase, era muito divertido, o trem parava no meio do caminho, você via a natureza, a televisão do pobre era a janela do trem, parava perto do pomar de laranja, corria no pomar, pegava (...) eu acho que é o modernismo, hoje o que acontece, hoje as empresas de ônibus começaram a mandar”

Na sociedade moderna, há um novo sentido de tempo, cada vez mais marcado pela técnica. Com isso, há uma defasagem entre o tempo humano e o tempo da sociedade produtivista. Carlos cita Baudelaire, “a forma de uma cidade muda mais rápido que o coração de um mortal” para demonstrar a defasagem entre os tempos do indivíduo e da sociedade. Esse processo de transformação da cidade acarreta mudanças nos modos de perceber, sentir e viver o lugar.

Seu Darci lembra que enquanto no Brasil a ferrovia enfrenta a crise, na Europa os trens continuam sendo eficientes no transporte dos passageiros, acompanhando a modernização dos veículos.

“Por que só Europa, será que só eles são inteligentes e a gente é burro? Pra mim isso é burrice”

O aposentado não tem esperança de que a época do auge da ferrovia seja retomada.

“Aquele paredão da avenida 22 com a rua 6-A estão esperando cair, vai deixar cair pra tomar providência, esperaram as telhas começar a cair pra depois desmanchar, esse barracões eles faziam manutenção de carro de passageiro, depois que parou ficou tudo parado, devia abrir a avenida 22 (...) derrubar pra que, aquela escola que existe ali na rua 1 A com a avenida 20, muito bom que conservaram, estão de parabéns, ali era o cinema, aquela época o cinema era aquele banco comprido, era uma correria pra pegar lugar, era divertido”.

Da época em que trabalhou nas oficinas, Seu Darci lembra com saudade dos amigos conquistados.

“onde você vai, qualquer lugar, encontra na rua, na UFA (União dos Ferroviários Aposentados), sou sócio lá, mas fico pouco, mas porque é aquele negócio, você assentou, o corpo esfria, dou uma olhada nas notícias, senão fica um tempão falando, e o ponteiro do relógio virando. Tenho saudade dessa turma de Bauru, perde o contato (...) foi uma época muito boa, que se tivesse hoje seria boa também, mas o que valeria falar, eu falaria até pra eles lá, muitos ferroviários que gostavam disso faria novamente, você pegava amizade mais fácil com a pessoa, você senta num ônibus hoje, é frio, antes era muito gostoso”.

## **3.2- O orgulho de trabalhar na cervejaria**

### **3.2.1-O filme da cervejaria**

A atividade industrial foi considerada a “tábua de salvação” para muitos trabalhadores que se achavam “predestinados” a enfrentar as dificuldades do trabalho no campo. Dentro desse grupo está o aposentado Aparecido, nascido no sítio do avô em Jacutinga, um distrito de Rio Claro, em 1934. Cansado do excesso de trabalho e da baixa remuneração que recebia como empregado de fazenda, Seu Aparecido resolveu procurar emprego na Cervejaria Rio Claro em 1965. Na época tinha 31 anos e conseguiu uma vaga como servente geral.

“Servente geral trabalhava no engarrafamento, naquele tempo não tinha lata e não tinha cerveja, só Caracu, tinha engradado de madeira, então

quando tinha pouco serviço ia consertar engradado e descarregar caminhão de cevada que vinha de tudo quando é lado, Chile , Urugai, Alemanha, Argentina”

O trabalho na cervejaria não era fácil.

“Era pesado, eu entrei em 17 pessoas, ficou dez só, não agüentou o serviço de carregar saco na cabeça, quem não era acostumado trabalhar com sacaria, levava nas costas, ia almoçar não levantava mais, quebrado, e a cevada, quem trabalhava com a cevada o dia inteiro, ela tinha um veneno para não carunchar, e dava febre em tudo mundo, tinha que tomar leite e tomar comprimido para cortar a febre de tarde. Não foi fácil, tinha que ter brio, senão não agüentava”.

Mas para Seu Aparecido suportar as dificuldades era uma questão de honra e falta de opção.

“Não tinha emprego, eu vim da roça, não tinha essas coisas de exigisse coisa de escritura, então eu tinha que pegar o basquete mesmo (...) eu morei na fazenda Santa Gertrudes, depois eu vim para cidade, lá eu tenho até terceiro grau, não, terceiro ano, hoje eu vejo a molecada aí, o terceiro ano, o que nós sabia, sabia as quatro operação, sabia mesmo, não era querer enganar que nem agora não. Cortava cana de dia e de noite eu vinha estudar, entrava às sete e saía às dez. No tempo de safra de cana, você cortava cana, metade da família cortava cana e a outra metade ficava no café. Saía cedo, 5 horas, com o almoço feito, ia comer 9 horas, aquilo tava pilado, gelado”.

Diante das dificuldades enfrentadas no campo, a conquista da vaga na cervejaria foi motivo de comemoração.

“Eu quando entrei na Skol, pra mim era jogar sapo na água. Aquilo era a Companhia Cervejaria Caracu”.

A rotina na cervejaria ainda está na memória do aposentado.

“Trabalhei dezessete anos de noite, eu acostumei porque começou a trabalhar uma semana de dia e uma semana de noite, ai começou a atrapalhar tudo, a hora de comer, hora de dormir, começou a atrapalhar tudo mundo, ai eu dei uma sugestão se puder trabalhar só de noite, eu trabalho só de noite, daí conversaram os outros encarregados e deixaram eu só de noite”

Para Seu Aparecido, um episódio marcante dentro da carreira foi sua participação na linha de produção da cerveja Skol em lata. “A primeira do Brasil” repete a frase que ficou famosa em todo o país.

“Já que começou a lata, fazia doze horas, então uma turma entrava às seis da manhã e saía às seis da tarde, na outra semana entrava seis da tarde e saía às seis da manhã (...) era serviço corrido, naquele tempo que começou a lata, a lata era correria, você fazer embalagem, vinha seis latas em cada pacotinho, aquilo é uma correria, numa mesa grande, e tudo pedido, quando começou foi um Deus nos acuda (...) valeu a pena, você fazia hora extra, era 12 horas, você fazia hora extra e ganhava hora extra, e tinha acréscimo de 10 por cento, quem trabalhava de noite”.

O trabalho era difícil, mas Seu Aparecido nunca pensou em desistir.

“O que eu ganhava num mês aí, se eu ficasse na roça demorava quatro, cinco meses para ganhar, lá tinha mais fartura, mas não tinha dinheiro, aqui eu tinha mais dinheiro e comprava o que eu queria”.

No meio da carreira, veio o convite para ser encarregado.

“Eu falei para eles, eu não tenho leitura para ser encarregado, conheço linha de produção, eu conheço, mas é a tal escritura que eu não sei, ele falou não, nós damos cobertura, porque falaram não adianta o cara que tem faculdade mas chega aqui e não sabe”.

Ao descrever o trabalho, o aposentado fala com paixão sobre a fabricação da cerveja.

“Só de olhar a cerveja eu sabia se tinha problema ou não, trabalhei quase doze anos lá dentro como operador de enchedora, o serviço de lá tudo eu sabia”.

A aposentadoria chegou em 1992, seis meses antes do fechamento da fábrica da Skol.

“Acho que tive sorte, porque foi muito triste saber que a fábrica fechou, imagina se eu estivesse lá”.

Para Seu Aparecido, o prédio da cervejaria, na área central da cidade, precisa ser conservado. Questionado sobre qual seria a melhor atividade para ocupar o local, o aposentado prefere não opinar.

“pra indústria no meio da cidade não dá, e não pode fazer barulho, vai perturbar os vizinhos e vai criar causo, a indústria tem que ser fora da cidade, na minha opinião é isso, porque quando tava ali, aqueles estouro de garrafa, por exemplo, estourava uma garrafa, chegava a estourar dez, é uma bomba, era dia e noite, não parava”.

Seu Aparecido é hoje um homem preocupado com a destruição da memória dos operários que trabalharam na cervejaria.

“Eu gostava, por exemplo, quando começou a lata, filmaram a gente lá dentro, ninguém falou mais nada desse filme, passou para nós ver lá, tava tudo uniformizado, tudo de avental, esse documentário, isso eu gostava de saber, podia fazer cópia, passar pra outros ver, pra escola, por exemplo, falar olha isso aqui é uma indústria, Skol, olha quando começou a lata, foi a primeira do Brasil, e passasse pra outros ver”.

### **3.2.2- Zé da Lata diz adeus às máquinas**

Garoto bom de bola, Seu José Valdemar contou com o preparo físico conquistado com o futebol para garantir uma vaga na Cervejaria Rio Claro em 1961, quando tinha 18 anos.

“O que eu fazia era só serviço braçal, só que eu sou de família bem humilde, meu pai é analfabeto, então eu sempre trabalhei em serviço pesado, o meu serviço é pesado, e quando eu cheguei na Caracu em 61, lá era meio radical, disciplina militar, o pessoal que tomava conta, no começo eu culpava eles, mas depois entendi que não era chefe, supervisor, era capataz, e a intenção era de que quando admitia um empregado era fazer ele pular o muro, não aguentar até a hora do almoço”

Nascido em 1943 em Cordeirópolis, Seu José Valdemar veio para Rio Claro em 1949, começou a trabalhar quando ainda era criança e acredita que a história de dificuldades ajudou a suportar o trabalho pesado na cervejaria.

“Hoje para você entrar num firma é tudo teórico, só no papel e na canetinha, aquela época não existia, era na força, então quando chegou lá eu lembro

do primeiro dia, mas quando eu cheguei lá eu vinha de servente de pedreiro, eu vinha de abrir valeta, carregar caminhão, era empurrar carrinho, fazer concreto na pá, dezoito anos, eu jogava bola, eu não bebia, não fumava, cheguei de manhã, me puseram no serviço pesado, pensei, não vão dar serviço pesado?”

A vida na cervejaria não era só de trabalho. Com o tempo, o lazer do trabalhador também acaba vinculado à empresa. Seu José Valdemar conta que era assíduo freqüentador do clube dos funcionários, que ficava no prédio onde atualmente está a sede do Senac, anexo à fábrica.

“Então eu ia no cinema, no teatro, só não ia em baile porque eu nunca dancei (...) e depois no fundo do clube tinha serviço de bar e dois campo de bocha (...) eu comecei a me entrosar com os colegas, a gente jogava bola de domingo, pescava, eu sempre fui um cara que me dei bem com todo mundo”.

A falta de escolaridade é um traço comum a todos os trabalhadores entrevistados. Contudo, para Seu José Valdemar, isso não atrapalhou seu desenvolvimento da carreira naquela época.

“Eu tinha quatro anos de escolaridade, só que eu fiz escola de 52 a 55, aquilo lá era em 61, já fazia seis anos, mas fazer conta não errava uma. Eu era bom em conta e também pra me relacionar com as pessoas, aí eu tava nesse serviço pesado fazia dois meses, chegou um chefe lá e perguntou se eu gostaria de aprender trabalhar em máquina”

Enquanto ia mudando de cargo dentro da cervejaria, o aposentado conta que começou a ter consciência sobre a necessidade de lutar pelos direitos dos trabalhadores, incluindo melhor tratamento por parte da empresa.

“Pensei comigo isso aqui tem que mudar, não pode e graças a Deus foi ali que começou a mudar, eu comecei a falar, a gente tem que saber quando tá errado, a pessoa tem que saber falar com a gente e a gente tem que se defender”

Para Seu José, o fato de ser ainda solteiro na época o ajudou a ter uma postura mais firme diante dos patrões.



“Aí que começou a segurança, o treinamento, ver o lado humano, um espetáculo, aí o serviço social , integração, recrutamento, aí veio refeitório, veio Unimed”

Para o aposentado, todos os benefícios eram merecidos.

”Teve dia que eu entrei 5 horas da madrugada e saí 11 horas da noite, fiz sete meses sem uma folga (...) você não esperava a empresa pedir, você via que ela precisava”.

A sua dedicação permitiu também o crescimento dentro da empresa.

“Eu entrei varrendo o pátio e sai como gerente (...) eu nunca me arrependi, embora eu sofri muito, prejudiquei minha família, porque essa garra minha eu passei para minhas filhas, eu não sei qual das duas é mais trabalhadora, e a mais responsável, e também com essa garra minha eu incentivei muita gente lá dentro e mudou muita coisa lá dentro”.

Jodelet (2002, p.38) afirma que o desenvolvimento moderno das cidades coincide com o desaparecimento dos efeitos de memória, o que pode ser entendido de maneira positiva ou negativa. Como portadora da História, a cidade carrega três tipos de memória. Na primeira forma, chamada por Jodelet de eventual, alguns lugares são emblemáticos pelos acontecimentos de que foram palco. O segundo tipo de memória urbana é a memória coletiva dos grupos, que foram objeto de estudo de Maurice Halbwachs. Nesse caso, os ocupantes de uma zona urbana, que são definidos por suas atividades e por seus traços sociais, culturais e étnicos, marcam socialmente o espaço. Os vestígios desses povos são deixados nas edificações e nos lugares urbanos. O terceiro tipo de memória é a monumental, quando as construções guardam em si os vestígios do passado e estabelecem uma ligação com ele. Esse tipo de memória, que foi objeto de estudo de Nietzsche, corresponde a uma visão de antiquário de conservação estática do passado, e segundo alguns autores, não permitiria carregar um sentido verdadeiramente urbano.

No caso da cervejaria, os depoimentos dos ex-funcionários acenam para a presença do primeiro e do segundo tipo de memória citados por Jodelet. Além de ser palco de vários acontecimentos importantes na vida

desses trabalhadores, a unidade também guarda as marcas do trabalho e da dedicação destes cidadãos.

De sua vivência na cervejaria, Seu José Valdemar destaca apenas um ressentimento.

“Infelizmente tem sempre oportunista, e às vezes ele não tem culpa, culpa é quem ajeitou para ele, trouxeram um rapaz aí formado na Getúlio Vargas, se formou na Getúlio Vargas mas nunca trabalhou na vida, trouxeram , Zé, esse aqui vai ser seu chefe aqui na lata, mas eu já tinha montado tudo, eu tinha abrido o poço, tinha filtrado a água, e aí iam tomar”.

Nos 31 anos em que estive na cervejaria, Seu José Valdemar também percebeu mudanças na mão-de-obra. No início, ele lembra:

“tinha gente que vestia, veste a camisa, porque a Brahma no fim pregava, você não tem que ser empregado, você tem que ser sócio da Brahma, eles vinham pregar isso em 80 e pouco, só que vocês estão pregando agora nos já éramos em 65, só que a empresa desanimou nós de ser sócio, nós já era sócio há 20 anos, tá pregando esses sistema, nós tinha nego aqui que deixava família, com brilho, com raça”

Na avaliação do aposentado, o tempo modificou as características do quadro de funcionários.

“Uma outra coisa que tinha ali, era mais ou menos familiar, né, era a avó que trabalhava ali, o neto, depois deu essa invasão dos caras de São Paulo, começaram a construir viaduto, estrada, começou a vir pessoal de fora, começou a mudar, já não achava, tinha, mas começou a diminuir aquele amor por ali, começou a dar muito aventureiro, muito forasteiro, muito entra e sai, antes não, mesmo quando eu entrei lá, era normal uma pessoa com dez anos, às vezes não tinha dez anos porque naquele tempo com nove anos a firma dispensava, porque com dez anos de empresa, se dispensasse, tinha que pagar 20 anos, antes do fundo de garantia”.

Um aspecto destacado por Seu José Valdemar durante os anos em que estive na cervejaria foi a instalação da linha de produção da cerveja Skol em lata.

“Quando veio a cerveja em lata em 72, veio um homem, esse português então, doutor Cabral, engenheiro químico, e ele veio aí, e ele viu em mim, ele gostou de mim, porque a Skol foi lançada em 69, era garrafinha de

meia, não tinha inteira, aí acho que um ano, mais ou menos, veio a linha da Bélgica pra encher a garrafa inteira e em 72 veio a lata, a primeira cerveja brasileira em lata”

Mesmo sem conhecer o processo de enlatar a cerveja, o aposentado acabou na coordenação da nova linha.

“Eu não sei que plano eles tinham, que de última hora foram chamar eu pra tomar conta da lata . Eu fui lá, não sabia nem de onde saia a lata, daí é que eu falo pra você, na terra de cego, quem tem um olho é rei, e eu fui com um olho pra lá, só que o dr. Cabral falou assim pra mim, pega quem você quiser da fábrica pra levar pra lá, só que eu esqueci da minha mulher, esqueci dos meus filhos”

A cerveja em lata deu trabalho, mas até hoje é motivo de orgulho para Seu José.

“Tinha gente filmando, autoridades, filme, nós tinha uma roupa especial, que nem um time de futebol para entrar em campo. Você via aquela fila. Parecia a seleção brasileira entrando em campo”.

Até que a fabricação da cerveja em lata entrasse nos eixos, Seu José passou por dias difíceis.

“Eu levava duas marmita, saía de casa às quatro e meia da madrugada, eu levava uma marmita para comer dez, onze horas, e a outra pra comer seis, sete hora da noite, aparecia em casa onze horas da noite, essa Silvia minha, eu só via ela dormindo, eu via ela dormindo, inclusive eu fui ser padrinho de casamento da minha irmã, eu sai de uniforme, dr. Cabral ficou lá pra eu vim, fui no cartório, assinei e voltei”.

Passado algum tempo, os problemas na linha de produção pioneira já estavam resolvidos.

“Você não via um jovem com uma cerveja, tinha a Toca, chamava Toca ali onde era o Bradesco, aí começaram com as garrafinhas, depois com as latinhas, aí a Skol formou (...) eu já ficava orgulhoso de ver na caixa de papelão “a primeira cerveja brasileira em lata”, eu me punhava assim “o primeiro cara a trabalhar na linha de lata do Brasil”, a gente se sentia assim, e quando você via o cara tomando Skol, principalmente em lata, tinha a certeza de que isso passou por mim”.

A cervejaria era como uma casa para Seu José.

“Sabe o que que é, pra você fazer uma idéia, eu entrei lá dentro dessa casa, e eu aposentei dentro dessa casa, eu entrei numa seção eu aposentei dentro dela, então eu dominava, sentia o que tinha na parede ali, só que quando eu entrei lá naquela seção, vamos supor, ela era do tamanho dessa casa, aí ela ficou dez vezes maior que essa casa, mas não deixou de ser essa casa, eu falo pro pessoal que na mesma porta que eu entrei no primeiro dia eu saí no último, com lágrimas nos olhos, mas eu saí”.

O apego de Seu José ao prédio da antiga cervejaria é explicado por Jodelet.

(...) a relação do sujeito individual ou coletivo com seu espaço de vida passa por construções de sentido e de significado que se baseiam não somente na experiência direta e na prática funcional ou subversiva que se desdobra (...) mas também no valor simbólico conferido ao ambiente construído pela cultura, pelas relações sociais, pelo jogo do poder (JODELET,2002,p.34)

Nos meses que antecederam o fechamento da fábrica, em maio de 1992, Seu José já percebia mudanças e desconfiava que a unidade seria desativada. Um mês antes do fechamento da fábrica, após recusar propostas de acordo para deixar a unidade, Seu José recebeu a notícia de que seria demitido.

“A hora que ele falou aquilo, eu fui na minha gaveta, peguei uns negócios meu, nem sei como eu fui, olhei para máquinas, dei uma paradinha na porta, não tem como se conter, porque eu entrei ali com 18 anos, solteiro, fiz uma vida lá, tava com 50, os colegas você sabe que encontra por aí, mas tem aquele hábito de todo dia você estar lá (...) foi difícil porque você vê até a pessoa né, que é o chefe também chorando, mas daí a um mês foi tudo mundo, talvez foi melhor pra mim não estar lá, porque a turma foi entrar, tinha tudo que nem policial, segurança, aqui ninguém entra mais, o cara saiu, foi jantar, não deixaram mais ele entrar, quer dizer, se o sujeito tinha deixado documento lá dentro, teve uma certa dificuldade para pegar”

Longe da fábrica no dia do fechamento, Seu José Valdemar acabou vivendo o momento mais triste dias depois da desativação da unidade, quando passava pela avenida onde o prédio está localizado.

“Quando em 69, 71, veio as máquina da Bélgica, eu tava ali na rua 7 com a avenida 2, veio o guarda rodoviário na frente (imita barulhos) todo com aquelas máquinas, aquelas carretas, a linha Skol, vi aquela linha zero da Bélgica, era festa, rojões, tudo mais, aí alguém falou assim da Bélgica, é linha pra sete anos de uso, daqui sete anos de uso tem que por outras (...) Deus quis me mostrar alguma coisa, não lembro aonde eu ia indo, acho que em algum laboratório, tô descendo a avenida 2, no mesmo lugar que em 69 tava entrando as máquinas, acho que, sabe esses filmes do tempo, a hora que eu tava na esquina esperando o carro passar, saindo de dentro a linha tudo sucata, agora aí, depois que fechou, saindo sucata, meu Deus do céu, eu sei que dou um beliscão pra ver se não era sonho”.

Perplexo com a coincidência de estar presente na chegada da linha em 69 e na sua saída em 92, o aposentado comenta:

“o coração parece que, deu um negócio, porque eu voltei em 69, aqueles rojões, aquela sineta, o guarda rodoviário”.

