



As infra-estruturas de circulação e transporte e a configuração da paisagem no médio no Vale do Paraíba

Emmanuel Antonio dos Santos¹

Resumo

A exclusão sócio espacial de grande parcela da população das possibilidades de uso e apropriação dos sistemas de circulação e transportes de modo seguro e eficaz para a sua subsistência decorre, sobretudo, do seu desenho, o qual resulta dos objetivos pragmáticos de acumulação para os quais foram pensados. Do mesmo modo as paisagens que deles resultam são, de um lado, simulacros de situação desejada, e, de outro, resto, sobra sem importância. Através de uma discussão sobre a constituição desses sistemas na região do médio Vale do Paraíba, analisando-se os seus traçados, tempos e desenhos, procura-se identificar situações de valoração do ambiente e paisagem e situações de acirramento da exclusão, no sentido de chamar a atenção para a necessidade de se compreender que mobilidade, por meio da infra-estrutura de circulação e transporte nem sempre significa acessibilidade plena.

Palavras-chave: Paisagem, ambiente, circulação, espaço, ordem, exclusão.

¹ Arquiteto e urbanista, doutor pela FAU USP, professor de paisagismo, na Faculdade de Engenharia e Arquitetura e Urbanismo; de Planejamento, no Curso de Mestrado em Planejamento Urbano e Regional da UNIVAP - Universidade do Vale do Paraíba e Professor Conferencista da disciplina de Arquitetura e Urbanismo do Curso de Engenharia de Infra - Estrutura Aeronáutica do ITA - Instituto Tecnológico de Aeronáutica, em São José dos Campos, S. P. E-mail: emmanuel_santos@uol.com.br.

The transport and circulation infra structures and the landscapes shapes on the medium Paraíba Valley

Abstract

The social space exclusion of a great range of citizens from the benefits of the transports and circulation systems in a safety and efficient to their sustainability becomes from its draws, in which ones we identify the pragmatics intentions on a capitalistic accumulation. The same way the landscapes they result are in one hand are simulations of a desired situation, and in the other hand, are leftovers, surplus, with non importance. Through a discussion on the constitution of these systems in the medium Paraíba Valley, analyzing the draws, in time and space, we intend to identify values of the environment and the landscape, and most of all social exclusion situations in order to claim to the necessariness to understand that mobility by infrastructure for transport and circulation, do not signify absolute accessibility.

Key-Words: Landscape, environment, circulation, space, order, exclusion.

A circulação e o transporte na macro escala

Os primeiros caminhos, a estrada do Imperador e as indicações de seu traçado; a “estrada velha Rio – São Paulo” (rodovia SP 66) de estrada rota de passagem a avenida eixo de ligação intra urbano, corredor diversificado, paisagem variegada; a ferrovia, novidade e sinal de progresso, um centro que se desloca e se expande, acolhe e inclui; o rio Paraíba do Sul, a paisagem da várzea, da meia encosta e dos contrafortes da Mantiqueira; os caminhos das serras, as montanhas da saúde e do ócio sofisticado, o litoral das belezas e da diversão democrática, a inclusão do tempo livre e da natureza; o grande eixo da macro metrópole, a rodovia Presidente Dutra, caminho do progresso material, da modernidade industrial, corredor do trabalho, paisagem da tecnologia e da internacionalização.

No passado, o litoral e as grandes bacias fluviais eram as vias francas onde, em pontos adequados e em função de suas virtualidades, podiam localizar-se certas atividades econômicas dependentes de um comércio longínquo. Em nossos dias, e para atender às exigências dos tempos modernos, o país é cortado por estradas de rodagem grandes e bem construídas, de interesse nacional e internacional, mais do que regional e local. (SANTOS, 2001, p.64)

Os grandes eixos de deslocamentos e as estruturas de circulação que pelo seu porte, traçado e naquilo que conectam possuem tanto o papel de desenhar a estrutura básica do tecido, marcando no solo os grandes fluxos dos mais intensos deslocamentos, quanto o papel de indutor da ocupação e do uso do seu entorno adjacente e mesmo dos arredores, são marcas na paisagem dos momentos significativos da urbanização, dos tempos e lógicas de sua implantação, e refletem escalas variadas conforme os locais de origem e destino, os percursos e o seu desenho.