Nos mais de 30 anos em que trabalhou na cervejaria, Seu José lembra que ajudou até na construção de prédios e montagem das linhas de produção. A máquina que era moderna virou sucata, o prédio localizado na área central, que era o orgulho dos trabalhadores, foi considerado obsoleto. A modernidade surge modificando o presente e projetando o futuro, como defende Bauman ao citar Benjamin e seu “Anjo da História”, que se movimenta com as costas voltadas para o futuro e com os olhos postos no passado.

(...) sua face se volta para o passado. Onde percebemos uma seqüência de eventos, ele vê uma única catástrofe que empilha destroços sobre destroços e os lança a seus pés. O anjo gostaria de ficar, acordar os mortos e reconstituir o que foi destruído. Mas do Paraíso sopra a tempestade; ela tomou suas asas com tal violência que o anjo já não as pode fechar. Essa tempestade o empurra irresistivelmente para o futuro para o qual suas costas estão voltadas, enquanto a pilha de escombros à sua frente sobe até o céu (BENJAMIN, 1969, p.257 apud BAUMAN, 2003, p.22-23)

Aos 63 anos, Seu José Valdemar acredita que a maior herança que pode deixar para seus filhos é a dignidade com que enfrentou o trabalho.

“Porque eu quero que meu neto um dia, que minhas filhas sai pra cidade, porque é assim, ô Pelegrineti, é assim em tudo lugar, então a gente sente orgulho disso, você adquiriu dentro de uma empresa, porque o pessoal conhece eu por lá, pessoal não conhece político, eu era chamado Zé da Lata, aí mudou o meu nome”.

### **3.2.3- A preocupação com o futuro dos operários**

O fechamento da cervejaria surpreendeu seus funcionários, mas alguns já carregavam a desconfiança de que algo não ia bem na fábrica. Seu Waldomiro lembra que foi demitido juntamente com outros antigos funcionários da casa cerca de um mês antes da desativação da unidade.

“Então nós saímos um pouquinho antes, acho que um, sei não, menos de um mês antes, depois aí foi um dia já tinha fechado”

O fato de já ter sido demitido não diminuiu o impacto ao receber a notícia de que a fábrica tinha sido fechada.

“fiquei muito sentido mesmo porque, não só por mim, mas todo aqueles colega que eu tive lá dentro, tava tudo perto da aposentadoria, moço ficou desempregado, era uma época difícil de emprego (...) foi doído, eu senti bastante mesmo”

O aposentado conta que até hoje se emociona ao passar pelo prédio da antiga fábrica e ver a chaminé conservada no local.

“eu sinto assim né, vê lá, tanta saudade, porque eu trabalhava na caldeira, então a gente vê a chaminé, vivia olhando aquele chaminé, não podia sair fumaça preta de jeito nenhum lá sabe, tinha que regular aquelas caldeira direitinho, e no começo quando eu entrei lá era tudo manual, não tinha negócio de automático que nem tinha ultimamente, tanto que tudo lá era a mão (...)”

O trabalho na caldeira exigia muita atenção.

“água na caldeira é uma coisa que não pode faltar de jeito nenhum, então a gente ficava olhando aquele nível de água o dia inteiro, e a gente almoçava, jantava, andando com a marmita na mão, olhando o nível de água”

Após o fechamento da fábrica, Waldomiro conta que só voltou a entrar no prédio uma vez.

“ eu entrei uma vez mas não olhei muito, fiquei meio de longe, as caldeiras não estavam mais lá, só tava o lugar delas, nem queria entrar muito lá, ver tudo parado fica mais sentido”

O aposentado defende que o prédio deveria ter sido aproveitado para a instalação de outra fábrica.

“eu acho que aquele prédio lá, devia ter vendido para outra cervejaria, uma fábrica de refrigerante, porque tinha tudo lá (...) não podia começar a desmanchar lá dentro, sabe, mexer no maquinário,deixar daquele jeito até outra fábrica chegar ali (...) a cervejaria, antes de fechar, parece que eles alegava muito negócio de água, que tava no centro, caminhão atrapalhando o trânsito, que não podia mais ampliar a fábrica, entrar com máquina grande lá não podia entrar, acabou juntando tanta coisa que acabou fechando”

O aposentado acredita que a antiga unidade da cervejaria poderia ser mais útil à comunidade se abrigasse uma nova fábrica.

“a gente, em primeiro lugar, eu imaginava isso aí, porque dava mais emprego, o estudo é bom, mas emprego, escola tem bastante por aí né, agora prédio para montar uma fábrica, que já era uma fábrica, o mais interessante seria uma outra fábrica ali”

A preservação do prédio é analisada pelo aposentado não só como uma forma de conservação do passado industrial do município. Para Waldomiro, a estrutura da unidade ainda está em boas condições.

“a estrutura daquele prédio lá, em volta, não o maior, mas em volta, eu vi fazer tudo aquele negócio lá, fazia com bate-estaca, enterrava aqueles postes de concreto lá no fundo, era bem alicerçado mesmo (...) super bem feito, quanta laje nós fizemos lá pra cima, ia a gente mesmo fazer, funcionários mesmo, parava uma seção e ia tudo fazendo concreto, não tinha concreto pronto, usinado, era tudo na mão, era aquela montoeira de gente, subindo concreto na corda”

Do período em que trabalhou na cervejaria, Waldomiro lembra que também herdou muitos amigos.

“ amigos, aí nossa, tenho, muito dificilmente encontro uma pessoa, às vezes nem conheço a pessoa, há um tempo eu tava perto de casa, que eu moro perto do Paulistão (campo de futebol), tava passeando com meu cachorro, aí passou um rapaz de bicicleta, eu pensei, acho que é fulano de tal, aí ele voltou: você não é o Cebola?”

Apesar de estar aposentado, Waldomiro afirma que ainda se preocupa com o fechamento de fábricas em Rio Claro.

“ a gente vê tantas fábricas de Rio Claro que foi desativada, o Saad era uma fábrica boa, tecelagem Matarazzo, fábrica muito boa, apesar que tem o shopping já hoje, mas ficou uma época parada (...) a gente vê tanta gente desempregada, o que corta o coração da gente é esse negócio, tem hora que a gente fica escutando, vê uma fábrica dentro de Rio Claro dizendo que vai deixar a cidade e vai não sei para onde, fica preocupado, será que vai acontecer de novo, ao em vez de se preocuparem trazer mais fábrica, deixa ir as que já estão”

### **3.2.4-O orgulho do filho adotivo de Rio Claro**

Seu João tem guardado na memória o número de dias em que trabalhou na Cervejaria Rio Claro (Skol). “Faltou quatro dias para completar 20 anos” calcula o operário nascido em Tanabi. A carreira na cervejaria começou em julho de 1972, 14 dias após chegar a Rio Claro com a esposa e a filha mais velha, ainda bebê, para tentar uma vida melhor que a que estavam levando trabalhando na lavoura em Novo Horizonte. Nas lembranças ainda estão os detalhes do trabalho na cervejaria.

“Eu sempre trabalhei na fabricação como ajudante geral, era uma máquina denominada filtração de mostro, era o malte moído, cozido, juntamente com a quirela do milho, era um produto pouco mais grosso que a farinha do milho, em outras cervejarias usava quirela do arroz, aqui usava a do milho. Esse produto ia pra esse filtro”.

Para quem vinha do campo, o trabalho na linha de produção não oferecia grandes obstáculos.

“Não, pesado até que ele não era, na época eu vim da lavoura das fazendas, então tinha aqueles trabalho rústico, então tinha traquejo do pesado, pessoas que eram da cidade e iam trabalhar na máquina não sentia muito confortável e também tinha calor, a máquina trabalhava com temperatura interna de 76 graus, e a cada três horas essa máquina era aberta, cada três horas passava uma fabricação, cada fabricação que passava ela era aberta, então veja bem, esses 76 graus exalava, e depois a gente fazia a limpeza da máquina com água fria, tinha choque térmico”



Tranquilo nos relatos assim como no dia-a-dia na fábrica, Seu João foi mudando de cargo e melhorando de vida:

“aí eu fui galgando, dentro do setor de fabricação eu comecei do rodapé e eu fui até o máximo que dava para ir, na época eu era cozinheiro de cerveja e além disso liderava grupo de pessoas. Pra mim foi excelente, porque olha, eu não sou filho de Rio Claro, eu e esposa viemo da região de São José do Rio Preto, cidade Tanabi, onde eu nasci, agora toda mudança a gente faz quando não tá bem, a gente quando tá estabilizado não quer mudar, lá nos não estávamos bem financeiramente, início de casamento, uma filha de um ano, o dia que completou um ano viemo pra Rio Claro”.

O aposentado afirma que sempre procurou se empenhar no trabalho. Mesmo trabalhando no período noturno e tendo estabilidade no emprego por ser sindicalista, Seu João conta que procurava participar de todas as palestras para os funcionários.

“Tinha muita palestra pros funcionários no clube, todas as palestras eu participava, todo convite que fazia para mim participar eu tava lá, mesmo sendo sindicalista (...) me deram um brinde, prêmio, como pessoa de boa presença na seção”

Além de se preocupar em desempenhar bem suas funções, as histórias contadas por Seu João mostram que o operário também queria colaborar para a boa imagem da cervejaria na comunidade.

“a seção onde eu trabalhava era muito visitada, por ser incluída na área de alimentação, era tudo roupa branca, você imagina uma pessoa trabalhando com roupa branca que não sendo no escritório, tinha roupa branca graças à esposa, roupa sempre limpinha”.

Orgulhosos do trabalho que desempenhavam, Seu João conta que os trabalhadores não acreditavam que a fábrica pudesse um dia ser fechada, apesar de algumas mudanças ocorridas na década de 1990.

“Surpresa total não foi porque o processo de fabricação de cerveja na época nossa, lá onde eu trabalhava que era o início, até a cerveja entrar na garrafa, ela levava em média de treze a quinze dias, e ela no dia 22 de maio, quando engarrafou o último litro de cerveja é que fechou, ou seja, 15 dias antes nós já não tava mais fabricando a cerveja, que era pra reformar isso, reformar aquilo (...) em abril, algumas pessoas, vários trabalhadores

foram dispensados, então já foi um alerta, aí começou de novo fabricar, mas daí antes do dia 22, uns quinze dias antes parou de fabricar”

Os detalhes do último dia de funcionamento da cervejaria ainda estão nas lembranças de Seu João.

“No dia que a Skol fechou eu fazia o horário da noite, das 22 às 5 da manhã, saí de casa para ir entrar em serviço, cheguei lá estava fechada com batalhão de agentes de segurança, não sei de onde apareceu, quer dizer, já tava tudo esquematizado, só eu não sabia (...) é o mesmo que chegar em casa e a esposa ter ido embora, mas ou menos isso. Vinte anos é vinte anos, não é vinte meses nem vinte dias”.

“ Na maior parte das vezes, lembrar não é reviver, mas refazer, reconstruir, repensar, com imagens e idéias de hoje, as experiências do passado. A memória não é sonho, é trabalho” destaca Bosi. Passados mais de dez anos desde o fechamento da cervejaria, Seu João pode agora ter a dimensão do acontecimento dentro de sua vida, quando afirma que “ vinte anos não são vinte dias”.

A lembrança é uma imagem construída pelos materiais que estão, agora, à nossa disposição, no conjunto de representações que povoam nossa consciência atual. Por mais nítida que nos pareça a lembrança de um fato antigo, ela não é a mesma imagem que experimentamos na infância, porque nós não somos os mesmos de então e porque nossa percepção alterou-se e, com ela, nossas idéias, nossos juízos de realidade e de valor. O simples fato de lembrar o passado, “no presente”, exclui a identidade entre as imagens de um e de outro, e propõe a sua diferença em termos de ponto de vista (BOSI, 1979, p17)

A mudança para Rio Claro é vista como uma decisão acertada por Seu João.

“Eu gostava muito do que eu fazia, tinha orgulho de ser funcionário da cervejaria Skol Caracu. Aqui nós fomos adquirindo aos poucos alguma coisa que nós temos hoje, a casinha que estamos morando hoje, nossa, graças a Deus. Os que ficaram lá que eu conheço, vou passear lá uma vez por ano, não progrediu, estacionaram, envelheceram igual eu envelheci só que acho eu com uma desvantagem, é sol a sol, eu graças a Deus acho que fiz boa mudança (...) ao longo dos 20 anos nos fomos economizando também, como viemos da dificuldade, então tudo que nós ganhamos, não foi assim, nós temos vontade de comer isso mas não vamos comer pra guardar dinheiro, não foi assim, mas assim, se ganhar dez, acostumava gastar só oito, pra ter uma reservinha”

A perda do emprego também acarretou na perda de uma série de benefícios que o aposentado, como sindicalista, explica que foram obtidos com muita luta por parte dos trabalhadores.

“ A cervejaria dava pra nós, dava quer dizer, através do sindicalismo, que foi lutando, conquistando, o uniforme, tinha que usar bota de borracha, era tudo gratuito, depois conseguimos restaurante, pagava-se um valor irrisório, o que nós pagava era para pagar a água e o sabão para lavar os talheres, só para não dizer que era de graça, décimo terceiro todas as firmas têm, nós tinha um a mais, tinha o décimo quarto salário, que também conquistamos através do sindicato, e plano de saúde extensivo à família toda”.

Depois que a fábrica fechou, a visão do prédio passou a trazer tristeza para Seu João.

“uma tristeza, porque lá a gente queira ou não queria, não precisava ninguém falar, tinha certeza que tava juntando rato, barata, pombos fazendo ninho, e no coração de rio claro né? Era uma tristeza, eu sempre passei e ainda passo nas ruas e avenidas em torno, será que vai acabar em nada.”

Para o aposentado, a instalação de uma faculdade em parte dos prédios da antiga cervejaria trouxe um certo alívio para o medo de que a unidade acabasse completamente abandonada.

“Mediante o acontecimento que houve, que não tinha como voltar mais, foi uma boa solução, pelo menos dá oportunidade de alguém estudar”.

Quando a fábrica fechou, Seu João ainda precisava de mais quatro anos de trabalho para chegar à aposentadoria. Mas como era sindicalista, contava com estabilidade no emprego por mais três anos. Com o dinheiro que recebeu no acordo feito com a empresa, conseguiu se manter até chegar à aposentadoria e hoje trabalha como voluntário para entidades de Rio Claro. Sua preocupação agora é com a preservação do prédio e da história da cervejaria.

“Pra ficar registrado na memória de Rio Claro e dos rio-clarenses tinha que ser conservado, tinha que ser tombado para conservar para sempre, mas

conservar, e não deixar só lá o prédio. Por não ser filho de Rio Claro, mas tendo ficado 20 anos lá dentro, eu tenho orgulho de ter trabalhado lá dentro, e os rio-clarenses também, nascido aqui, eu acredito que deve ter orgulho de falar na minha cidade existiu uma cervejaria. Inclusive a minha netinha, que tá fazendo um ano amanhã, olha, meu avô trabalhou na cervejaria aqui, acho que vai ser um orgulho para ela”

Na apresentação do livro de Bosi, Chauí lembra que a autora escreve que “a sociedade industrial é maléfica à velhice”, pois nela todo sentimento de continuidade é destruído, o pai sabe que o filho não continuará sua obra e que o neto nem mesmo dela terá notícia. “Destruirão amanhã o que construímos hoje”. Ciente do risco de que sua história seja apagada da memória da cidade, Seu João defende a preservação do prédio para seus descendentes um dia possam reconhecer a importância da cervejaria para o desenvolvimento do município.

### **3.3- A mão-de-obra feminina na Tecelagem Matarazzo**

#### **3.3.1- Dona Arlinda, a pioneira**

Dona Arlinda é do tempo em que a Tecelagem Matarazzo nem era ainda tecelagem. Ela e a irmã, Dona Carolina, trabalharam em diferentes períodos na fábrica e hoje dividem as recordações morando juntas e passando o dia juntas numa instituição de Rio Claro que atende idosos. Aos 89 anos, Dona Arlinda ainda se recorda dos detalhes do trabalho na fábrica. Nascida em 1916, a aposentada começou a trabalhar na Tecelagem Matarazzo em 1934, logo após a inauguração da fábrica, quando na unidade ainda nem eram produzidos tecidos, apenas funcionavam no local os setores de fiação e torção. A conquista do emprego foi comemorada na época pela família.

“Muito contente, um salão enorme, aqueles maquinário, fomo pegando amizade, é que na minha memória não dá pra lembrar dos nomes das amigas, foi apagando tudo. Lá não era tecelagem, era somente fiação, torção, os fios já vinha pronto, torcia ali (...) era bom, sessenta mil réis por

mês,era um dinheirão pra quem nunca ganhou aquilo, ajudava minha mãe, meu pai era cego, tinha os filho,tudo, meus irmãos, eu sou a terceira filha, somos cinco, seis filhos, tinha que ajudar (...) era um orgulho a gente chegar assim, tinha que a gente trabalhou, quantas horas a gente trabalhou, e aquele envelope com sessenta real, isso me lembro muito bem, era uma alegria”.

Antes de começar na Matarazzo, Dona Arlinda trabalhava como empregada doméstica.

“Eu fazia tudo que desse certo na minha vida pra defender o pão de cada dia, a vida era difícil”

Na fábrica, começou logo a fazer amizades com as outras jovens.

“Cada um tinha sua tropinha né, ficava conhecendo e se, é questão de simpatia das pessoas, mas se dava com todos, oi, oi , bom dia, bom dia, mas conversar mesmo, palestra sim não tinha porque não dava tempo, era corrido, trabalho e nós ia em casa almoçar em casa correndo e voltava correndo pra entrar às duas horas (...) era puxado, ônibus não tinha, tudo a pé. Era muito gostoso, de manhã cedo nós ia correndo, brincando sabe, querendo bater nas portas, era tudo menina, um dia batemo numa porta, no outro dia o véio esperando nós na porta, não bater, era na campainha, porque campainha era novidade”

Muitas amigas de fábrica já faleceram.

“Eu ia com a Maria Alves, que felizmente ou infeliz ela não existe mais, já faleceu, aquela era amiga, pedaço do meu coração. E era bom demais né, ia correndo brincando pra rua de manhã cedo, na hora de almoçar vinha mais correndo que andando, sabe, uma loucura, tava com toda aquela vitalidade da vida, contente, alegre, pensando em ser feliz na vida, e graças a Deus não fui infeliz, fui feliz, criei cinco filhos, perdi três de doença, faleceu, meu marido, mas tenho dois filhos ainda, sou feliz, tenho dez netos e nove bisnetos”

A idade hoje impede que Dona Arlinda se lembre dos cargos em que atuou na fábrica, sabe apenas que trabalhou na torção dos fios. Mas, para ela, o mais importante permanece na memória e pode ser compartilhado com a irmã Carolina.

“Minha cidade, onde eu nasci, me criei, voltar pra casa, as lembranças, a noite nós perde o sono começa a conversar você lembra de fulano da rua

tal, cê lembra de ciclano ali em tal lugar, e vamos renovando tudo, porque o velho acho que não tem novidade pra contar, mas tá gravado verdadeiramente é o passado, porque aqui no presente, às vezes acontece hoje, depois de amanhã você não sabe, já apagou os neurônios da gente né”

Na apresentação do livro *Memória e Sociedade- Lembranças de Velhos*, Chauí questiona:

Por que temos que lutar pelos velhos? Porque são a fonte de onde jorra a essência da cultura, ponto onde o passado se conserva e o presente se prepara, pois, como escrevera Benjamin, só perde o sentido aquilo que no presente não é percebido como visado pelo passado (CHAUÍ, 1979,p.XVIII).

Dona Arlinda só pôde ficar na fábrica durante dois anos, porque quando se casou o marido, que era ferroviário, foi transferido para Araraquara. Mesmo que o casal tivesse permanecido em Rio Claro, ela acredita que não teria continuado a trabalhar porque o marido, já falecido, não permitiria. Depois a aposentada foi para São Paulo, e não acompanhou o auge e a decadência da Matarazzo em Rio Claro. Quando voltou à cidade, já idosa, afirma que ficou triste ao saber que a fábrica tinha sido desativada e estava abandonada.

“Acho que deveria permanecer ali aquela coisa maravilhosa que Rio Claro conseguiu, era a única fábrica, acho que naquela época não tinha fábrica de nada, tinha as tipografia”.

Para a aposentada, a instalação do Shopping Center Rio Claro na antiga fábrica foi uma boa solução para evitar o abandono.

“Há quem acha né, precisa, de qualquer maneira, tem que ter evolução, não podia ficar abandonado, tanto tempo ficou né? No shopping eu fui duas vezes, mas nós lembramos, eu e a Carolina, nós lembra, aqui era tal coisa, ali era tal coisa, ainda temos na memória”

A importância dada à lembrança varia de acordo com os valores culturais de cada sociedade. Bosi (1979, p.24) distingue que “haveria, portanto, para o velho uma espécie singular de obrigação social, que não pesa sobre homens de outras idades: a obrigação de lembrar, e lembrar

bem”. A autora destaca que nem toda sociedade espera, ou exige, dos velhos que se desencarreguem dessa função. Para BOSI, os graus de expectativa ou de exigência não são os mesmos em toda parte. “O que se poderia,, no entanto, verificar, na sociedade em que vivemos, é a hipótese mais geral de que o homem ativo (independentemente de sua idade) se ocupa menos em lembrar, exerce menos frequentemente a atividade da memória”. Nos depoimentos, os ferroviários mais velhos, juntamente com Dona Arlinda e sua irmã, Dona Carolina, estão entre os que mais se recordam dos detalhes de como era o trabalho nas oficinas e na fábrica na hora de fazer os relatos. Durante as conversas são também freqüentes as queixas de que atualmente os mais jovens já não se interessam pelas histórias da época em que eram operários.

Em 2004, Dona Arlinda participou do primeiro encontro de ex-funcionárias da Matarazzo. A veterana não conseguiu encontrar suas amigas, porque muitas já faleceram ou estão doentes, sem possibilidade de sair de casa, mas mesmo assim acha importante a iniciativa do reencontro e pretende participar dos próximos.

“Eu acho bonito, apesar de não encontrar nenhuma colega minha mais, acho , penso eu, que só existe eu daquela época”.

Na conversa Dona Arlinda afirma que às vezes se esquece dos detalhes da juventude, mas seus relatos mostram que muitas coisas ainda estão vivas na memória desta pioneira da Tecelagem Matarazzo.

“tá gravadissimo, não se esquece nada, desde criança, tudo que aconteceu no passado, na nossa memória, a gente vê aquela rua da Samambaia, aquele areião, tinha muita areia, os moleque ajuntava areia, e como a enxurrada levava muito, as calçadas ficava muito alta, tinha degrau pra subir nas casas, e a gente pegava vara verde de bambu e saltava de vara de cima da calçada no meio daquele monte de areia, nossa era lindo, aí quando chegava de noite eu sonhava que meu vestido era bem rodado, eu ia pular e saía voando, sonhei isso até os 65 anos de idade, não tinha apagado da minha mente aquele sonho, tão gostoso que a vida era, era feliz e não sabia”.

Jodelet defende a estreita relação entre memória e espaço. Citando a obra de Halbwachs, “A Memória Coletiva”, Jodelet (2002,p:32) lembra que os grupos de seres humanos “desenham” sua forma sobre o solo e reencontram suas lembranças coletivas no quadro espacial assim definido. Até os objetos com os quais convivemos em nosso cotidiano colaboram para a sensação de estabilidade. “A memória coletiva se apóia em imagens espaciais e não existe memória coletiva que não se desenvolva num quadro espacial” enfatiza Jodelet. A modernidade está caracterizada hoje como um desafio à criação dos laços sociais.

### **3.3.2- Dona Carolina, a ex-funcionária que preservou a Matarazzo nos sonhos**

Dona Carolina conseguiu um emprego na fábrica da Matarazzo em 1936, quando sua irmã Arlinda já tinha deixado o trabalho para se casar. Nascida em 1921, começou na linha de produção aos 15 anos como espuladeira.

“Era um tubinho pequenininho, trabalhava nas máquinas, trabalhava detravessado, não pode mostrar, se pudesse mostrar hoje em dia as máquina, depois eu passei pra, trabalhei em todos os serviços, bobina, hastes”.

Nessa época, a tecelagem ainda não tinha teares.

“Quando eu saí tava montando as máquinas, eu sai em 15 de dezembro de 43, tava começando a montar as máquinas pra tecido. Eu gostava sim, muito bom, era um serviço limpo, a gente podia ir arrumadinha, era quase que um passeio, era um serviço leve, tinha a esperteza, tinha que a pessoa ser esperta, porque principalmente na espula, a pessoa tem que ser mais esperta, então eles escolhiam porque era, os tubinho era muito pequenininho, não podia bobear, olhava aqui, já enchia lá e já ia mudando de espula vazia”.

Para Dona Carolina, o emprego na Matarazzo também foi visto como uma conquista.



“Foi muito bom porque o único lugar que tinha um salário melhor era a Matarazzo, a gente trabalhar de empregada era diferente, não tinha horário para entrar, horário pra sair, ali não, eu entrava, eu entrava seis horas da manhã, saía às dez, entrava às duas e saía às seis, e outra semana entrava às dez, saía às duas, entrava as seis e saía às dez da noite, pra poder ter um tempo bom pro almoço”

Para muitas meninas de famílias humildes, a Matarazzo significava a chance de um futuro melhor.

“Eu, o maior prazer, quando eu peguei o serviço lá na Matarazzo eu falei graças a Deus, agora não vou ficar com a barriga molhada de lavar roupa, porque eu com quinze anos eu lavava, eu passava, limpava a casa, somente cozinhar eu não cozinava, até serviço de quintal ela dava pra eu fazer”;

A correria na fábrica não assustava Dona Carolina.

“A gente é pobre, nasceu no serviço, está acostumada com o serviço pesado, a gente ia buscar lenha, às vezes a gente ia cortar bambu pra fazer cerca, e eu gostava de limpar os bambus. Lá na Matarazzo era levinho, era corrido, corrido era, era por produção”.

Destino comum a muitas mulheres de sua época, Dona Carolina também teve que deixar o emprego sete anos depois para casar.

“Eu fiquei triste de deixar minhas amigas, fiz um caderno, cada uma escreveu um versinho, deixou uma lembrança pra mim né (...) lá a gente fazia amizade bastante, só que não tinha tempo, era na hora da entrada, que entrava um pouquinho mais cedo, dava tempo de conversar, e na hora que a gente saía a tarde, ia encontrando as amigas, ia conversando”.

Se o marido tivesse permitido, Dona Carolina afirma que continuaria na Matarazzo.

“Eu continuava, procurava não ter filhos pra poder continuar trabalhando, gostava de ter meu dinheiro, sempre tive meu dinheiro, porque mesmo em casa eu bordava, eu costurava (...) o bordado é como coisa que a gente tivesse imaginando outras coisas, dá tempo de sonhar enquanto está bordando”

Mãe de cinco filhos, Dona Carolina hoje é viúva, mas conta ainda com 16 netos e 17 bisnetos. Quando soube que a fábrica tinha sido fechada, Dona Carolina lembra que ficou muito triste.

“Eu fiquei sim porque muitos operário ficou sem serviço né, ficou porque tinha bastante, bastante mesmo”

Na década de 1990, a ex-funcionária acompanhava o abandono do prédio.

“aí, ia ver, ficava triste, ver onde a gente trabalhou e hoje tudo abandonado né, a gente ficava triste, e a noite que a gente dormia e sonhava que tava trabalhando, muitos e muitos anos eu tava na Matarazzo, mesmo depois de casada, tinha filhos tudo, mas eu não esquecia do Matarazzo”.

Como alternativa para resolver o problema do abandono do prédio, Dona Carolina acredita que a instalação do Shopping Center Rio Claro foi uma boa opção.

“Eu achei porque antes disso teve um supermercado lá, a gente ia fazer compra lá, mas agora com o shopping é muito bom, porque eu tenho meus bisnetos, de domingo eles vão brincar lá, porque hoje não pode brincar na rua, como antigamente, então se não tivesse o shopping, um lugar de lazer, não tinha divertimento pras crianças”.

As visitas ao shopping center são uma volta ao passado para Dona Carolina.

“Tem bastante parte que era da fábrica, lá dentro não dá, porque modificou muito, mas por fora dá pra ver bem a antiga Matarazzo”.

A ex-funcionária considera importante a preservação da história da fábrica através da fachada do prédio, que foi mantida durante a reforma para instalação do shopping.

“Eu achei sim, muito importante, a gente tem orgulho porque pelo menos tinha uma indústria dentro da nossa cidade, já tinha a cervejaria, mas o Matarazzo era muito importante”.

Junto com a irmã Arlinda, Dona Carolina também esteve no primeiro encontro das ex-funcionárias realizado em 2004, mas não conseguiu reencontrar as amigas.

“Só quem entrou depois, quando a gente tava saindo, tem algumas, mas do tempo que eu entrei mesmo, faleceram”

Sem saber, as irmãs são hoje também parte do patrimônio da antiga Tecelagem Matarazzo.

### **3.3.3- Vida permeada pela tecelagem**

Quando o primo avisou a família que tinha conseguido emprego para Dona Doraci, a notícia foi comemorada com festa no sítio próximo à Corumbataí. O primo transportava madeira para a Matarazzo, e além de conseguir emprego para a menina na tecelagem ainda hospedou Dona Doraci na casa de sua família durante um mês, até que seus pais concluíssem os preparativos para vir morar em Rio Claro. Aos 14 anos, ela foi trabalhar no setor de fabricação de fitas de cetim e de gorgurão. Um ano e meio depois, com a desativação do setor, Dona Doraci conta que passou para os teares. Para a menina, não era fácil fazer tecidos.

“Não era muito fácil não, viu Carla, era bem puxado, enquanto foi Matarazzo mesmo a gente trabalhava por produção, então quanto mais produzia mais ganhava. Depois que passou para Cianê daí não, daí foi salário fixo, mas no Matarazzo era por produção, e era uma imensidade de teares, conforme o tecido era 26, 30 teares, era um horror, não podia bobear”.

Naquela época, Dona Doraci não imaginava que passaria 25 anos de sua vida trabalhando na fábrica, e depois ainda iria morar na casa localizada dentro da Matarazzo. Foi também na unidade que conheceu muita gente e ganhou algumas amigas.

“A gente tinha bastante amizade né, conhecia bastante, mas amizade mesmo era poucas, uma, duas (...) a Maria do Carmo mora ali perto do Pantoja (supermercado), então uma época a gente trabalhava no Matarazzo e a gente fazia horário corrido, não tinha restaurante, porque o restaurante foi feito pela Cianê, então a gente tinha que levar marmitta e eu almoçava sempre junto com ela sabe, almoçava, jantava, de vez em quando eu comento com meu marido, da época que a gente almoçava e jantava junto”

Na década de 1980 Dona Doraci foi surpreendida pela venda da Matarazzo para a Cianê. Na época, faltava pouco para sua aposentadoria.

“Faltava quatro anos pra me aposentar quando fechou a Matarazzo, foi um, Nossa Senhora, foi uma tristeza, você nem imagina. Foi assim, foi ficando fraco nosso serviço, foi ficando assim começando a mandar as pessoas embora, e daí não teve jeito, foi daí pra frente ficando cada vez pior, no final tava triste, você saia pra vir embora às dez horas da noite, aí, aquele monte ia tudo para seção pessoal, ia tudo dispensado sabe”

Dona Doraci ficou, mas sentiu a redução nos ganhos.

“Quando acabou a Matarazzo era um salário muito bom.... daí caiu muito porque na Matarazzo trabalhava por produção, daí foi um salário fixo então foi nossa, caiu, reduziu bem o salário, na época do Matarazzo era bom sim, e como era bom e a pessoa era por produção, então a pessoa, queria quanto mais fazia mais ganhava, então a pessoa, Nossa Senhora né”

Com a mudança na administração da unidade, Dona Doraci também mudou de cargo.

“Quando passou pra Cianê eu saí dos teares, passei pra fazer o serviço de passadeira, tudo que acontece de errado é a passadeira que vai consertar sabe, dava aqueles rombo, arrebentava tudo o fio, então tinha uma pessoa pra fazer esse serviço, se era defeitinho pequeno então tem que desmanchar, quando era grande não, o chefe assinava e ia embora”

Em meio ao trabalho nos teares, Dona Doraci acabou conhecendo também seu marido, Gilberto Silva dos Santos, que em 1978 veio para Rio Claro, transferido da Matarazzo de São Paulo, para trabalhar como segurança.

“Então o serviço dele, como era encarregado da segurança, geralmente tava sempre na portaria, então conversava com tudo que entrava, saia (...) ele passava assim pelo salão e eu trabalhava perto da porta, e de vez em quando eu saia dar uma olhadinha lá pra fora, e ele tava entrando pelo salão, saindo pela porta, quando ele falou assim, você não quer casar comigo? Eu falei nossa, o que que é isso, assim tão de repente, eu falei olha, isso aí é caso para se pensar, eu vou pensar no seu caso, depois a gente ficou assim conversando, deu certo, eu marquei, ele foi na minha casa”.

A conversa na linha de produção acabou em namoro, noivado e casamento. Assim como Gilberto e Doraci, muitos outros casais se conheceram trabalhando na Matarazzo. Em 1989, quando a Cianê fechou, Dona Doraci já estava aposentada após trabalhar 25 anos na Matarazzo, mas continuava ligada à tecelagem. Depois de se casar com Gilberto, os dois foram morar numa casa construída dentro da área da fábrica, onde hoje se encontra um posto de combustíveis que fica ao lado do Shopping Center Rio Claro.

“Foi uma tristeza, e nós, por incrível que pareça Carla, a gente morava ali na casa da fábrica, cê é daqui de Rio Claro mesmo? A primeira casa, onde é a primeira entrada aqui do shopping, tinha uma casa, tinha a esquina, o alambrado, depois tinha uma casa, que é quase em frente onde tem aquelas barraquinhas”.

Ter a fábrica abandonada como vizinha trouxe muita tristeza para Dona Doraci e até ao fazer o relato, tantos anos depois, ela ainda não consegue segurar o choro.

“Passado uns tempo, a gente já tinha conformado mas no começo Carla, dava uma tristeza, foi triste viu, porque você vê, trabalhar 25 anos, ver as pessoas que trabalhavam, teve uma época que tinha nossa, mais de mil funcionários. Sei que tinha nossa, era gente que trabalhava lá e depois acontece isso né, a gente ficou triste, na época que fechou a gente, Nossa Senhora, mas depois a gente foi se conformando, o que que ia fazer”.

Mesmo com o fim da fábrica, o casal, que já tinha uma filha, continuou morando na casa localizada na área, porque Gilberto permaneceu como segurança do patrimônio. Preocupada com o abandono do prédio, Dona Doraci afirma que ficou feliz quando, em 1994, começaram as negociações para instalar no local o Shopping Center Rio Claro.

“Bem melhor né, pelo menos deu emprego pra alguns, pra alguns, pra muitas pessoas, na época que tava fechado lá não né, não tinha, tudo lá parado fechado, e a gente lá, e ele lá segurança, nós morando lá e eles fazendo os rolos deles pra comprar, pra construir o shopping, e a gente torcendo pra que desse certo, pelo menos vai ter um shopping aqui, eu senti que tinha que sair de lá, nós tinha o terreno aqui, tivemos que fazer casa correndo, tivemos que sair de lá”.

A família permaneceu na casa ao lado da antiga fábrica até abril de 1995. Em outubro o shopping center foi inaugurado.

“Aposentei, saí do serviço, mas continuei lá, e a gente quando foi pra sair, o shopping, tavam construindo o shopping e nós lá, comendo poeira”

Seu Gilberto continuou trabalhando, depois, como segurança do shopping, e está aposentado há três anos, mas continua trabalhando no local. Toda vez que vai ao shopping center, Dona Doraci não consegue deixar de pensar na tecelagem com saudade, principalmente quando vê a fachada que permanece igual aos tempos da fábrica.

“Acho que ficou bom, porque mais é a frente que você vê, o fundo não tinha como ficar mais coisas (...) lembro, uma árvore da entrada, a gente entrava na portaria, a portaria ali é a árvore que ficava na frente, na entrada do shopping. É incrível que às vezes até agora que eu sonho com o Matarazzo, sabe daqueles sonho que cê tá perdendo hora, procura o uniforme e não acha, procura uma coisa e não acha?”.

Como segurança, Seu Gilberto acompanhou o auge, a decadência, o abandono e a refuncionalização da antiga tecelagem com a instalação do shopping.

“Foi difícil pra mim, mas eu sabia que era uma prosperidade, sabe, do jeito que estava não podia ficar, porque aquilo ia deteriorando sabe, o tempo consumiu aquele passado brilhante da Matarazzo”

Para Seu Gilberto, porém, uma nova fábrica seria a refuncionalização mais adequada para o prédio da Matarazzo.

“Tá melhor do que era quando tava desativada a fábrica. Com o patrimônio desativado imaginou hoje como seria? Mas se viesse uma outra indústria, como era pra vim, a indústria de bicicleta, na época do prefeito Azil Brochini, faltou entendimento entre eles, não deu certo. Seria mais interessante. Se tivesse uma fábrica onde era a fábrica, o shopping teria instalado, mas em outro local, isso aí nós tem certeza que iria vim, quem sabe na Skol, então teria o shopping e mais uma indústria, pra mim, como operário, seria importante mais a indústria, porque era mais gente trabalhando, mais família, tem gente no shopping, mas o número de funcionário é pequeno”..

Dona Doraci destaca que os encontros das ex-funcionárias realizados em 2004 e 2005 proporcionaram o contato com mulheres que foram suas amigas durante anos. Após a aposentadoria, ela havia perdido o contato com as outras funcionárias da tecelagem.

“Foi ótimo né Carla, já é meio difícil a gente ter contato, até por telefone, ir na casa é mais difícil ainda, então foi ótimo, eu adorei, quando elas falaram de fazer, nossa, fiquei feliz, eu já falei pra Julia, todos que fizeram eu quero ficar sabendo. Acho que precisava mesmo fazer esses encontros pra gente ver a pessoa, porque de vez em quando você encontra numa loja, num supermercado né, mas vê um pouquinho, não dá tempo da gente ficar conversando”.

A dificuldade em conseguir se identificar com o lugar é destacada por Bauman como uma característica da modernidade:

Para nós em particular- que vivemos em tempos implacáveis, tempos de competição e de desprezo pelos mais fracos, quando as pessoas em volta escondem o jogo e poucos se interessam em ajudar-nos, quando em resposta a nossos pedidos de ajuda ouvimos advertências para que fiquemos por nossa própria conta, quando só os bancos ansiosos por hipotecar nossas posses sorriem desejando dizer “sim”, e mesmo eles apenas nos comerciais e nunca em seus escritórios- a palavra “comunidade” soa como música aos nossos ouvidos. O que essa palavra evoca é tudo aquilo de que sentimos falta e de que precisamos para viver seguros e confiantes (BAUMAN,2003,p.8)

O autor destaca que a comunidade não é um mundo que está a nosso alcance, mas no qual todos gostariam de viver e esperam um dia conquistar. “Comunidade é nos dias de hoje outro nome do paraíso perdido- mas a que esperamos ansiosamente retornar, e assim buscamos febrilmente os caminhos que podem levar-nos até lá” (BAUMAN, 2003, p. 9).

Nesse mundo de constantes mudanças, a busca dos homens em pertencer a um determinado grupo parece ser uma conquista cada vez mais distante. Em substituição à busca pela comunidade, surge então a pela identidade. Para Bauman (2003,p.20), a identidade deve “invocar o fantasma da mesmíssima comunidade a que deve substituir. A identidade brota entre os túmulos das comunidades, mas floresce graças à promessa da ressurreição dos mortos”. Muitas funcionárias da Matarazzo tiveram que

deixar a fábrica quando se casaram, ou mesmo as que prosseguiram no trabalho acabaram perdendo contato com as amigas da indústria. Nos depoimentos, fica clara a intenção de retomar o contato, muitas vezes na esperança de voltar a ter a alegria e o entusiasmo que caracterizam as lembranças da juventude.

A aposentada hoje sente falta de fotografias, vídeos e outros documentos que pudessem ajuda-la a relembrar os tempos de fábrica. Para ser completa, a memória dos lugares precisa também das vozes e do trabalho daqueles que a buscam, nelas se encontram ou a constroem. “O estilo e a história de uma época se exprimem por meio das formas da arquitetura e da organização urbana. O espírito de um tempo se torna, assim, aquele espírito dos lugares onde ele desenvolveu sua ordem ética, estética e funcional” (JODELET, 2002, p. 40). Dona Doraci gostaria de ter em mãos fotos da época em que ainda era uma funcionária da Matarazzo.

“A gente na época não lembra que um dia ia acabar isso, a gente teria as fotos pra lembrar. Tudo foi bom, principalmente as amizades que a gente fez”

### **3.3.4- A alegria de reunir as amigas de fábrica**

Dona Júlia ainda não tinha nem 14 anos quando foi admitida como aprendiz de tecelã na Matarazzo em 1956.

“Aquele tempo era Matarazzo, Saad, Paulista e a Caracu. Então quando você conseguia um emprego assim era uma delícia, era tudo muito seguro. E a população era menor também aquele tempo, então quer dizer que era mais fácil arrumar emprego. Foi muito bom, eu acho assim eu tenho é muita saudade, a gente às vez fala a gente era feliz e não sabia, a gente era feliz e sabia sim, era uma idade gostosa (...) a gente passava uma fase aprendendo, um tempo, depois pegava e já começava a trabalhar, tecelã mesmo, aprendia lá mesmo , com as próprias funcionárias, você vê que diferente hoje, como modernizou, mesmo os mecânicos, entrava lá e aprendia com os outros que estavam lá”.

Dona Júlia permaneceu como tecelã durante os dez anos em que trabalhou na tecelagem.



“Só foi aumentando os teares, porque no começo trabalha com quatro, depois trabalha com seis, depois ia aumentando, eu cheguei trabalhar com dez, doze máquinas. Era bem puxado, porque eram 4 horas, depois você vinha embora, descansava, depois mais quatro horas, voltava para trabalhar. Era dividido, tinha também horário oficial, que eles chamava, era das 7 às 11 e da 1 às 5, agora horário de turma, das 6 da manhã até às 10, se ia embora, voltava às duas e trabalha até às 6 da tarde, a outra turma entrava às dez e saía às duas, entrava às seis e saía às dez da noite. Era gostoso”

O ambiente de trabalho encontrado na Matarazzo provoca saudade até hoje em Dona Julia.

“Eu não lembro de eu ter inimidade, eu não lembro de puxar tapete, esse negócio que hoje falam que tem muito, eu não sei porque eu não trabalho hoje, mas hoje falam, é fulano gosta de puxar tapete, naquele tempo não tinha, eu não lembro”

O salário na tecelagem era considerado muito bom para a época. Dona Júlia, que começou a trabalhar cedo para ajudar a família, explica que:

“aquele tempo, e se você conversar com algumas das meninas, vai falar a mesma coisa, era uma época que você não ficava com o dinheiro, pelo menos no meu caso, entregava o dinheiro pra minha mãe, minha mãe tomava conta, quando eu precisava de alguma coisa. Ainda eu peguei essa época, de não ser muito independente não. “

Dona Júlia deixou a Matarazzo em 1966 porque já estava casada e não tinha com quem deixar a primeira filha.

”Parece que aquele tempo não é como hoje, hoje as mulheres são mais independente, trabalham mesmo, coloca uma pessoa pra olhar a criança né, porque no meu tempo pelo menos não tinha, mãe não olhava, ou você deixava com o filho mais velho, ou você , a gente não deixava como hoje, casa da avó, não, não , aquele tempo eu não lembro disso não. Era assim mesmo, quando tinha filho a pessoa saía, várias amigas minhas aposentou lá, os filhos cresceram, mas era assim, o filho mais velho que olhava, eu achei melhor, mas a gente arrepende às vezes”.

Foi com tristeza que a aposentada recebeu em 1989 a notícia de que a fábrica, agora Cianê, seria fechada. A fábrica onde teve orgulho de trabalhar.

“Tinha sim, tinha orgulho. Eu já não trabalhava mais há muito anos, mas a gente sente porque foi um lugar que eu não só eu mas muitas aí falaram que a casa que ela mora hoje foi construída com o serviço de lá. E eu também ajudei muito minha família na época, então foi triste a gente saber, eu fiquei triste quando eu soube que ia vender já, quando vendeu pra Cianê, porque Matarazzo era um nome assim, porque não tinha só aqui”.

A tristeza também tomava conta quando a ex-funcionária passava pela Vila Paulista no início da década de 90, quando a fábrica estava abandonada.

“Triste né, Carla, fala a verdade, e até hoje eu passo e penso assim, aqui era a entrada, quantos anos, quantos dias que você entrou por ali, porque mudou mas você lembra direito onde que é, eu entro lá, eu entro no Gimenez (supermercado instalado no shopping), eu fico, eu trabalhei muito aqui, nesse espaço. Eu lembro, eu ficou pensando essas coisas, isso não apaga da mente da gente não. (...) quando começou reformar pra fazer o shopping eu fiquei feliz, quando inaugurou eu tinha que ir lá porque eu queria ver onde trabalhei, é uma coisa gostosa”.

Carlos destaca a relação entre as formas arquitetônicas e a memória das pessoas que viveram num determinado lugar:

As formas que a sociedade produz guardam uma história, na medida em que o tempo implica duração e continuidade. As formas materiais arquitetônicas guardam um conteúdo social que a memória ilumina, tornando-as presente e, com isso, dando-lhes espessura, pois lhes é conferido um conteúdo no presente-fato ignorado pelas propostas de realização de operações urbanas na metrópole. A memória articula espaço e tempo com base em uma experiência vivida em um determinado lugar. Nesse sentido a construção do lugar se revela, fundamentalmente, como construção de uma identidade. A memória liga-se, decididamente, a um lugar, ao uso e a um ritmo, logo, a uma relação espaço-temporal, e não apenas a uma incursão no tempo- lugar e memória são indissociáveis (CARLOS; 2001,p217)

Até hoje Dona Júlia consegue reconhecer no shopping onde ficava cada setor da fábrica.

“Até o lugarzinho onde a gente paquerava. Era uma delícia, porque às vezes, teve o horário corrido também, o que eles chamavam de horário corrido era das 5 da manhã à 1 da tarde, então eu não lembro direitinho se era 10 horas que a gente saía pra almoçar, acho que era 10 horas, era meia hora de almoço, mas essa meia hora de almoço era uma delícia, ia almoçar, paquerar um pouquinho. Gozado que você não apaga da sua mente, a gente lembra detalhes assim”

Dona Júlia também sente falta de fotos que registrassem como era a fábrica.

“Ah mudou, mudou porque existia na minha época dois salões que eles chamavam, salões de baixo e salões de cima, eu trabalhei nos dois né, então o meio era vago que entrava caminhão, sabe, você sabe Carla, eu procurei tanto foto dessa época, mas naquela época a turma não tirava foto, procurei tanto uma foto do jeito que eu vejo, aqueles caminhões entrar e ir pra baixo pra descarregar o material, não achei, fui no arquivo da prefeitura, a única coisa que eu achei no arquivo são umas três folhas só, só isso, escrito lá quando que os italianos comprar o prédio e fizeram”

A saudade dos tempos da Matarazzo levou Dona Julia, junto com outras duas amigas, a organizar o primeiro encontro das ex-funcionárias da Matarazzo, em janeiro de 2004.

“Sabe surgiu entre eu e mais uma num supermercado. Conversando assim eu falei, aí gente, eu tenho uma vontade de encontrar as meninas lá, que trabalhamos junto, tudo, e ela falou, então vamos fazer um chazinho, eu vou fazer um chazinho na minha casa, eu vou convidar você, convida mesmo que eu vou sim. E olha Carla isso foi dia 5, dia 6 de janeiro, quando surgiu essa idéia eu comecei a falar pra uma, falar pra outra, aquela que eu conversei no supermercado falou com outras e eu comecei a ligar, quando eu vi tinha mais de trinta, umas trinta e cinco, eu falei nossa, na minha casa, será que vai caber né? Mas Carla, olha, isso foi dia 6 até 10 janeiro, quando foi dia 29 de janeiro nós fizemos esse encontro, que foi de 2004, que foi o primeiro, e você sabe que nós conseguimos mais de 100 meninas, 104 parece que foi. Daí uma ofereceu o salão, lá, também trabalhou no Matarazzo a dona do salão, e ela ligou pra mim, Julia tô sabendo que você vai fazer um chá, tem que alugar cadeiras, aqui eu tenho um salão e eu nem sabia que ela tinha salão, que ela era a dona do salão”.

A emoção do reencontro com as amigas está viva nas lembranças.

“Como foi gostoso, foi muito bom aquele reencontro das meninas, que eu chamo todas de meninas, todas meninas. Foi lindo, todas gostaram, tem meninas aí que falam pra mim que moram na mesma cidade, no mesmo bairro, na Vila Alemã, e não encontravam a outra há trinta anos. E nesse encontro elas se encontraram. Foi um, eu não sei se você lembra, mas foi um abraço daqueles”

A realização do encontro das ex-funcionárias pode ser analisado como uma tentativa de impedir que o passado seja apagado. De acordo com Jodelet (2002:p31), quando se pensa em desenvolvimento, a temporalidade é mais “a de um presente voltado para o futuro e, nesse movimento, o futuro

será construído da memória do passado”. A autora defende a busca por um progresso não destrutivo, solução que não pode ignorar a tensão entre a temporalidade do desenvolvimento e a que é igualmente implicável na idéia de durabilidade - “o que pressupõe a abordagem das transformações de estados naturais, materiais, econômicos e sociais, sob a espécie da preservação, da duração, da perenidade das formas naturais, materiais e sociais existentes”.

O encontro foi repetido em 2005, com um jantar, e deve ser realizado novamente em 2006.

”Eu até penso, até me cobram pra fazer um grupo de terceira idade, porque as meninas aí, todas, olha tem, acho que a mais nova deve ter 47, 50 anos, fazer um grupo de terceira idade, eu no momento acho que não tenho tempo pra isso, não sei, eu acho porque eu já, não que eu participei de grupo, mas eu converso com coordenadoras, eu vejo que dá um pouquinho de trabalho, tem que correr atrás. Isso que nós fizemos nós vamos fazer de novo agora em janeiro, pelo menos um por ano agora a gente faz, agora o ano que vem nós vamos fazer que nem o primeiro, sem os maridos, porque não deu certo, porque foi a noite, e as meninas então: ah, eu não vou, porque meu marido não vai, então eu achei que vai valer mais a pena fazer a tarde”.

### **3.3.5- Amores de fábrica**

Seu Pedro e Dona Neusa também se conheceram dentro da Tecelagem Matarazzo. O casamento aconteceu na década de 1960, e hoje eles já tem dois filhos adultos. Seu Pedro começou a vida na fábrica em maio de 1958, como ajudante de máquina. O aposentado destaca que na época um emprego na Matarazzo era um dos melhores da cidade.

“Você vê que tinha, nós temos uma colega que trabalhava no Banco do Brasil, ela ficou na dúvida se ela entrava no Matarazzo ou no Banco do Brasil. Ela optou certo, hoje ela tá bem, com aposentadoria que ela teve. Mas naquela época o Matarazzo era uma das melhor firma aqui de Rio Claro”

Seu Pedro lembra:

“entrei com 19 anos, só entrei lá na época porque eu jogava bola. Naquela época quem era jogador tinha privilégio de entrar no Matarazzo ou na Paulista, porque tinha o time da fábrica e a Paulista tocava o time do Rio Claro (...) então o Matarazzo soube que eu tava quase entrando na Paulista, eu ia entrar no escritório, imagina, entrar no escritório, eu tinha só o quarto ano, então no sábado me chamaram aqui, eu joguei, na segunda-feira eu entrei”

Além do trabalho na fábrica, Seu Pedro também passava as horas de folga na Matarazzo.

“Todo domingo jogando bola, meio da semana treinando, ali onde termina ali o alambrado ali era um morro, o campo era ali, tinha arquibancada, iluminação pra jogar de noite, era bem moderno”.

Na mesma época Dona Neusa também começou a trabalhar na fábrica. Aos 16 anos, a jovem primeiro foi designada para o setor de fita. Já trazia experiência do trabalho na fábrica de calçados Codo, que ficava no bairro Cidade Nova.

“Entrar no Matarazzo era uma coisa, era tempo de fita, então a gente fazia, era um bolo de cetim, então punha numa roda, fazia a spulinha, tipo até um carretelzinho pequenininho assim, pra por na lançadeira e a lançadeira fazer a fita. Inclusive eu comecei paquerar ele quando eu entrei lá na fita e ia buscar as coisas lá, lá em cima. De lá da fita eu passei pra limpa peça, limpa peça a gente tirava aqueles fiozinhos que ficavam do lado com uma tesoura, depois dali eu fui pra tecelagem, ser tecelã, então eu fui aprendendo ali as coisas, então eu era uma tecelã muito caprichosa, aprendi bem, que quando tinha aqueles tear tudo bagunçado, tudo sem. Você conhece tear?”

Além de promover o encontro entre muitos casais, a Matarazzo também lançou moda e quebrou tabus na cidade. No início da década de 1960, as mulheres trabalhavam de saia na fábrica. Quando surgiu a moda das saias mais curtas, começaram os problemas.

“A gente tinha que se espichar para pegar o fio, com a saia era difícil, aquele tempo chamava a atenção mais do que hoje, hoje em dia as meninas, de primeiro não, a gente usava a roupa aqui, depois que foi encurtando, então conforme você fazia assim, aparecia tudo a perna, os mecânico ficavam olhando “

Seu Pedro lembra que, na época, o uso da calça era relacionado ao comportamento dos jovens:

“Era interessante que naquela época quem usava calça comprida tomava o nome que era biscate, mas aí teve que colocar calça comprida nas mulher porque a saia encurtou e não tinha condição de trabalhar”

Hoje Dona Neusa se diverte com o constrangimento que passou ao vestir a calça.

“Obrigaram a gente colocar uniforme, então era calça comprida e jaqueta, deram uniforme pra nós e nós entramos no vestiário, meu Deus do céu, e agora, pra sair do vestiário foi uma luta, e os homens ficaram tudo de fila, esperando nós sair do vestiário, aí que vergonha, olha que coisa, melhor que a saia, depois daquilo começou pra fora também a usar calça comprida”.

Dona Neusa lembra que o trabalho era corrido dentro da tecelagem

“Era corrido porque você vê, uma spula era quatro tear, você ficava virando quatro tear. Eu acho que quando nós trabalhava com Ribeiro (marca dos teares mais antigos), cê tinha que trocar a spula, parava pra tocar a spula, você tinha que ficar olhando porque se arrebantava o fio ele não parava, mas era melhor do que quando veio as máquinas novas, meio quarteirão você tinha que andar, eu falei pra ele, eu não vou tocar isso (...) depois que passou os tear, quando começou a mecanizar, eles passaram a exigir muito da gente, eles queriam produção, passaram a cobrar muito. Eu gostava, tenho uma saudade de trabalhar em tear, era muito bom, muito gostoso”

Mesmo depois de se casar Dona Neusa continuou trabalhando, permanecendo por 16 anos na fábrica.

“A gente ganhava bem, trabalhava sim, era muito bom, não era que nem agora que a turma parece que um não conhece o outro, lá não, era uma família, amizade, era muito gostoso”

Além do salário considerado bom para a época, Dona Neusa lembra que os funcionários também contavam com outros benefícios.

“Começou pela bolacha, então eles tinham lá em São Paulo a fábrica de bolacha, então eles mandavam pra cá sabe aquela bolacha que não dá pro comércio, quebrada, assim, eles mandaram um monte de caixa, então eles vendiam pros empregados aquela bolacha, era baratíssimo, inclusive uma

bolacha muito boa, que hoje você não encontra mais. Depois abriu a cooperativa do lado, abriu assim uma porta que vendia tecido, tecido e bolacha quebrada, depois eles aumentaram e montaram supermercado, todos os produtos deles ali, então a gente fazia conta e descontava no pagamento. No tecido também era barato, inclusive minha mãe costurava, então todo sábado eu saía de roupa nova, eu comprava o pano ali, minha mãe fazia, sempre tava de roupa nova, os outros falava nossa, mas não é, é porque minha mãe costurava”.

Ser operária, mãe e dona-de-casa não era tarefa fácil para Dona Neusa

“Teve uma época, quando nós tivemos nosso filho, o primeiro, daí ficava difícil, filho, trabalhar os dois no mesmo horário, nunca tinha ninguém em casa, aí nós fizemos assim, cada um trabalha num horário, então vamos supor, quando eu entrava às cinco da manhã e saía às duas, ele entrava às duas e saía às dez, sempre tinha um em casa, ficava com menino”

Morando nos fundos da fábrica, na Vila Paulista, Dona Neusa começou a enfrentar dificuldades para se manter no emprego.

”eu morava ali, atrás do Matarazzo, eu morava, pertinho, lá do vitrô do Matarazzo eu via ele ali a tarde com o menino, até eu ficava triste, porque é duro cê tá trabalhando, e eu levava janta pra ele a tarde, daí na outra semana eu levava almoço”.

Quando nasceu o segundo filho do casal, Seu Pedro já havia mudado de cargo e o novo salário permitiu que Dona Neusa deixasse de trabalhar.

”Depois que casei, trabalhei mais 8 anos, até nascer o segundo filho, o primeiro ainda fiquei, mas o segundo, depois ele passou de chefe, falei assim ah, mais um, a gente tem filho pra gente olhar”

. Em 1976, Dona Neusa deixava a fábrica onde havia trabalhado durante 16 anos, mas continuou por perto, porque nessa época o casal já tinha construído sua própria casa na Vila Paulista.

Dentro da tecelagem, Seu Pedro conseguiu ir mudando de cargo e fazendo carreira. Começou como ajudante de máquina, em 1962 passou para mecânico, em 1975 a chefe. Primeiro teve que enfrentar a venda da Matarazzo para a Cianê. Dona Neusa lembra que:

“no fim da Matarazzo, que ele não tava aposentado, foi duro, ele ficou até doente, com a idade que tava, a fábrica fechando”

A fábrica não fechou e Seu Pedro continuou trabalhando na Cianê, ajudando na implantação da chamada “quarta turma”. No começo da década de 1990, começa outra crise, que culminou com o fechamento da fábrica.

“Já estava dispensando pessoas aos poucos, quando ficamos no fim, meia dúzia de funcionários”.

Seu Pedro não esquece os últimos dias de trabalho.

” Foi triste a saída de tudo aquilo lá, porque cada função de máquina que ia trabalhando, rolo que ia terminando, então conforme terminava já tinha até cálculo de quando ia terminar e qual ia embora, era duro você ver os amigos seus indo tudo embora, eu que dispensava, pode mandar esse, pode mandar esse, então eu sabia, tudo gente boa, com família, inclusive muitos deles eu botei pra ir para Skol, que acabou fechando também”.

De acordo com Seu Pedro, nem todos perceberam que a fábrica estava em crise e ia fechar.

”Eu mandei pra lá (Skol) uns par deles, falei vai que aqui vai fechar...mandei pra Brastemp que tava ajustando, foi dois mecânicos, até eles agradecem eu, falei vai embora daqui que vai fechar, eles não acreditavam, você acredita que com fábrica fechando, eles falavam mas o Matarazzo não fecha, o Matarazzo é rico”.

Seu Pedro foi mantido depois do fechamento da fábrica porque na época já estava aposentado, e permaneceu para despachar as máquinas juntamente com outros aposentados. A partir daí, sua preocupação passou a ser o abandono do prédio.

“Eu pensei que a fábrica ali fosse um lugar que fosse ficar indigente, mas com o tempo foi mudando, abriu o shopping, ficou fechado de 90 a 95, inclusive eu tava trabalhando num fabriquinha aqui do lado, quando ela fechou, em 95 o shopping abriu”.

Dona Neusa espera que outros encontros de ex-funcionárias sejam realizados nos próximos anos.



“Foi muito bom,nossa, cê encontra tanta gente, cê lembra da fisionomia e não lembra do nome.Muita gente, desde que eu sai que eu não via”

Para a aposentada, observar o shopping é como uma volta ao passado, mas também motivo de preocupação.

“No Gimenes é onde ficava o tear que eu trabalhava. (...) ficou bonito o lugar, mas você entrando lá dá dó de ver todas aquelas lojas fechada, dá um medo que abandonem tudo lá, morro de medo”

Para Seu Pedro, “se viesse uma fabrica, seria muito melhor”. O aposentado também aproveita as visitas ao shopping para se lembrar da fábrica.

“Lembro, aquela árvore que tá dentro lá (na entrada do shopping) era na minha passagem, quando saia da tecelagem e ia pra preparação, engomadeira, tinha um banheirinho do lado da arvore, eu passava, sempre lembro”.

Para Carlos (2001: p, 218), espaço e tempo são indissociáveis, e caberia à memória revelar essa indissociabilidade.A memória pode aproximar, mover e retroceder o tempo.

Enquanto há o que recordar, o passado se enlaça no atual e conserva a vivacidade cambiante, que significa uma ausência em presença. Assim a vida ganha sentido em uma relação espaço-temporal.

### **3.4- Gurgel Motores: há dez anos sem solução**

#### **3.4.1-O orgulho de ver o “Gurgelzinho” pelas ruas**

Seu José já havia passado por vários empregos e profissões quando conseguiu uma vaga na Gurgel, em 1989, aos 51 anos.

“Cheguei a assistente de produção, tomava conta daquela seção, era o segundo, abaixo do encarregado, trabalhei sempre no acabamento de painéis de carros de todos os modelos produzidos pela Gurgel”.

Antes de começar na fábrica o operário tinha sido, entre outros, entregador e motorista.

“Trabalhei entregando Brahma, Antarctica e Skol, além da Caracu, mas trabalhar com caminhão não tem valor, ganha pouco e trabalha muito. Como eu tinha um colega, chama Zé Luis, era encarregado da pintura, disse vou levar você para lá”.

Na Gurgel, Seu José começou o trabalho no setor de lixa, onde permaneceu por um ano até ser promovido a assistente de produção. E até hoje lembra de como era a convivência dentro da montadora.

“Era tudo unido, tinha amizade com todo mundo, principalmente na seção de pintura, na linha de montagem, entendeu, tinha amizade com todo mundo. Eu gostava muito, inclusive fazia muita hora extra, trabalhava de sábado e domingo, tirava um dinheirinho bom naquela época”

Seu José afirma que sentia orgulho de trabalhar na fábrica.

“Eu sentia bem feliz porque sabia que a gente é que tava lá, fazia os carros né, cada um fazia uma parte, tinha o mecânico que fazia a dele, o lixador fazia a dele, tinha a preparação e a laminação, saía bruta a peça, depois passava para outra seção e depois a última era a minha, a lixa era a última, depois ia embora pra linha”.

Na década de 1990, porém, a situação na fábrica começou a mudar.

“Nós percebemos que estava em crise, mas nós tentamos segurar as pontas, tentava ajudar, porque não adianta, o sindicato dizia pagamento atrasado, mas o que você vai fazer, tem que agüentar, vai resolver”

Nessa época os funcionários também começaram a enfrentar dificuldades para receber os salários e outros direitos.

“Eu trabalhei vamos supor três férias, eu trabalhei quatro anos e só ganhei uma férias. Quando eu aposentei, porque eu aposentei lá, quando eu percebi que a coisa tava meio ruim eu entrei com os papéis, aí saiu minha aposentadoria, aí fui fazer acerto lá, mas o rapaz do escritório falou ah não, vai trabalhando aí, depois a gente acerta seus direitos, e eu fui e entrei na dele, fechou e não recebi nada até hoje”

Passados mais de dez anos, Seu José ainda espera pelo pagamento de seus direitos.

“Eu tô com processo, entrei, tenho 22 mil, mas eu tenho depois mais sete mês que voltamos lá fazer carro pro Paraná, tinha uns , uma turma que tinha carro pago e tinha que fazer, trabalhamos mais 7 meses e fizemos mais 400 carros, recebemos assim meio picado, mas pagamento atrasava”.

As cenas presenciadas no último dia de trabalho, quando a fábrica fechou, ainda são recordadas pelo aposentado.

“O último dia foi triste, porque veio o síndico, veio lá, porque lacrou a fábrica, daí os cara ficou com medo, quando vamos receber, não, vocês vai receber, pode ficar sossegado, e deu aquela correria, daí fazer o que, ficou nisso”.

Trabalhando há oito anos como auxiliar de limpeza numa escola municipal, Seu José ainda tem esperança de que a fábrica seja vendida e ele possa finalmente receber seus direitos.

“Eu acompanho tudo, mas aí que eu digo pro cê, o negócio é o seguinte. Nós fizemos cooperativa, nós semos em vinte, agora esperamos a Justiça resolver, porque o advogado entrou com adjudicação, mas ela não aceitou, agora (...) vende, mais acontece que tinha bastante comprador querendo comprar, mas não sei porque não vende. Tem pessoa que acha, porque o valor quando fechou era um, agora o valor é quase o mesmo, porque tiraram todas as máquinas lá de dentro, então o valor tem que ser menos”.

Se um dia a fábrica for vendida, o aposentado já planeja o que fará com sua parte.

“Eu tenho, ah eu preciso, fazer uma, comprar uma casinha, eu pago aluguel, se não tivesse trabalhando, passava apertado, não dá, aluguel hoje tá na base de 300 o aluguel, qualquer casinha 250, 300”.

Quando passa pela antiga fábrica localizada na rodovia Washington Luiz, Seu José ainda se recorda de como era a produção.

“Eu vou falar francamente pro cê, a gente se sente chateado pelo que era e ver agora, tão roubando tudo, o sindicato que tinha por obrigação ele administrar aquilo também, então vamos supor, a pessoa foi no leilão,

comprou máquina, comprou isso, comprou aquilo, o sindicato por obrigação tinha que fazer levantamento do que saiu, que valor, pegar a relação das máquinas que for sair, a gente que foi funcionário a gente tem essa noção, não fizeram isso aí, o que acontece, quando fala roubou tal coisa (..) paga guarda lá, pra que, tão roubando tudo lá, até vitrô, motor do portão levaram. Bem dizendo o terreno, prédio mesmo o telhado tá tudo destruindo, chuva de vento, e ninguém toma atitude”.

Na avaliação do ex-funcionário, o prédio da Gurgel deveria ser utilizado para abrigar uma nova fábrica:

“lá seria bom para uma cerâmica, que nem vamos supor, pra depósito, que tem umas cerâmica que produz bastante, vai chegar um tempo que vai ficar apertado, inclusive tinha interessado, mas não sei porque, eu queria saber o que tá segurando. Se pegasse como cooperativa, era mais fácil vender, porque na mão, processo na mão lá, é difícil um comprador comprar”.

Para Seu José, bom seria se o prédio pudesse ser conservado.

”Eu gostaria sim, a gente fica orgulhoso de ver, se tivesse, vamos supor, outra indústria que montasse lá, não seria bom, lugar bom, perto da pista, isso tá uma vergonha, pra cidade é uma vergonha vê uma fabrica daquela naquele estado”.

Para os operários, o fechamento da fábrica representou o início de uma série de dificuldades.

“Tem muitos que foi difícil, passou necessidade, tem outros que comprou casinha lá no Jardim Brasília, e necessitado do dinheiro para terminar de pagar a casa (...) se você dever por governo, você tem que pagar, senão você perde, se tiver uma casa e não pagar, você perde, por que o trabalhador não tem direito, tem direito sim, você vê, eu aposentei e deu 42 anos de serviço, hoje tem nego que não paga INPS e quer aposentar”.

O fato de trabalhar numa fábrica de carros brasileira é até hoje motivo de orgulho para o aposentado.

“Agora ver do jeito que ta lá, é uma tristeza, eu sinto saudades dos carros dele, era muito bom, são carro econômico, até hoje eu vejo Gurgelzinho rodando por ai, dá saudade”.

### 3.4.2- A única mulher da mecânica

Aos 47 anos, em 1977, Dona Lídia conseguiu seu emprego na Gurgel, após anos de trabalho como empregada doméstica e em outras pequenas fábricas da cidade. O curioso é que Dona Lídia foi trabalhar na seção de mecânica, onde havia apenas duas mulheres, ela e uma amiga.

“Eu furava peça, trabalhava na prensa (...) eu gostava de trabalhar lá, era sujo também, mas era melhor, ganhava melhor. Tinha mais mulher na laminação. Tinha uma, que trabalhava comigo, mas ela foi mandada embora”.

A partir daí, Dona Lídia passou a ser a única mulher no setor de mecânica, mas afirma que não enfrentou preconceito.

“Eu tinha amizade com todo mundo, o dia que eu fiz sessenta anos levei um bolo, na hora do lanche”.

Dona Lídia lembra que os funcionários da fábrica tinham uma relação muito próxima com o engenheiro Gurgel e sua família.

“O filho do Gurgel, um dia de castigo, ele pôs ele pra trabalhar com nós numa máquina, não sei o que ele fez, aí ele disse assim pra mim vai vim uma máquina, esse tanto de peça que faz o dia inteiro, vai fazer em meia hora e vai tá pronto, e foi dito e feito, e quem trabalhou na máquina? Eu, eu aprendi, a gente nossa, ali num instantinho enchia o carrinho de peça, e foi nessa máquina que eu cortei o dedo”.

Apesar de afirmar que existiam equipamentos de segurança na fábrica, a aposentada acabou perdendo a ponta de um dos dedos da mão no acidente.

“Tinha luva, aquele avental grosso, tinha óculos (...) depois que eu cortei o dedo eles queriam me passar pra laminação, falei na laminação eu não vou, e lá tinha bastante mulher, mas saía muita briga, e eu falei ah, eu não quero”

Sobre o proprietário da fábrica, o engenheiro Gurgel, Dona Lídia comenta:

"doutor Gurgel era uma maravilha, às vezes eu tava na máquina trabalhando, quando eu via ele já estava do meu lado, porque tinha só eu na seção, porque a outra, ela foi mandada embora porque ela terminava o serviço e cruzava os braços (...) o Gurgel deu uma festa, não tinha escolha não, a separação, você ter que sentar aquela parte lá porque são empregado nada, sentava visita, tudo, tinha mesa lá pra comer, pra todo mundo, sem separação, o Gurgel era pessoa muito boa, disse que ele tá doente né"

Dona Lídia lembra que não só fazia o mesmo serviço que os homens como também às vezes trabalhava mais que eles.

"Eu terminava meu serviço, eu pedia pro rapaz cortar as peças, e eu deixava pronta pra noite"

Mãe de seis filhos, ela ainda cuidava da casa e saía para dançar com as amigas nessa época. Em 1987, a aposentada acabou sendo demitida, mas foi recontratada junto com mais duas funcionárias para trabalhar na cozinha da fábrica.

"Por causa dessa lei aí, porque as mulher ficava grávida, mandou a mulherada embora"

Hoje Dona Lídia acha que teve sorte por ser demitida, porque assim conseguiu receber seus direitos antes do fechamento da fábrica. Três anos depois, foi demitida novamente, e passou a trabalhar na Associação dos Funcionários da Gurgel, e novamente teve a sorte de conseguir receber seus direitos.

Embora já estivesse aposentada, continuou trabalhando na associação e lembra com tristeza do dia do fechamento da fábrica.

"Judiação ver aqueles homens chorando, ia lá, porque as mulheres não queriam eles em casa, como voltar a trabalhar, se a carteira ainda não estava acertada (...) foi difícil viu, é duro, ficava com dó daquele homem que ia na associação, ele disse que não podia ficar em casa, a mulher tocava, a sogra tocava".

Dona Lídia guarda até hoje as boas recordações dos anos em que trabalhou na fábrica.

“às vezes encontro né, eu fiz umas amizadona lá, quantos anos, quantos me conhecem. Quando morre alguém, a gente vai no velório, ta todo mundo lá. A Gurgel era uma maravilha, era uma amizade, você sabe que beleza”

O abandono do prédio é visto como uma decepção por Dona Lídia.

“Devia fazer outra fábrica. Aquele amigo da gente (um dos seguranças da fábrica, assassinado enquanto fazia a guarda depois que o prédio ficou abandonado), aquela pessoa maravilhosa, ele ia no banco receber o pagamento da gente, mataram ele na Gurgel. Coitadinho, ele era uma pessoa maravilhosa, a família dele mora aí na associação”

### **3.4.3- O poeta-metalúrgico**

Nascido em Novo Horizonte, Seu Adelino já estava em Rio Claro há dois anos, trabalhando em empregos temporários, quando em 1989 conseguiu uma vaga na Gurgel. Aos 53 anos, Seu Adelino passou a trabalhar como soldador de assentos e encostos de bancos dos veículos.

“Era, era um ótimo emprego, uma das melhores firmas que eu trabalhei foi a Gurgel, era o ambiente de trabalho, os colegas de trabalho era tudo pessoas boas, tanto a chefia, tudo gente boa, foi uma firma muito boa e foi importante porque quando vim pra cá não completei o tempo de aposentadoria”.

Nos cinco anos em que permaneceu na fábrica, Seu Adelino tinha a impressão de estar trabalhando numa empresa muito bem estruturada.

“Que ia fechar não desconfiava, tava meio difícil as coisas lá, foi diminuindo a produção, mas chegar ao ponto de fechar ninguém suspeitava, porque quando eu entrei lá em 89 tinha mais ou menos 1,2 mil funcionários e na época que eu sai tinha 700, foi mandado 500 embora, aos poucos (...) era uma firma boa porque tinha condução própria, tinha convênio médico bom com a Unimed, tinha cesta básica, firma excelente. Era um emprego ótimo, mas infelizmente durou pouco”

Experiente no setor de montadoras, Seu Adelino já observava alguns problemas na fábrica.

“Eu achava que a produção era pouca pra tantos funcionários, ninguém produzia nada, acho que era cabide (...) parece que tinha, não economizava as coisas assim por exemplo, material de segurança, eu achava estranho

porque uma luva que a gente pegava, uma luva de raspa pra trabalhar com solda, então às vezes descosturava uma pequena costurava, eu pedia pra pessoa passar uma cola para colar e ela dizia que não, joga no lixo e pega uma nova, eu ficava com dó de jogar fora porque tava novinha (...) eu trabalhei na Ford, em São Paulo, no tempo que da Willys, depois passou pra Ford, trabalhei na Mercedes Benz, lá todo esse material de segurança era reciclado, tudo era remendado e reutilizado(...) trabalhei na Ford seis anos e meio, depois na Mercedes mais sete anos e meio”.

Apesar de toda a experiência nas grandes montadoras, Seu Adelino afirma que tinha orgulho mesmo era de trabalhar na Gurgel.

”Era uma fabrica totalmente nacional, era uma coisa que fazia orgulho”.

O último dia na fábrica foi de muita tristeza para Seu Adelino.

”Foi lamentável, todo que trabalhava lá até hoje comenta foi uma coisa triste. Fiquei até o fim, fechou, depois que fechou, nós fizemos, ficamos na portaria um tempão com o pessoal do sindicato, ver se tinha uma solução (...) já tinha até conversando com o encarregado que eu ia aposentar e ia continuar trabalhando, mas acontece que quando ela fechou, eu tinha dado entrada um ano antes na aposentadoria, e justamente quando ela fechou saiu a aposentadoria, a salvação da gente, porque naquela época todo mundo saiu sem receber nada, trabalhamos o último mês, ninguém recebeu o pagamento, tinha conta pra pagar.Os direitos trabalhistas não foram recebidos, minha salvação foi aposentadoria, naquele tempo tava difícil emprego, o sindicato até fez uma campanha pra angariar donativos pros que estavam desempregados”.

Para o aposentado, o empresário Gurgel não parecia preocupado com o fechamento.

“Parece que o Gurgel não administrava bem, não se importava com o que tava acontecendo na fábrica, porque quando tava fechando a fabrica, tava todo mundo parado já, nós ficava lá jogando baralho, esperava Gurgel vim lá para dar uma palavra, falar o que tava acontecendo, esperamos vários dias ele não apareceu, não falou nada, aí fizemos uma reunião, vamos lá , no, tinha área chamada protótipo, quando nós chegamos ele tava lá mexendo com umas peças do novo carro que ele ia lançar, ele tava com idéia que ia lançar novo carro (...) e falou que a fábrica ia funcionar, que ia funcionar tudo normalmente, não precisava se preocupar, e nós voltamos para nossa seção e ficamo aguardando, mas não funcionou coisa nenhuma, aí todo mundo teve que sair, por força da lei nós saímos, sem nenhuma audiência com ninguém, sem saber o que tinha conhecido (...) se ele falasse pelos menos, viesse lá e falasse oh, tá assim, não vai funcionar mais, daí dispersarva a turma, mas ele não falou nada”.



Seu Adelino também guarda boas recordações da convivência dentro da fábrica.

“A gente sente saudade do tempo que trabalhava lá, porque eu gostava de trabalhar lá, não só eu como todos colegas que a gente conversa, que a gente tem assim, encontra de vez em quando. Ela tinha assim um estado de multinacional, porque até esse jornalzinho que eles faziam mensal eles não entregavam na portaria, eles mandavam pelo correio individualmente”.

Depois de mais de dez anos de espera, o aposentado já não espera mais receber seus direitos.

“Eu não tenho mais esperança de receber nada, por mais que foi feito, vários leilões, várias publicações no jornal que ia ser resolvido e nada aconteceu, então eu não tenho esperança de receber os direitos. Os cálculos dos advogados são meio errado, eles falaram que tava com 41 mil, tinha duas férias para receber, ficou faltando fundo de garantia, que não depositou”.

Para o ex-funcionário, o antigo prédio da Gurgel deveria ser ocupado por uma nova fábrica:

“uma nova fábrica mesmo, ali é ponto estratégico bom para qualquer atividade, fábrica, cerâmica, depósito qualquer de indústria. Abandonado dá pena, porque quando saímos de lá tava tudo impecável, tava tudo funcionando direitinho, o restaurante nem tinha inaugurado, um restaurante novinho, com todo aparelhamento, só faltava funcionar, foi tudo destruído”.

A proposta de adjudicação dos bens em favor dos trabalhadores é vista com bons olhos por Seu Adelino.

“Disseram que foi feito acordo dos advogados e do sindicato para então adjudicar em favor do sindicato e dos funcionários, mas disse que não foi aceito pelo procurador de Justiça (...) se caso passasse para os trabalhadores podia vender por menos aquilo lá, dividia o dinheiro, nem que cada um recebesse a metade do que tem direito, para quem tá tudo perdido receber a metade é vantagem”

Homem acostumado ao trabalho pesado nas montadoras, Seu Adelino cultivava um curioso talento junto com a mecânica. Gostava de poesia.

“até uma vez eu ganhei o concurso para dar o nome do jornal ( da associação dos funcionários), eles pediram para dar opinião sobre como seria o nome do jornal, naquele tempo em ganhei um prêmio de cem cruzeiros de compra no mercado, fui lá deu pra encher o carrinho. A minha sugestão foi A Voz da Associação, eu até tenho o jornal guardado”.

Também está guardada a poesia escrita para um final de ano na fábrica que impressionou o chefe e acabou ganhando destaque no mural. Das recordações do metalúrgico, a poesia parece ser sua mais adorada produção.

## **Capítulo 4- Propostas e iniciativas para a refuncionalização dos “brownfields” de Rio Claro**

A refuncionalização de “brownfields” é uma questão que mobiliza não somente o poder público como também alguns setores da iniciativa privada. Nos municípios, os antigos prédios industriais e comerciais que encontram-se em estado de abandono são apontados como a causa de transtornos e prejuízos nas cidades. Em Rio Claro (SP) já são registradas algumas iniciativas para promover a retomada das atividades nesses imóveis. Um dos casos é o do Shopping Center Rio Claro, instalado na antiga Tecelagem Matarazzo.

Além das entrevistas com os ex-funcionários dos quatro empreendimentos em estudo (Oficinas da Cia. Paulista de Estradas de Ferro, Cervejaria Rio Claro (Skol), Tecelagem Matarazzo e Gurgel Motores) também foram entrevistadas lideranças da comunidade que acompanharam a trajetória das empresas e a formação de “brownfields” após o encerramento da atividade ou seu declínio.

A seguir são apresentadas as análises sobre os “brownfields” de Rio Claro feitas por representantes do poder público, da iniciativa privada e de sindicatos e entidades envolvidos com os empreendimentos em estudo.

#### **4.1- Prefeito defende instalação de empresas de alto valor agregado para refuncionalizar os “brownfields” de Rio Claro (SP)**

Questionado sobre os problemas gerados pelos “brownfields” no município, o prefeito Nevoeiro Junior (PFL) afirma que o governo municipal tomou iniciativas em busca da refuncionalização não somente para o prédio da Gurgel Motores como também para outras fábricas no município que foram desativadas, como a Mecânica Alfa e a Concretubo, localizadas no Distrito Industrial. Em seu segundo mandato, o prefeito destaca que como administrador sempre se preocupou com a necessidade de se retomar a atividade em prédios de antigas fábricas.

“ No meu primeiro mandato a fábrica da Matarazzo havia sido fechada. O desenvolvimento tecnológico é muito veloz, e a tecelagem não conseguiu acompanhar esse ritmo. Como o prédio e sua localização eram incompatíveis com a instalação de uma nova indústria, desenvolvemos o projeto do Shopping Center Rio Claro”

O prefeito destaca que em sua atual administração pretende desenvolver trabalho semelhante junto aos prédios da Gurgel, Mecânica Alfa e Concretubos (localizadas no Distrito Industrial). O prefeito lembra que a Gurgel tem uma excelente localização.

“A primeira idéia era instalar na Gurgel um centro comercial para atrair os consumidores que vão até São Paulo para comprar produtos nas ruas de comércio popular. Depois, como o setor ferroviário começou a receber investimentos e ganhar novas perspectivas de desenvolvimento, fui até uma empresa fabricante de vagões de trens no município de Caxias do Sul. Visitei também empresas fabricantes de ônibus, escavadeiras e outras máquinas para ver a viabilidade de trazer essas atividades para o prédio da Gurgel. Hoje avalio que não precisamos apenas trazer uma indústria para o

local. É preciso trazer uma empresa que fabrique produtos de alto valor agregado. Já estamos fazendo contatos nesse sentido”

O prefeito informa que também há um estudo para utilizar a unidade da Gurgel para ampliar o projeto Nido, uma incubadora de empresas criada durante sua primeira administração e que atualmente funciona no antigo depósito da Cervejaria Skol, na avenida Presidente Kennedy. Ao assumir a prefeitura em janeiro de 2005, o prefeito afirmou que iria desapropriar a área da Gurgel. Questionado sobre os motivos que impedem a iniciativa, o prefeito afirma que a proposta não está descartada. O objetivo seria desapropriar a unidade fazendo o pagamento em cerca de 60 ou 70 parcelas. Nesse período, a área poderia ser vendida para a iniciativa privada.

Quanto à preservação dos prédios industriais para que a cidade conserve seu passado, o prefeito destaca:

“Na questão dos prédios históricos é preciso mudar o programa tributário, oferecer benefícios para o proprietário que se propõe a preservar um imóvel que tenha importância histórica (...) A história é o referencial do passado que permite ao presente implementar o futuro”

## 4.2- Secretaria prioriza retomada da atividade industrial

De acordo com o secretário municipal de Desenvolvimento Econômico, Ivan Hussni, a questão dos “brownfields” é um dos temas que mobilizam esforços dentro do setor industrial de Rio Claro.

“É uma preocupação da secretaria agilizarmos alguma atividade ou a ocupação desses imóveis que por algum motivo estão parados na cidade de Rio Claro, seja por desativação da atividade ou outro processo qualquer, às vezes, qualquer outro projeto, seja qual for. O nosso objetivo, num primeiro momento, é tentar viabilizar um negócio naquele imóvel no mesmo ramo, no mesmo segmento, porque você de certa forma está aproximando aquilo que já existia de um interesse para ser viabilizado naquele mesmo local. Então uma indústria, por exemplo, metalúrgica, nós obviamente iremos tentar buscar alguma coisa bem próxima, do mesmo segmento, pra que você possa agilizar isso”

O secretário de Desenvolvimento enumera os problemas provocados pelos “brownfields” existentes no município:

“ Não só esse problema (da falta de atividade), ele atrapalha às vezes a segurança, a vizinhança, ele atrapalha às vezes a arrecadação de impostos pro município, a imagem não é boa, você tem a cidade, verifica uma área parada, não produtiva, então tem vários aspectos”

Para o secretário, a antiga fábrica da Gurgel Motores representa atualmente o maior “brownfield” em Rio Claro. O secretário afirma que sua equipe fez contatos com empresários para tentar viabilizar a volta da atividade ao prédio. Durante a atual administração, iniciada em janeiro de 2005, o secretário afirma que a secretaria nunca foi procurada por empresas interessadas em se instalar na Gurgel.

“A maior área hoje desativada em Rio Claro é a Gurgel. Não, nos não fomos procurados, nós procuramos os empresários. Nós estamos visitando semanalmente empresas, embaixadas, consulados, sindicatos, associações de empresas em São Paulo, Rio de Janeiro, Espírito Santo, tivemos no Rio Grande do Sul tentando e já apresentamos essa área inclusive pra um grande investimento na área rodoviária, existe a possibilidade de ser utilizado. Hoje o problema maior está no acordo dos funcionários, está na massa falida que tem algumas dificuldades, mas o prefeito municipal tem um projeto, tem uma idéia, que se algum empresário que queira vir pro município, tem saída para ocupar esse imóvel”

O prédio da Gurgel não é o único do setor industrial em estado de abandono. O secretário destaca que será possível promover a volta da atividade no prédio da antiga indústria Saint Goban, localizado no Distrito Industrial.

“Uma noticia extremamente recente é a do imóvel da Saint Goban, nós acabamos de vender o imóvel da Saint Goban, foi vendido por uma ação direta da Secretaria de Desenvolvimento Econômico, da participação do prefeito e do deputado estadual Aldo Demarchi, nós conseguimos trazer uma empresa para cá, e estamos em negociação com os outros imóveis que estão desocupados. O outro que nós temos é o da Gates e o outro é a Mecânica Alfa, esses dois imóveis, que estão lá parados, nós estamos negociando, quase que finalmente essa negociação vai se fechar, a da Mecânica Alfa bastante adiantada”

O secretário defende a viabilidade de refuncionalização de antigos prédios industriais, comerciais e de serviços, lembrando que a própria Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico está instalada num antigo depósito na Avenida Presidente Kennedy.

“Era um depósito e a gerência de distribuição da Skol. Como essa área foi doada, o município doou à Skol, tinha um contrato que ao término das atividades da Skol eles devolveriam essa área para o município, quando devolveu, alguns políticos na época quiseram fazer a transferência do Quadrado (Departamento Municipal de Obras) para cá, e graças a Deus, o Nevoeiro (Nevoeiro Junior, atual prefeito de Rio Claro), que era prefeito na época, teve uma luz bastante grande, ele desenvolveu esse projeto de incubadora de empresas, em parceria com a Fiesp e hoje é o sucesso que a

gente está aqui, acomodando a Incubadora de Empresas, a Secretaria e a delegacia regional do Ciesp”

Apesar de afirmar que a secretaria realiza iniciativas para tentar refuncionalizar os antigos prédios industriais do município, alguns imóveis permanecem em estado de abandono. Hussni enumera alguns fatores que estariam dificultando a retomada das atividades nas antigas fábricas, e cogita a possibilidade de buscar outras atividades, fora do setor industrial, para ocupar os prédios, como já aconteceu na antiga Tecelagem Matarazzo, ocupada desde 1995 pelo Shopping Center Rio Claro.

“Se a gente sentir as dificuldades, sentir que não é uma coisa só de procurar o empresário, depende da economia em geral, diga-se de passagem vocês sabem disso, que o dólar hoje atrapalha bastante o desenvolvimento da economia interna, a nossa recessão, essas denúncias todas que estão havendo (na política), o mercado está parado, a gente observa que o empresário não está muito ativo, ele está bastante tranquilo. Se nós sentirmos que não existe possibilidade por esse caminho, aí sim, como você colocou, em outros países até, podemos usar a área da Gurgel para microdistritos industriais, outras opções de serviços, um shopping de atacado de fábrica, um distribuidor da área agrícola. Veja o caso da área do shopping center, foi da nossa gestão anterior, inclusive eu era secretário também, nós procuramos a família que era detentora da área, porque na realidade nós queríamos fazer lá um grande projeto, e eles então falaram que na época que se nós tínhamos um projeto pra aquilo, por que eles não viabilizariam o projeto? Foi quando a gente apresentou então a idéia de se fazer o shopping”

Na avaliação do secretário, a atividade industrial é a mais adequada à refuncionalização da Gurgel devido à estrutura já existente na antiga fábrica.

“Ela tá bem voltada para a área da indústria porque são galpões bastante altos, onde tinham pontes rolantes, que são mecanismos extremamente industriais, os pisos são todos preparados para grandes prensas, então tem todo um sistema de fixação, de peças, é uma área bastante voltada pra industrial metalúrgica, mas nada impede de você fazer uma adaptação, os galpões ainda estão em estado de boa utilização, o que já não está mais é toda a parte hidráulica e elétrica, isso foi totalmente perdido, o escritório está totalmente destruído, os refeitórios, os vestiários, só tem mesmo a estrutura básica, o restante tem que ser tudo refeito”



Apesar das dificuldades em promover a refuncionalização da área da Gurgel, o secretário defende a necessidade da volta da atividade à antiga fábrica:

“Eu diria que é a área principal da cidade, porque tá aqui na nossa porta de entrada, na fachada da nossa cidade, são 470 mil metros quadrados, com toda infra-estrutura, a rodovia Washington Luiz passando pela frente, a ferrovia passando pelo fundo, tendo saída pela estrada Rio Claro-Piracicaba”

#### **4.3- A situação da área da ferrovia na zona urbana do município**

A área da ferrovia em Rio Claro é administrada desde a década de 1990 pela iniciativa privada, num contrato de concessão de 20 anos. A concessionária Brasil Ferrovias tem como gerente geral de manutenção na região Delcimar Souza. O gerente afirma que em todo o trecho administrado pela concessionária, no trajeto entre os estados de São Paulo e Mato Grosso, estão sendo investidos 1,3 bilhão de reais na via permanente. Os trens de carga transportam principalmente soja, açúcar e minério de ferro.

De acordo com o gerente, na área urbana de Rio Claro a ferrovia ocupa uma área de 200 mil metros quadrados, sendo que deste total as construções ocupam 74 mil metros quadrados. Atualmente o quadro de funcionários conta com 50 colaboradores da Brasil Ferrovias e 450 funcionários de empresas terceirizadas que prestam serviços para a concessionária.

“Entre os investimentos, temos em Rio Claro a compra de locomotivas e a recuperação de mais de 1.000 vagões. Já foram empenhados 33 milhões de reais em processos de compra de vagões”

Delcimar afirma que as oficinas da ferrovia em Rio Claro, que já são responsáveis pela manutenção de vagões, podem passar a abrigar também um setor de recuperação de locomotivas, serviço que atualmente só é realizado nas oficinas localizadas em Araraquara-SP.

Ao assumir a prefeitura de Rio Claro em janeiro de 2005, o prefeito Nevoeiro Junior declarou que pretendia desapropriar toda a área ocupada pela ferrovia na região central do município. Em contrapartida, novas oficinas seriam construídas ao lado do trajeto da linha férrea que corta a região do Jardim Guanabara. Questionado sobre a proposta, Delcimar afirma que a empresa não é contrária, mas destaca que a mudança exigiria altos investimentos para reproduzir no Jardim Guanabara toda a estrutura existente hoje na área central, uma condição para que a Brasil Ferrovias aceitasse a transferência.

A entrevista também abordou o problema do abandono de vários trechos da ferrovia, com barracões parcialmente desabados e o mato alto. Delcimar contesta as reclamações feitas por moradores vizinhos à ferrovia, afirmando que gradativamente estão sendo promovidos reparos, limpeza das áreas e pintura dos muros no trecho entre as avenidas 8-A e 24-A. Quanto aos vagões abandonados na área da oficina que fica ao lado da rua 3-B, na Vila Indaiá, o gerente da Brasil Ferrovias afirma que os vagões são patrimônio da Rede Ferroviária Federal.

Outro ponto levantado durante a entrevista foi a situação dos barracões localizados na avenida 22-A com a rua 6-A, na Vila Alemã, onde os moradores vizinhos encaminharam várias reclamações sobre o risco de desabamento dos paredões que restaram das antigas oficinas. Para responder à questão, Delcimar exibiu recortes de matéria publicada pelo Jornal Cidade (Rio Claro-SP) na edição de 12 de novembro de 2005, onde um laudo assinado pelos engenheiros da Secretaria Municipal de Obras afirma que não há risco de desabamento dos paredões (anexo1).

#### **4.4- Sindicato dos Trabalhadores nas Indústrias de Alimentação analisa desativação da cervejaria**

José Ramos é presidente do Sindicato dos Trabalhadores nas Indústrias de Alimentação e Afins de Rio Claro há 35 anos. Nesse período, afirma que dois fatos marcaram a trajetória do sindicato: o fechamento da Cervejaria Skol e o incêndio na fábrica de aguardente Vila Velha. Ramos destaca a importância da cervejaria para os trabalhadores do setor de alimentação:

“era a principal empresa cujos trabalhadores eram representados pelo sindicato (...) empregava mais gente, pagava melhor (...) lá nos conquistamos restaurante, conquistamos décimo quarto salário, conquistamos convênio médico, muita coisa a gente conseguiu lá (...) foi uma perda total porque a empresa quando fechou tinha por volta de mil funcionários, mas esses mil funcionários, eles compravam na cidade, então foi uma quebra muito grande pra Rio Claro”

Ramos explica que as conquistas na área dos benefícios para os trabalhadores exigiram a ação do sindicato na organização de movimentos reivindicatórios:

“Nós tivemos greves lá sim, nós fizemos greve porque houve resistência porque se tratava de uma empresa grande, muitas vezes quis experimentar, mas o tratamento desde o Sérgio Hernani (coordenador Recursos Humanos da Skol), falecido, que foi vereador, depois seu Elói que foi do Departamento Pessoal, a negociação era sempre assim em clima de sinceridade, honestidade e acolhimento”

Ao avaliar os motivos que levaram à desativação da unidade, o presidente do sindicato dos trabalhadores tece críticas à administração municipal da época:

“Havia muita crítica do local que a empresa estava instalada, principalmente por parte de um ex-vereador radialista que metia a boca todo dia no caminhões fazendo manobra lá e a gente percebeu, uns seis meses antes de fechar, porque o gerente foi falar com o prefeito da época, Azil Brochini, e tomou um chá de cadeira lá e recebeu um não quando ele queria que baixasse a água. Uma cerveja que aqui em Rio Claro custava 900 para vender por mil, em Jacareí, pra onde ela foi, gastava 500 e vendia por mil, e lá tava ocioso”

O sindicalista defende que não houve empenho do governo municipal da época para conceder benefícios que levassem à permanência da cervejaria em Rio Claro:

“Eu acho, hoje, se tivesse prefeito com mais visão, porque é aquele caso, você tem que ver as empresas que têm na cidade, aquela que é boa, tem que conservar(...) infelizmente o prefeito da época, e o de antes também, deveriam ter olhado um pouco mais pra Skol e ver o que era a Skol na cidade, era uma das melhores empresas da cidade, então tinha que ter segurado, não deixado ir embora, foi falha política”

Para o presidente do sindicato, o fechamento da empresa causou impacto no município também pela forma como ocorreu o processo de desativação:

“O jeito que eles fecharam foi chocante, foi chocante, eu tive duas coisas chocantes recentemente, foi a queima da Vila Velha, quando pegou fogo morreu um trabalhador, e quando fechou a Skol, chegou um pessoal armado de escopeta, metralhadora, fuzil, sei lá o que tinha lá, tudo armado, chegou e parou na porta, não deixou ninguém entrar, uma coisa assim, parecia que os funcionários eram bandidos (...) muito chocante, não houve nenhum aviso e houve pessoa armada (...). duas coisas que marca eu no sindicato é a queima da Vila Velha, que era outra excelente empresa que tava crescendo e o fechamento da Skol, eu vou fazer 35 anos que sou presidente agora em 27 de dezembro (de 2005)”

Após o fechamento da fábrica da Skol, Ramos explica que começaram a ser sentidas as consequências da desativação da unidade, incluindo o aumento significativo do número de desempregados no município.

“Nós temos que agradecer muito à Riclan (fabricante de balas e doces), na época a Riclan pegou de 250 a 300 funcionários de lá (...) e outras empresas pegaram mas teve muitos que precisaram mudar de Rio Claro pra conseguir emprego e muitos ficaram muito tempo desempregados (...) cada um que trabalhava lá ajudava a tratar de três, certo, três da família ou pessoas que trabalhavam no comércio, o comércio perdeu muito porque o pessoal lá era, da nossa categoria, era o lugar que pagava melhor, principalmente no fim do ano, que recebia décimo terceiro e décimo quarto”

Após a desativação da unidade, o abandono do prédio também é comentado pelo sindicalista:

“Eu confesso pra você Carla porque quando eu passava lá em frente os olhos lacrimavam, lacrimavam porque eu era acostumado lá (...) então eu passava lá, aquilo tudo parado, aquele patrimônio parado, (...) era uma tristeza total, não só minha como de vários funcionários, eu muitas vezes, se eu tinha que passar ali em frente eu dava a volta pra não ver o prédio fechado (...) ficou muito tempo parado, agora hoje parece que tem uma faculdade lá, que siga com Deus”

Entre o patrimônio da antiga cervejaria estava o prédio ocupado pelo clube dos funcionários, localizado na avenida 2 entre as ruas 8 e 9, onde atualmente está instalada a unidade do Senac- Serviço Nacional do Comércio. Antes de receber o Senac, o prédio passou por uma ampla reforma mas a fachada e algumas características internas foram preservadas:

“Ali, Carla, era dos funcionários, eles tinham até uma ata que aquilo pertencia a eles, mas não diziam que quando fechasse, qualquer coisa, ficaria deles, até a gente tentou alguma coisa, consultar alguns juristas, mas na ata já tava que era enquanto tinha a empresa, que era dos funcionários e não era, agora o Senac pegou, construiu, que bom”

O sindicalista defende a preservação do prédio da cervejaria, mas acredita que em alguns casos é preciso remover antigas estruturas para resolver problemas que afetam o município, como seria o caso da ferrovia que ainda tem trilhos que cortam a área central da cidade.

“Rio Claro tem umas coisas que eu às vezes respeito mas não concordo, eu acho que deve conservar vários prédios, como aquele lá, se der para conservar, agora você vem aqui na rua 1, nós tamo num sufoco aqui na avenida 8 (cruzamento da ferrovia), tem hora que não dá para passar na rua, e se abrisse a avenida 6, botando uma descer e uma subir, seria bem melhor (...) agora nesse prédio da Skol, que tanto tempo funcionou como clube, deve ser conservado, ali é uma construção muito sólida (...) indústria ali não dá mais, é muito central, mas poderia botar comércio, eu não sou religioso, mas até uma igreja (...) é um prédio sólido, dá pra aproveitar muito, destruir é jogar dinheiro fora (...) a mentalidade de muita gente aqui de Rio Claro precisa mudar, não tô criticando ninguém, é que a gente tem que crescer, tem que ocupar os espaços e acompanhar o tempo, aqui em Rio Claro as pessoas ocupam o espaço mas não acompanham o tempo , isso tá errado”

#### 4.5- O caso do Shopping Center Rio Claro

O grupo de empreendedores que administra atualmente o Shopping Center Rio Claro também participou da etapa de reforma do prédio da antiga Tecelagem Matarazzo para a instalação do shopping center, em 1995. A fachada da antiga fábrica foi preservada, mas o prédio passou por mudanças na área interna para acomodar as lojas que atualmente funcionam no local.

O questionário da pesquisa enviado à direção do Shopping Center Rio Claro foi respondido através de correio eletrônico (e-mail) pelo diretor de Marketing do shopping, Roberto Ruiz. As respostas não trouxeram muitas informações sobre o processo de refuncionalização do prédio da antiga tecelagem.

Questionado sobre o custo de preservar a fachada do prédio na construção do shopping center, Ruiz respondeu:

“Aumentou bastante os custos, porém havia obrigação de manter a fachada intacta, por estar tombada pelo município (...) o reaproveitamento realmente exigiu um projeto especial para implantação do empreendimento”

Quanto à iniciativa de preservação da fachada, o diretor de Marketing respondeu: “Mantida por estar tombada”. Apesar de afirmar que a fachada só foi mantida devido ao “tombamento” Ruiz declarou que:

“A preservação é obrigatória e importante para o visual do Shopping”

No questionário também foram feitas perguntas sobre o movimento de ex-funcionárias da tecelagem que estavam organizando uma associação. O objetivo da questão era saber se a direção do shopping conhecia a proposta da associação das ex-funcionárias e de que forma poderia apoiar a iniciativa. Ruiz respondeu:

“O Shopping tendo espaço disponível, sempre pode apoiar as iniciativas”

#### **4.6 - A ação do Sindicato dos Metalúrgicos na trajetória da Gurgel Motores**

Atual diretor do Sindicato dos Metalúrgicos - regional Limeira, José Pereira dos Santos iniciava sua vida sindical enquanto a Gurgel Motores começava a entrar em crise, na década de 1990. O sindicalista Pereira acompanha a trajetória da Gurgel do início da crise até o momento atual, em que passados mais de dez anos do fechamento da fábrica os cerca de 700 ex-funcionários ainda aguardam para receber os direitos trabalhistas que não foram respeitados pela empresa.

A atuação do sindicato na Gurgel chegou a ser apontada como um dos fatores que teriam levado ao fechamento da fábrica. Pereira nega qualquer influência do sindicato no caso da Gurgel.

“O poder de influência da ação sindical sobre o poder econômico de uma empresa, na verdade é quase zero, não só na questão Gurgel como



qualquer uma outra, salvo raras exceções. O fechamento da empresa Gurgel deu-se porque o empresário João Augusto Conrado do Amaral Gurgel tinha um sonho ousado de ampliação de sua fábrica na esfera nacional como internacional. Basta um olhar mais atento e vamos notar que o Gurgel pretendia construir uma fábrica no Panamá, e também na cidade de Eusébio, próximo à Fortaleza (CE)”

O sindicalista atribui o processo de falência da Gurgel a outros fatores:

“O projeto de Fortaleza foi constituído mediante dois acordos financeiros: um com Antonio Freury Filho (hoje deputado federal) e na época Governador do Estado de São Paulo e com o Governador do Estado do Ceará, Ciro Gomes (hoje ministro do governo federal). Ambos os acordos tinham investimento por parte tanto de Freury como de Ciro no Nordeste. Acontece que tal Acordo de Financiamento levou o empresário Gurgel a fazer grandes investimentos, comprometendo a "vida" financeira da empresa com a expectativa de reaver os investimentos com os acordos firmados. Acontece que os então governadores na época não cumpriram os acordos financeiros e o empresário ficou com dívidas de grande monta, o que começou a levar a empresa para uma crise. Na mesma época (Governo Collor) houve um bloqueio das contas da Gurgel com o confisco da poupança, que também contribuiu muito para a crise da Gurgel. Somado a estes fatores, os salários começaram a atrasar, a empresa deixou de pagar FGTS, deixou enfim de cumprir os compromissos financeiros e que foi aumentando e ao final não conseguiu mais controlar. Estas são as razões do fechamento da empresa Gurgel”

De acordo com o diretor do sindicato, a relação entre a entidade e o diretoria da Gurgel foi permeada por conflitos.

“O Senhor Gurgel sempre teve uma personalidade muito forte e era muito resistente ao Sindicato. Fez várias investidas contra a direção de nossa Entidade; como exemplo a proposta da criação de uma associação dos empregados, desde que os empregados não fossem filiados ao Sindicato. Até aí é compreensível, nunca imaginamos o Gurgel ou outro empresário fazendo coro em defesa do Sindicato. Quando iniciamos nosso trabalho em Rio Claro, começou comigo, era muito difícil, ele era resistente, partia para a agressão e geralmente criava situações delicadas e complicadas; pois nós não poderíamos arredar o pé senão estaríamos distante da defesa dos empregados. No início do ano de 1987, na Gurgel, os empregados não tinham refeitório, não tinham uniformes, não tinham onde guardar suas bicicletas e não tinham transporte, além de uma série de outras reivindicações. A primeira greve foi exatamente por estas questões e nós conseguimos boa parte das reivindicações. A partir daí houve maior adesão dos empregados ao sindicato, uma aproximação maior e começou todo um

processo de organização interna dos trabalhadores. mas nunca chegou ao ponto de interferência econômica”

Quanto à demora na venda dos bens da Gurgel Motores, Pereira aponta alguns acontecimentos e decisões que em sua avaliação estariam dificultando a solução para o processo.

“Com relação à venda da Gurgel, acho importante não limitar a análise à venda do prédio mas ao processo todo. Primeiro há de se considerar que o processo de falência é complexo por natureza, e é regido por uma lei que foi constituída em 1943, não corresponde mais à realidade atual, esperamos que a nove Lei de Falência melhore isto, mas a Gurgel ainda é regida pela lei anterior. Especificamente há muitas confusão no processo e situações que nos deixam estarecidos, por exemplo, a lei de falência expressa que o síndico da massa falida deve morar na Comarca, e ainda diz que a função do síndico é indelegável. Só para se ter uma ideia da situação, o síndico da Gurgel mora em São Paulo, sendo nomeado como preposto o advogado Jaime Marangoni. Acontece que na falência não existe preposto, (...) Os leilões são mal elaborados, ao invés de colocar leiloeiros a Justiça determina que o próprio oficial de Justiça o faça. Não é proibido, contudo não mais indicado para venda de imóveis equivalente ao bem da Gurgel. O ideal seria um leiloeiro. Os leilões são muito distante um do outro, a juíza responsável pelo caso poderia de uma só vez determinar a realização de mais leilões caso não arremate na primeira vez, mas não o faz”

Os cálculos feitos pelo sindicato indicam que os cerca de 700 ex-funcionários da Gurgel Motores que aguardam receber os direitos que deixaram de ser pagos pela empresa dificilmente conseguirão recuperar o valor total da dívida.

“Acredito que pagará por volta de 70 a 80% dos valores de cada empregado, muito dinheiro já foi gasto sem solução e sem explicação. Você entenderia a razão de termos porteiros na Gurgel ? Não são guardas, são porteiros, que poderão ser inclusive mortos a qualquer momento, como ocorreu com os outros dois que estavam lá (dois funcionários da Segurança foram mortos na portaria da fábrica quando o prédio já estava fechado. A autoria das mortes não foi apontada pelas investigações policiais)”

Nas reuniões organizadas pelo sindicato onde estiveram presentes ex-funcionários da fábrica, o diretor da entidade procura levantar como foi a trajetória dos trabalhadores após a desativação da unidade da Gurgel. Ainda não existem números sobre o destino dos operários. Pereira aponta que nenhum trabalhador conseguiu receber qualquer valor da empresa até o momento. Enquanto alguns conseguiram outro emprego formal, outros deixaram a cidade. O sindicalista também identifica entre os ex-funcionários da Gurgel o grupo dos que até hoje sobrevivem na informalidade e outros que ainda permanecem desempregados. Questionado sobre a atuação do Sindicato dos Metalúrgicos na atual fase do processo da Gurgel, Pereira finaliza:

“Está plena dentro dos limites possíveis, pressionando, sugerindo, intervindo para que se resolva, mas esta muito difícil”.

#### **4.7- A criação da cooperativa de ex-funcionários da Gurgel: uma tentativa de garantir o pagamento dos direitos dos trabalhadores**

Júlio Antonio Nascimento tem 56 anos e atualmente é funcionário municipal, tendo como local de trabalho o Cemitério Municipal São João Batista, em Rio Claro. Nas horas vagas, Nascimento se dedica à cooperativa de ex-funcionários da Gurgel, uma iniciativa que em sua avaliação poderá no futuro garantir o pagamento dos direitos aos cerca de 700 ex-funcionários da empresa.

Nascimento começou a trabalhar na Gurgel em 1989 como pintor de veículos, experiência que havia adquirido anteriormente trabalhando na juventude com seu pai na oficina de funilaria da família. Depois da oficina, Nascimento conta que também trabalhou nos Correios e na antiga Fepasa, de onde teria saído por “divergências políticas” (sempre foi ligado aos sindicatos de trabalhadores das categorias em que trabalhava). Na época, Nascimento lembra que comemorou a conquista do emprego na Gurgel:

“pra quem saiu da parte pública e foi para lá era uma das melhores empresas pra trabalhar”

Na fábrica da Gurgel Nascimento fazia a pintura de todos os modelos de veículos fabricados na unidade:

“não era serviço puxado, era serviço que tinha prática e acabou fazendo, a gente nasceu no meio disso, porque o pai também era, a gente trabalhou com ele desde crianças (...) pra gente não era difícil, a gente saía bem, já especializando né, porque em 90 já tava especializado, já era diferente da do pai, mas não era um lugar péssimo para trabalhar, eu gostava de trabalhar lá”

A ligação com o Sindicato dos Metalúrgicos, onde atuou como filiado e diretor, também foi motivo de problemas na Gurgel:

“eu sempre fui uma pessoa que tive no meio político né, trabalhando no sindicato, sempre defendi a classe trabalhadora. O Gurgel não deixava filiar no sindicato, ele fez uma associação paralela pra que não fosse para o sindicato, ele não gostava de sindicato, a gente teve várias divergências que acabou vindo para o sindicato, ele mandou embora, depois a gente ganhou na Justiça, voltou, reintegrou, voltou a mandar embora. Quando ele fechou eu tava fora de novo, tinha mandado embora novamente”.

O pintor também tece críticas à visão empresarial do proprietário da Gurgel Motores:

“O Gurgel, ele tinha uma idéia, ele achava que ele, ele era muito nacionalista, ele tinha essa visão de sempre seguir sozinho, ele queria ter uma empresa voltada pra ele em tudo, desde, até mandar nos funcionários, então nessa parte eu chamava ele de nazista, porque ele decidia a vida dos funcionários, da família dos funcionários”

Ex-diretor do Sindicato dos Metalúrgicos, Nascimento rebate as críticas de que a entidade teria sido uma das responsáveis pelo fechamento da fábrica.

“Não é porque eu tava dentro do sindicato que eu defendo o sindicato, eu acho que o Sindicato dos Metalúrgicos é uma associação que mais defende o trabalhador nos direitos dele, não deixar ser enganado pelo patrão. E nessa parte o Sindicato dos Metalúrgicos não tem culpa de nada, os trabalhadores não é uma classe unida, não têm a consciência do que é um coletivo, e o sindicato sempre lutou pelo coletivo (...) quando você tem união, você tranquilo tem força, se você não tem união, não tem força, por isso que nós estamos passando por toda essa situação, até a nível de Justiça (...) nós poderia ter recebido, se nós tivesse união, tivesse força, a Gurgel não taria na situação que tá”

O presidente da cooperativa destaca que um sinal da falta de união entre os ex-funcionários da Gurgel é o grande número de advogados que representam o grupo:

“Você veja bem que o processo da Gurgel, com 760 funcionários, tem 32 advogados, então você vê que é uma discordância tremenda, cada cabeça é uma sentença, e o Gurgel também trabalhou pra isso, bem no comecinho, teve advogado aqui de Rio Claro que acabou recebendo algumas prestações, nós tivemos no Tribunal de Campinas, nós tinha feito um acordo com o Gurgel, foi difícil mas ele fez acordo para pagar a nossa dívida em 30 vezes(...) tem um advogado aqui dentro da nossa cidade, que acabou indo através da Justiça de Rio Claro e negociou quinze vezes, então algumas pessoas receberam e outras não receberam”

Nascimento não sabe exatamente o quanto tem para receber da Gurgel, mas faz planos sobre como utilizaria o dinheiro:

“A Justiça só fechou a minha carteira em 96, então não é muito, mas não é pouco (...) hoje o valor taria na base de uns 26, 30 mil reais (...) eu tenho planos, eu fiz financiamento da Caixa Econômica em 87 de uma casa, tô fazendo isso para pagar ela, tô pagando 260 reais agora, depois que eu vim pra prefeitura trabalhar tô conseguindo pagar mas com sacrifício porque a

gente tava atrapalhado lá trás, eu consegui sair de todos os meus rolos agora no ano passado”

O trabalhador explica que enfrentou dificuldades para conseguir um novo emprego após a desativação da fábrica:

“ fiquei em dificuldade, porque daí também como diretor de um sindicato forte foi difícil arrumar serviço em outro lugar, fui pra um sítio, fiquei dois anos no sítio, era o único lugar que eu podia trabalhar (...)eu acho que a nossa lei trabalhista, tá muito a desejar, não sei como tá agora a nível de falência, talvez agora seria melhor, nós poderíamos ter uma empresa, se nos tivéssemos a lei que nós temos agora, de tocar empresa, nós poderíamos ter os trabalhadores tocando uma empresa na Gurgel (...) funcionando até hoje, nós lutamos pra isso, eu acreditava isso até por formação da cooperativa, quando nós formamos a cooperativa (2001) nos pensávamos nessa fábrica”

Nascimento afirma que o ideal seria que a fábrica tivesse sido entregue aos trabalhadores logo após a desativação, como pagamento pelas dívidas, para que os trabalhadores pudessem instalar uma nova empresa ou até mesmo manter a montadora de veículos no local:

“na minha concepção era pra acontecer isso, gostaria que tivesse acontecido isso, se nós conseguíssemos pegar a Gurgel, ainda nós poderíamos, veja bem que foram vendidos os moldes do Carajás, do Tocantins, tem uma empresa que comprou o nome da Gurgel para fazer triciclo, já tá fazendo em Araçatuba ou Catanduva, é coisa assim, e lá no Mato Grosso ele tá montando uma fábrica pra isso, ele já tem o molde pra fazer o modelo Tocantins e o Carajás novamente (..) levei o jornal , porque algumas pessoas passaram pra mim esse jornal (que noticia os projetos de fabricação de veículos Gurgel), levei na semana passada e protocolei, tá na Justiça. Na Internet, lá, as pessoas que lida com esse nomes, parece que tá em aberto, ninguém tinha registrado esse nome, inclusive tá no jornal que a familia Gurgel tá entrando porque é nome pessoal deles né, então não sei como vai ficar isso, você vê que ainda tem alguém querendo tocar, tem muito interesse nisso, imagine que o Gurgel já estava montando um carro inteiramente nacional quando ele fechou, só teve essas dificuldades porque alguns políticos também atrapalhou, o interesse da Autolatina que não deixou ele prosseguir”

O pintor explica que a idéia de continuar fabricando os veículos chegou a ser apresenta ao engenheiro Gurgel:

“É um trabalho que a gente poderia estar fazendo, o Gurgel, porque nós oferecemos pra ele que ele ficaria no modelo, nas idéias, porque ele tinha idéias, mas ele não aceitou, nós fizemos quatro reunião com ele, na época ele precisava assinar embaixo passando, mas ele disse que os trabalhadores não tinha capacidade para fazer isso, então ele se matou porque quis”

A cooperativa formada em 2001 apresentou à Terceira Vara Cível do Fórum de Rio Claro o pedido de adjudicação dos bens, com o objetivo de que a fábrica fosse entregue aos trabalhadores como pagamento pela dívida. De acordo com Nascimento, até o final de 2005, 430 trabalhadores já haviam aderido à cooperativa mas a proposta foi rejeitada pela Promotoria Pública. Segundo o presidente da cooperativa, o argumento da Justiça é de que não há consenso dos trabalhadores em torno da entidade.

“Nem se vier todo mundo eu acredito que o promotor não dá, não sei qual é a política dele, porque ele fala que tem discordância para ele passar o imóvel para nós, na verdade eu não acho discordância, agora, no último leilão que nós tivemos, que nós com nossa dívida ofertamos pro juiz, foi uma das melhores ofertas que nós fizemos, assim mesmo ele colocou que ele não poderia dar porque tinha discordância(...) ele disse que ainda tinha discordância e é pra todos, não sei qual que é pra todos, porque tão acabando, tão vendendo e não tamos recebendo nada (...) esse dinheiro, pelo que diz nosso advogado, tá entrando na massa falida, nós queríamos uma coisa mais transparente, nós não queremos mais nada agora, não adianta dar o barracão para nós, a não ser que for pra vender”

Nascimento defende que o dinheiro arrecadado nos leilões do patrimônio da Gurgel com a venda de carros e equipamentos seja dividido entre os trabalhadores, mesmo que os valores de cada parte sejam baixos diante do total da dívida:

“Já que vendeu a parte do Ceará, já vendeu outras empresas, já vendeu tudo, se o dinheiro que tá lá, que eu não sei o quanto que tá esse dinheiro (...) pegasse esse dinheiro, já que nós temos nossos nomes lá, abrisse uma conta no nome de cada um, e fosse pondo proporcional a cada um, aí eu acreditava, seria mais transparente, não importa o que vai receber (...) se pagasse pelo menos alguma coisa, mesmo que receba dez, que receba quinze (...) na minha casa, que eu já paguei dezesseis anos, eu fiz de vinte e cinco, hoje taria no valor de 12 mil reais, se eu fosse receber (...) mas esse dinheiro que eu já não conto com ele mais, não conto mais com ele, então daria para mim ir jogando lá (...) que eu receba dez, doze mil, já seria alguma coisa”

Nascimento comenta que os mais de dez anos de espera levaram os trabalhadores a deixar de acreditar que um dia conseguirão receber seus direitos, mas para o presidente da cooperativa ainda resta alguma esperança:

“Enquanto eu ver ainda aquele prédio lá, do jeito que tá, embora acabando com tudo, eu ainda tenho uma esperança de receber pelo menos uma parte, não tenho esperança de receber tudo (...) mas a partir da hora que eu não ver lá, e não ter nada na minha conta eu não tenho esperança mais (...) eu vejo a Vigorelli, a Vigorelli tem aí vinte anos e se você conversar com o pessoal da Vigorelli, ninguém recebeu nada, essa parte de falência eu nunca ouvi falar que alguém recebeu, então não tenho esperança”

O presidente da cooperativa acredita que o pedido de adjudicação dos bens da Gurgel não foi aceito pela Justiça porque foi feito separadamente por cada advogado.

“Da outra vez foi separada a adjudicação, por isso que ele não deu, disse que tinha discordância, agora há possibilidade de fazer conjunto, pelo menos nesse prédio a gente consiga fazer isso”

De acordo com Nascimento, o valor do prédio da antiga fábrica foi avaliado em 17 milhões de reais pela Justiça, um valor considerado muito alto em comparação aos preços do mercado pelo presidente da cooperativa:

“alto porque quando nós formamos a cooperativa, logo em seguida teve um comprador ali de perto de Campinas, esqueço o nome, inclusive fomos ver lá o projeto deles, chegaram a 8 milhões para nós, não era fábrica, era um condomínio de empresas de alto porte ( ...) tava dando certo e eles queriam abrir uma aqui”

O ex-funcionário acredita que o valor de 17 milhões de reais é suficiente para pagar todas as dívidas com os trabalhadores:

“Você conversa com a maioria do pessoal, falam Julio, o que vier pra nós tá bem pago, se você conversar tá todo mundo disposto a aceitar isto, a gente não revela muito pra outras pessoas porque nós sabemos, então, até o



governo de Rio Claro diz que ele vai fazer lá (a desapropriação do prédio), então se souber disso”

O presidente ainda se lembra do período de crise e do fechamento da fábrica:

“Quando fechou foi difícil, nós estávamos há sete meses sem pagamento (...) nós tinha feito toda aquela conversa e quando nós fizemos uma assembléia no salão da prefeitura, o Gurgel veio para dar a posição e se nós tivesse apertado ali nós tinha conseguido pegar a empresa naquele momento, naquele momento tinha seiscentos carros semi-pronto lá dentro, nos poderíamos negociar com os fornecedores, com as pessoas que compraram os carros, mas infelizmente veio uma revendedora de Salvador e atrapalhou todo nosso trabalho, aí convidou algumas pessoas da Gurgel, você vê naquele sufoco, falando que ia pagar o pessoal, foi lá, terminaram os carros e ainda acabou ficando devendo para aqueles que trabalharam mais cem dias (...) era um orgulho para nós trabalhar lá, mas infelizmente não tinha condição (...) eu tenho só lembrança, é uma lembrança que a gente, fala assim, se o Gurgel tinha um sonho e acabou, principalmente pra nós, nós também tinha um sonho, né, e acabou o sonho”

Nascimento afirma que sonhava com a fábrica novamente em funcionamento, só que sob o comando dos trabalhadores, mas atualmente sabe que o prédio não tem mais condições para o projeto, mas ainda pode abrigar outras atividades:

“É triste porque você vê, tem tanta gente falando que tá desempregada, que um vai ajudar, o outro vai ajudar, se a própria Justiça nos ajuda, você imagine uma situação daquela lá na nossa mão, um sonho que poderia ser realizado, não vou dizer hoje, não vou dizer mais, poderia fabricar um carro, lá não, mas poderia desmanchar, nós temos um projeto de cooperativa de reciclagem, nós acabariamos com os atravessadores de ferro velho, que tão dando margem para roubo, nós poderíamos centralizar tudo lá, a Anteag tem um projeto de reciclagem de produto orgânico que é fabuloso”

#### **4.8-A participação da ANTEAG na formação da cooperativa de ex-funcionários da Gurgel**

Na tentativa de agilizar a venda do patrimônio da Gurgel Motores para que os cerca de 700 ex-funcionários consigam receber os direitos trabalhistas aguardados há mais de dez anos, um grupo de trabalhadores organiza a formação da Cooperativa de Ex-Funcionários da Gurgel. A formação da cooperativa exige a assessoria de uma entidade especializada no setor. Durante o ano de 2004, um grupo de trabalhadores da Gurgel recebeu a visita de uma equipe da Anteag- Associação Nacional dos Trabalhadores e Empresas de Auto-Gestão.

De acordo com o diretor da entidade, Derly José de Carvalho, a Associação Nacional dos Trabalhadores e Empresas de Autogestão (ANTEAG) é uma entidade de representação dos trabalhadores e empresas de autogestão e nasceu a partir de experiências que surgiram no contexto da crise de desemprego e de falência das empresas como resultado das políticas federais, dos anos 90, de abertura internacional dos mercados às importações.

“Diante dessa situação, eles ousaram, de forma criativa, assumir as empresas como credores prioritários dos empregadores falidos. Desde então, foram surgindo, em grande número, cooperativas de produção, originárias de negócios capitalistas falidos ou em vias de falir. É um imenso desafio para os trabalhadores que não apenas carecem de cultura cooperativista e de experiência na gestão de negócios, como assumem massas falidas ou o patrimônio, geralmente deteriorado, da sua empregadora em processo falimentar. Para encontrar respostas aos desafios, estes se associam, em 1994, apostando na capacidade coletiva para resolver problemas, e criam a ANTEAG. Desde então, a ANTEAG pôde ter contato com mais de setecentas

empresas em situação falimentar e passou a trabalhar com muitas delas, assessorando os trabalhadores no sentido de desenvolver uma nova forma de gestão tendo como base as idéias de autonomia e democracia presentes na autogestão”.

Segundo o diretor, a ANTEAG vem acompanhando e desenvolvendo novas experiências com empresas de produção industrial nas cinco regiões do país, representando mais de 32.000 postos de trabalho nos setores: têxtil, agroindústria, alimentação, couro, calçados, metalúrgico, mineração, serviços, confecção, plástico, coleta seletiva, cerâmica, mobiliário, papel e papelão, vidro e cristal, tinta, borracha e artesanato.

“Em sua trajetória, a ANTEAG ampliou significativamente suas atividades através do desenvolvimento de parcerias. Dentre elas, citamos o período de 1999 a 2001 quando atuou junto ao Governo do Estado do Rio Grande do Sul e com o Governo do Estado do Amapá. No primeiro, em dois anos de convênio com a SEDAI - Secretaria de Desenvolvimento Econômico e dos Assuntos Internacionais - a ANTEAG organizou 420 empreendimentos distribuídos em 129 municípios constituindo 18.519 postos de trabalho diretos. No segundo, trabalhou novas dimensões do cooperativismo e economia solidária associando-os à questão do meio ambiente e etnia. Mais recentemente, dentre os contratos e parcerias com instituições públicas destacam-se: a realização do Plano Nacional de Qualificação (PNQ) em convênio com Ministério de Trabalho e Emprego, através da Secretaria de Políticas Públicas de Emprego; as atividades realizadas com prefeituras com mais presença nos Estados de Pernambuco, Santa Catarina e São Paulo. O objetivo social das atividades da ANTEAG é recuperar e manter o trabalho e renda, buscando o compromisso das pessoas com atividades produtivas, envolvendo a vontade e a inteligência coletiva. Isto é, proporcionar aos trabalhadores as condições de desenvolver práticas autogestionárias e conhecer coletivamente a atividade produtiva, desenvolvendo instrumentos e planos de melhoria contínua para a consolidação da empresa ou empreendimento”.

Carvalho explica que os primeiros contatos entre a equipe da Anteag e os trabalhadores da Gurgel aconteceram ainda na década de 1980:

“No início da década de 90 agravou a crise da Empresa e como na mesma época alguns técnicos do DIEESE que também trabalhavam no Sindicato dos Químicos de São Paulo entre eles Cido Farias e eu defendíamos a recuperação dos postos de trabalhos perdidos pela Falência das empresas ver História da ANTEAG o Sindicato dos Trabalhadores nas Industrias

Metalúrgicas, de Limeira e região nos contatou para uma conversa com os trabalhadores e com a empresa como resultado destas atividades foi feito um estudo de viabilidade econômico/financera e mercadológica em 16 de Junho de 93 este foi um estudo realizado pelo Sindicato dos Trabalhadores Metalúrgicos de Limeira e Região coordenado pelo Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Sócio-Econômico (DIEESE)”

De acordo com o diretor da Anteag, no estudo sobre a Gurgel foram detectados problemas como o boicote do oligopólio automotivo; idealismo e ingenuidade política; e má administração organizacional;

“Foi feita uma proposta para o proprietário da empresa de retomada da produção com a participação dos trabalhadores e do Sindicato na gestão da empresa, porém, ele foi acessível, a proposta no primeiro momento mas ele não deu continuidade às negociações e nos meses seguintes a crise se agravou até a falência da empresa”

O diretor da Anteag enumera trabalhadores de outras empresas que também receberam a assessoria da entidade. De acordo com Carvalho, para que uma empresa falida possa ser recuperada, é preciso contar com a vontade dos trabalhadores.

“O caminho utilizado pela ANTEAG é a sensibilização dos trabalhadores, através de exemplos de outras empresas semelhantes, em seguida fazer uma análise da viabilidade do negócio; a organização dos trabalhadores em uma empresa coletiva de propriedade dos trabalhadores, que pode ser uma cooperativa ou uma empresa de cotas participativa e a negociação com os proprietários ou com o Juiz da massa falida para alugar a planta produtiva até que se defina como os trabalhadores vão assumir a propriedade da empresa. Também é preciso negociar com os fornecedores e com os clientes”

O diretor cita os casos em que a Anteag atuou, como a “Nicola Rome Máquinas e Equipamentos” em Mococa (SP) onde atualmente funciona a Coopromem, cooperativa que reúne 300 trabalhadores. Há também o caso

da “Usina Catende” no município de Catende (PE), atual Cia. Harmonia e futura Cooperativa Agro Industrial, projeto que envolve 3000 trabalhadores. Em Diadema (SP), 450 trabalhadores trabalham na Uniforja Metalúrgica, organizada a partir da antiga Conforja. Em Criciúma (SC), a Cooperminas reúne 750 trabalhadores; a antiga Vila Romana, em Aracaju (SE) foi transformada em Cooperveste Confecções, onde trabalham 750 pessoas, entre outros casos citados pelo diretor da Anteag.

“Estas são algumas de nossas empresas, entre umas centenas de empresas falidas, que se tornaram viáveis a partir do momento em que os trabalhadores assumiram a empresa através da gestão e propriedade coletiva; no início, em algumas empresas, não houve viabilidade em consequência talvez da falta de experiência no setor como Makerli Calçados, em Franca, e Sakai Moveleiro, na Grande São Paulo”.

O diretor da Anteag avalia que o saldo de patrimônio da Gurgel atualmente já não é mais suficiente para pagar todos os direitos devidos aos seus cerca de 700 ex-funcionários.

“Em primeiro lugar a Gurgel como indústria automotiva nunca teve viabilidade econômica, principalmente para romper a concorrência internacional sem o apoio do governo. Acho que a empresa foi uma aventura de um empresário com os milagres da ditadura militar. Em relação ao pagamento da dívida trabalhista total é impossível porque o patrimônio que sobrou é menor que o montante da dívida e está sendo destruído com o tempo. A saída seria o Poder Judiciário entregar o patrimônio para a cooperativa dos trabalhadores administrar um projeto que desenvolvesse outros produtos”

Carvalho defende que a entrega do patrimônio aos trabalhadores seria atualmente a única alternativa para que os ex-funcionários consigam receber parte da dívida acumulada pela Gurgel.

“A partir de 2003 o Sindicato (dos Metalúrgicos) e a Cooperativa (trabalhadores) fizeram novos contatos com a ANTEAG para buscar uma nova saída para a Gurgel. Em assembléia com os trabalhadores, a proposta da ANTEAG é que a Justiça entregue as instalações e o terreno para a cooperativa dos trabalhadores pelo valor real do patrimônio, e no local podemos montar um projeto capaz de gerar trabalho e renda para os trabalhadores, explorando outros produtos, contribuindo para o desenvolvimento local, através de uma mobilização da sociedade, do poder público e de outras parcerias”

Carvalho exemplifica que no prédio da antiga fábrica da Gurgel poderia ser desenvolvido um projeto na área imobiliária, com construções habitacionais, ou o aluguel do local como condomínio industrial. O diretor da Anteag também cogita a possibilidade de um projeto de incubadora tecnológica para empresas de autogestão. Para financiar os projetos, o diretor da Anteag defende a busca de investimento do BNDES e apoio do poder público federal, estadual e municipal.

## **Considerações finais**

Modernidade e tradição são temas que aparecem em conflito dentro das discussões sobre a refuncionalização dos “brownfields”. O retorno da atividade aos antigos prédios industriais é um anseio da comunidade, uma iniciativa para ajudar a promover o desenvolvimento nos municípios. Mas quando esse “desenvolvimento” é acompanhado pela descaracterização do prédio surge o conflito com os anseios das pessoas que trabalharam ou de alguma forma tiveram suas vidas ligadas às antigas fábricas. Para esses trabalhadores hoje aposentados, a preservação da memória dos empreendimentos está ligada à manutenção dos prédios antigos. Na dúvida entre demolir ou preservar, muitos prédios acabam sendo destruídos com o passar do tempo, enquanto não há uma definição sobre a política que as cidades devem adotar quanto ao seu passado industrial.

Um exemplo que ilustra essa dúvida sobre a refuncionalização dos “brownfields” em Rio Claro é o da ferrovia. As antigas oficinas e a linha férrea dividem a cidade em plena área central. Ferroviários aposentados e profissionais como arqueólogos e historiadores defendem a preservação das instalações e se manifestam na imprensa contra as modificações feitas nos antigos barracões. Para as gerações nascidas após o auge da ferrovia no município, porém, os prédios das oficinas (parte em estado de abandono), antigos galpões e a linha férrea representam atualmente um obstáculo ao desenvolvimento e a causa de transtornos no trânsito afunilado somente em algumas passagens existentes na linha férrea. Várias são as propostas para

ocupar a área onde estão as oficinas caso elas sejam um dia transferidas, como defende o atual governo municipal, que planeja a mudança de toda a estrutura para o Jardim Guanabara, na periferia do município. Um exemplo onde novamente tradição e modernidade estão em conflito. Preservar ou demolir?

Quando se trata das iniciativas para a refuncionalização dos “brownfields”, o objetivo não é apenas devolver a atividade a um determinado prédio para que este não fique ocioso. A refuncionalização é uma das iniciativas na busca pelo desenvolvimento das comunidades, na medida em que permite a volta da geração de renda, empregos e a solução dos problemas trazidos pelo abandono das áreas, incluindo os problemas sociais e os vazios na paisagem da cidade. Souza lembra que:

(...)o usual, no tocante ao assunto, ainda é tomar desenvolvimento como sinônimo de desenvolvimento econômico, e mesmo a maioria das tentativas de tentar amenizar o economicismo (inclusive da parte de um ou outro economista) não consegue ultrapassar o seguinte ponto: no limite, a modernização da sociedade, em sentido capitalista e ocidental, é o que se entende por desenvolvimento (SOUZA, 2002, p 60)

Para Souza (2002, p60), porém, o “desenvolvimento é entendido como uma mudança social positiva”:

O conteúdo dessa mudança, todavia, é tido como não devendo ser definido a priori, à revelia dos desejos e expectativas dos grupos sociais concretos, com seus valores culturais próprios e suas particularidades histórico-geográficas. Desenvolvimento é mudança, decerto: uma mudança para melhor. Um “desenvolvimento” que traga efeitos colaterais sérios não é legítimo e portanto, não merece ser chamado como tal (SOUZA, 2002, p61).



Para que a refuncionalização dos “brownfields” possa ser considerada desenvolvimento segundo o conceito de Souza é preciso considerar alguns aspectos levantados nessa pesquisa. As entrevistas mostram que não basta apenas atrair uma nova atividade para o prédio abandonado. Essa nova função precisa ir de encontro aos anseios da comunidade que a cerca e dos que participaram da história dos empreendimentos (como o caso dos ex-funcionários).

(...) pode-se dizer que se está diante de um autêntico processo de desenvolvimento sócio-espacial quando se constata uma melhoria da qualidade de vida e um aumento da justiça social. A mudança social positiva, no caso, precisa contemplar não apenas as relações sociais mas, igualmente, a espacialidade (...) No que tange à melhoria da qualidade de vida, ela corresponde à crescente satisfação das necessidades- tanto básicas quanto não-básicas, tanto materiais quanto imateriais, de uma parcela cada vez maior da população (SOUZA, 2002, p 62)

O processo de refuncionalização dos “brownfields” também envolve a preservação do patrimônio industrial dos municípios. Em Rio Claro, de acordo com a representante do Condephaat no município, a professora doutora Mirna Vieira (Unesp-Rio Claro-Departamento de Geografia), dos quatro empreendimentos em estudo nesta pesquisa apenas a ferrovia tem uma parte tombada como patrimônio histórico, a antiga estação ferroviária, localizada na Rua 1 com a Avenida 1, no Centro(anexo 6).

De acordo com a ficha de identificação de bem tombado, elaborada pelo Condephaat, a estação ferroviária foi declarada patrimônio histórico tombado em 14/11/1985. A publicação no Diário Oficial foi em 19/11/1985. Na ficha consta que o atual edifício da estação data de 1910, “em substituição da estrada original, e insere-se no estilo eclético, apresentando

grande número de elementos de origem neoclássica, dispostos de maneira bastante livre. Edificado em tijolo, com cobertura em telhas francesas e telhas metálicas, possui elementos em ferro, consequência da própria instalação da ferrovia, pela qual chegavam os novos materiais”.

A estação ferroviária está localizada fora da área das oficinas da ferrovia, um dos empreendimentos analisados na pesquisa. Segundo a representante do Condephaat, também são bens tombados em Rio Claro o Horto Florestal e Museu Edmundo Navarro de Andrade (atual floresta estadual); o sobrado de pedra da sede da fazenda Grão-Mogol; o sobrado Barão de Dourados (atual Museu Histórico e Pedagógico Amador Bueno da Veiga) e a Usina Hidrelétrica de Corumbataí. Neste último caso trata-se de um “brownfield” que já foi refuncionalizado, passando da função de produtor de energia para a função educativa sob a administração da Fundação Patrimônio Cesp .

Em alguns municípios, o poder público toma a iniciativa de apresentar projetos de lei às câmaras municipais para preservar prédios que têm importância histórica. No município de Araras (SP) está em atividade o Conselho Municipal do Patrimônio Histórico, Artístico e Cultural- COMPHAC, (anexo 7) subordinado à Secretaria Municipal de Cultura. Criado em 1987, o conselho foi regulamentado em dezembro de 1994 através de um decreto do Poder Executivo.

O decreto da prefeitura de Araras estabelece que os conselheiros serão nomeados pelo prefeito municipal. Entre as atividades previstas para o COMPHAC está a fiscalização do limite de 50 metros de proteção no

entorno dos patrimônios tombados. Nesse raio, as novas construções não poderão ultrapassar os dez metros de altura e qualquer construção ou demolição precisa de autorização do conselho. De acordo com matéria publicada no jornal Opinião de Araras, em agosto de 2005, o município só tinha um bem tombado pelo Condephaat, a Casa da Cultura. Com a criação do conselho municipal, foram tombados mais 17 prédios e locais públicos, entre igrejas, escolas e praças.

As entrevistas com os ex-funcionários das Oficinas da Cia. Paulista de Estradas de Ferro, Cervejaria Rio Claro (Skol), Tecelagem Matarazzo e Gurgel Motores permitem avaliar uma outra dimensão da problemática dos “brownfields” dentro dos municípios. Os prédios abandonados não são vistos apenas como um problema econômico, mas também como provas do descaso da cidade para com o seu passado e com a memória das pessoas que ajudaram a construí-la. Ao serem convidados para as entrevistas, muitos trabalhadores pediam que a pesquisadora fizesse contato com os antigos chefes das fábricas, alegando que estes seriam as pessoas indicadas para as entrevistas. Entre eles permanecia a idéia de que as histórias dos operários não despertam interesse, que em nada poderiam contribuir para o resgate da importância que essas fábricas tiveram na história da cidade.

Os depoimentos mostraram exatamente o contrário. Trabalhando na linha de produção, esses operários conheceram a fundo o dia-a-dia nas empresas, se envolveram nas iniciativas para desenvolver os empreendimentos e criaram relações com a fábrica que vão muito além da

prestação de serviços. O trabalho teve tanta influência em suas vidas que alguns passaram a morar próximo aos prédios das fábricas, nas horas vagas jogavam no time da empresa e frequentavam seu clube e até encontraram maridos e esposas dentro do quadro de funcionários. Quando a fábrica fechou, o impacto na vida desses trabalhadores foi muito além da perda do emprego.

O objetivo específico da pesquisa foi exatamente esse. Registrar a história dos que não aparecem nas publicações sobre as indústrias mas que contribuíram com sua dedicação para o sucesso dos empreendimentos. Contribuíram com muito mais que trabalho, como mostram os depoimentos, principalmente os dos trabalhadores mais velhos, como nos casos da ferrovia, da cervejaria e da tecelagem. Nas entrevistas é possível perceber a relação de afeto que os trabalhadores desenvolveram em relação às empresas, a maneira emocionada como descrevem o trabalho e a constatação do encerramento das atividades e do abandono do imóvel.

Estes homens e mulheres são testemunhas de uma época que já não existe mais no mundo do trabalho. São da época em que a estabilidade era um fator comum dentro das empresas, em que era possível trabalhar durante trinta anos ou mais na mesma fábrica, onde além do trabalho se desenvolviam relações de amizade que são mantidas até os dias atuais. Em alguns depoimentos foi possível detectar algumas consequências negativas da antiga relação operário/fábrica, como a dependência em relação à empresa não só para o trabalho como também para o lazer (times de futebol, clubes) e até para o consumo (com as compras da família sendo

feitas nas cooperativas como a da ferrovia e a da tecelagem). Dentro dessa relação de dominação, o impacto na vida do operário quando a fábrica foi desativada acabou sendo ainda maior que somente a perda do emprego.

As mudanças no mercado de trabalho podem ser percebidas na comparação entre os depoimentos dos ex-funcionários de fábricas que tiveram seu auge no período entre 1940 e 1970, como a Matarazzo, e os da Gurgel Motores, que começaram a ser contratados na década de 1970. Na pesquisa, não houve dificuldade em encontrar pessoas que trabalharam 20, 25 e até 30 anos na ferrovia e na cervejaria. No caso da montadora de veículos, os contatos com os ex-funcionários mostraram que poucos trabalharam mais de dez anos na fábrica. O caso da tecelagem merece análise em separado já que várias mulheres afirmaram que pretendiam trabalhar até a aposentadoria, mas na época era prática comum deixar o emprego após o casamento.

A falta de uma definição para o caso da Gurgel também é um fator que influencia nas lembranças que os ex-funcionários trazem sobre o tempo em trabalharam na fábrica e a avaliação que fazem sobre o atual estado de abandono das instalações da montadora. Após a desativação, muitos enfrentaram dificuldades financeiras já que não conseguiram receber seus direitos. Os cerca de 700 ex-funcionários ainda aguardam a venda da fábrica. No mês de abril de 2006 foi realizado o sexto leilão dos bens da Gurgel, promovido pela Justiça, mas novamente não houve comprador que oferecesse os quinze milhões de reais ou um valor aproximado pelo prédio. Proprietários de uma cerâmica que compareceram ao leilão afirmaram ter

interesse no prédio, mas que não poderiam oferecer mais que cinco milhões de reais devido ao estado de abandono em que se encontra o imóvel. De acordo com os empresários, um engenheiro que esteve no local para fazer uma avaliação a pedido da cerâmica constatou que em muitos galpões até a estrutura das paredes já está comprometida devido ao abandono. Sem esperança de venda da fábrica, os advogados que representam os funcionários apresentaram uma proposta de adjudicação dos bens. Caso a proposta seja aceita pela Justiça, a fábrica seria entregue aos trabalhadores em troca da dívida deixada pela Gurgel.

## Referências Bibliográficas

ALMEIDA, Nelson Martins. **Álbum de Rio Claro**. Rio Claro, 1951.

BAUMAN, Zygmunt. **Comunidade - A busca por segurança no mundo atual**. Jorge Zahar Editora, Rio de Janeiro, 2003.

BOSI, Ecléa. **Memória e Sociedade - Lembranças de Velhos**. T. A. Queiroz, 1979.

BRAGA, Maria Carolina. **Reintegração do Complexo Ferroviário de Rio Claro- SP**. Trabalho de conclusão de curso. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo de São José do Rio Preto, 2002.

CALDEIRA, Lélis. **Gurgel - Um Sonho Forjado em Fibra**. Labortexto, São Paulo, 2004.

CANO, Wilson. **Raízes da Concentração Industrial em São Paulo**. Hucitec, São Paulo, 1990.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **O lugar no/do mundo**. Hucitec, São Paulo, 1996.

\_\_\_\_\_. **Espaço -Tempo na Metrópole: a fragmentação da vida cotidiana**. Editora Contexto, São Paulo, 2001.

CORRÊA, Roberto Lobato e ROSENDAHL, Zeny (org.). **Paisagem, Tempo e Cultura**. Editora da Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1998.

COUTINHO, L. e FERRAZ, J.C. (coord.) **Estudo da Competitividade Brasileira**. Papyrus/Editora da Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 1994.

CRUIKSHANK, Julie. “ Tradição oral e história oral: revendo algumas questões” in: FERREIRA, M. M. e AMADO, J. (coord.). **Usos & Abusos da História Oral**. Rio de Janeiro, Editora FGV, 2000.

DEAN, Warren. **Rio Claro- Um Sistema Brasileiro de Grande Lavoura-1820/1920**. Paz e Terra, Rio de Janeiro, 1977.

FRANÇOIS, Etienne. “A fecundidade da história oral” in: FERREIRA, M. M. e AMADO, J. (coord.). **Usos & Abusos da História Oral**. Rio de Janeiro, Editora FGV, 2000.

GARCIA, Liliana Bueno dos Reis.**Rio Claro e as Oficinas da Companhia Paulista de Estradas de Ferro**. Tese de Doutorado. Campinas, Unicamp, 1992.

GOVERNO DE SÃO PAULO, **120 Anos de Ferrovia Paulista**. Imprensa Oficial do Estado, São Paulo, 1992.

HARVEY, David. **Espaços de Esperança**. Loyola, São Paulo, 2004.

HOBBSAWM, Eric. **Era dos Extremos**. Companhia das Letras, São Paulo, 1996.

IANNI, Octavio. **Estado e Planejamento Econômico no Brasil**. Civilização Brasileira, Rio de Janeiro, 1996.

IAOCHITE, Juliana Cristina. **Apropriação e Revalorização do Espaço Urbano: Análise da Ocorrência de Brownfields no Município de Americana-SP**. Dissertação de Mestrado, IGCE-UNESP, campus Rio Claro-SP, 2004.



JODELET, Denise. “A Cidade e a Memória” in: DEL RIO, Vicente e DUARTE, C.R. (org.). **Projeto do Lugar. Colaboração entre Psicologia, Arquitetura e Urbanismo**. Coleção Proarq, Rio de Janeiro, 2002.

JOUTARD, Philippe. “ História oral: balanço da metodologia e da produção nos últimos 25 anos” in: FERREIRA, M. M. e AMADO, J. (coord.). **Usos & Abusos da História Oral**. Rio de Janeiro, Editora FGV, 2000.

LOZANO, Jorge Eduardo Aceves, “Prática e estilos de pesquisa na história oral contemporânea” in: FERREIRA, M. M. e AMADO, J. (coord.). **Usos & Abusos da História Oral**. Rio de Janeiro, Editora FGV, 2000.

MEIHY, José Carlos S. Bom. **Manual de História Oral**. São Paulo, Edições Loyola, 1996.

MENDES, A . A. e SAMPAIO, S. S.. Dinâmica Locacional Intra-Urbana das Indústrias: O Caso da Cidade de Rio Claro, SP. **Geografia**, Rio Claro, 1987.

MENDES, Auro Aparecido. **Implantação industrial em Sumaré: Origens, Agentes e Efeitos. Contribuição ao Estudo da Interiorização da Indústria no Estado de São Paulo**. Dissertação de Mestrado/IGCE-UNESP, Campus Rio Claro-SP,1991.

\_\_\_\_\_. **Reestruturações locais como efeito da globalização econômica- uma análise da estrutura produtiva mutante do pólo têxtil de Americana-SP**. Tese de Doutorado/IGCE-UNESP, Campus Rio Claro/SP,1997.

PEREIRA, Vera Maria Cândido. **O Coração da Fábrica- Estudo de caso entre operários têxteis**. Editora Campus, Rio de Janeiro, 1979.

PRADO, Caio Jr. **O que é Filosofia**. Círculo do Livro, São Paulo, 1981.

RIBEIRO, Wagner Costa. “Relação Espaço/Tempo: Considerações Sobre a Materialidade e Dinâmica da História Humana” in **Terra Livre**, 4, pp-39-53, Associação dos Geógrafos Brasileiros/Marco Zero, São Paulo, 1988.

ROUSSO, Henry. “ A memória não é mais o que era” in: FERREIRA, M. M. e AMADO, J. (coord.). **Usos & Abusos da História Oral**. Rio de Janeiro, Editora FGV, 2000.

SANCHEZ, Luis Enrique. **Desengenharia- O Passivo Ambiental na Desativação de Empreendimentos Industriais**. São Paulo, Edusp/Fapesp, 2001.

SANTOS, Fábio Alexandre. **Rio Claro- Uma Cidade em Transformação**- Annablume/FAPESP, São Paulo, 2002

SANTOS, Milton. **Espaço e Método**. Nobel, São Paulo, 1985

\_\_\_\_\_. **Técnica, Espaço, Tempo. Globalização e Meio Técnico-Científico Informacional**. Hucitec, São Paulo, 1996.

SELINGARDI - SAMPAIO, Silvia. A Industrialização de Rio Claro. Contribuição ao Estudo da Desconcentração Espacial da Indústria no Estado de São Paulo. **Geografia**, Rio Claro, 1987.

SELINGARDI-SAMPAIO, S. e PIRES, M. R. “Arqueologia Industrial de Rio Claro- SP- Um Estudo de Prédios Industriais e Equipamentos Técnicos Antigos”. **ARGEO- Documentos Geográficos**, nº 19, Rio Claro, 1992.

SOUZA, Marcelo Lopes. **Mudar a Cidade- Uma Introdução Crítica ao Planejamento e à Gestão Urbanos**. Rio de Janeiro, Bertrand Brasil, 2002.

THOMSON, Alistair; FRISCH, Michael e HAMILTON, Paula. “ Os debates sobre memória e história: alguns aspectos internacionais” in: FERREIRA, M. M. e AMADO, J. (coord.). **Usos & Abusos da História Oral**. Rio de Janeiro, Editora FGV, 2000.

TOUTIER-BONAZZI, Chantal de. “Arquivos: propostas metodológicas” in: FERREIRA, M. M. e AMADO, J. (coord.). **Usos & Abusos da História Oral**. Rio de Janeiro, Editora FGV, 2000.

VASQUES, Amanda Ramalho. **Refuncionalização de Brownfields: Estudo de caso na Zona Leste de São Paulo-SP**. Dissertação de Mestrado, IGCE-UNESP, campus Rio Claro-SP, 2005.