Esses grandes eixos geralmente são atualizações de antigos caminhos, estradas ou trilhas, e têm hoje desenhos ora retificados, ora profundamente modificados com o intuito de atender a demandas de deslocamentos que a própria ocupação e uso de seu entorno requer, da sofisticação tecnológica dos instrumentos que por eles circulam, e dos materiais e técnicas construtivos mais contemporâneos. As inovações nos “desenhos” e na “construção”, necessárias para adequar antigos traçados para novos usos em alguns casos, ou resultante de novas

implantações noutros evitando obsolescências, constroem e reconstroem tempos e espaços.

Na hipótese de que técnica espaço e tempo além de complementares são também legíveis como desenho no lugar cremos que alguns desses tempos mais antigos poderiam ser desvelados pelo desenho básico dos espaços que os representam – no caso as vias de circulação e transporte -. Isto é, o traçado das vias é também a configuração do espaço que a técnica de um tempo permitiu.

No médio Vale do Paraíba, o primeiro traço, esse o tempo encarregou-se de encobrir, desmanchar ou dissimular, não vemos mais como foi e onde foi. Do caminho dos tropeiros que se seguiu aos bandeirantes se é que esses por aqui passaram, não sobraram marcas ou indícios, informação valiosa das maneiras de adentrar o nosso território, as preferências por esta ou aquela vertente, esse ou aquele roteiro. Para o caso de São Paulo das informações preciosas constantes no trabalho de Nestor Goulart Reis Filho sobre o transporte rodoviário extraímos as citações a seguir, as quais auxiliam a perceber tanto os sistemas de circulação e transporte, como os seus traçados e utilidade.

.... Durante mais de um século após a fundação de São Paulo (1554), o transporte se fazia, em quase todas as direções, pelos rios e pelas trilhas indígenas. Ao longo do século XVII, com a fundação de outras vilas no Planalto, como Mogi das Cruzes (1611), Parnaíba (1625), Taubaté (1645), Jundiá (1655), Itó (1657) e Sorocaba (1661), foram surgindo novos caminhos, que ligavam as propriedades rurais e as várias localidades, pelos quais passavam os carros de boi, em alguns casos....

....Durante o século XVIII, com a descoberta de ouro nas regiões dos atuais estados de Minas Gerais, Mato Grosso e Goiás e a interiorização de grandes contingentes de população, tornou-se indispensável a abertura de novos caminhos, com melhor qualidade, percorridos por tropas de burros, para possibilitar o transporte regular de mercadorias entre o interior e o litoral. A cidade de São Paulo foi o centro de uma rede de pequenas vias deste tipo, que se ligavam às principais regiões da Colônia....

....O mais antigo dos caminhos para as Minas ligava São Paulo à Freguesia da Escada, às margens do rio Paraíba, de onde partiam as

canoas, até chegar à região de Lorena e Cachoeira, onde começavam as trilhas que dava acesso às Minas. Em meados do século XVIII esse percurso foi reforçado coma construção de um caminho ligando por terra as vilas do Paraíba a Cunha e Parati, já na Capitania do Rio de Janeiro, de onde prosseguia em direção a Marambaia e Jacarepaguá....

....Na Segunda metade do século, a partir da administração do Morgado de Mateus (1765 - 1775), desenvolveu-se na Capitania a produção de açúcar, localizada sobretudo nas regiões de Lorena e Taubaté, no Vale do Paraíba, em Jundiáí, Itú e Campinas, na região oeste. Com o novo produto intensificaram-se as pressões pela melhoria dos caminhos, a fim de permitir o rápido e eficiente escoamento da produção, sobretudo na Serra do mar. (REIS FILHO, 1995, p.19)

Considerando essas informações, podemos então adotar como dos mais antigos eixos de circulação e transporte que passa pelo Vale do Paraíba, a estrada do Imperador. Longo e tortuoso percurso que partia da cidade de São Paulo em direção à capital da província São Sebastião do Rio de Janeiro, passando pelo porto da cidade de Parati; percorria-se em lombos dos cavalos e dos muares, viagem demorada, cansativa e muitas vezes sob precárias condições. Necessitava-se de quando em quando parar, descansar, reabastecer com víveres e águas.

Quem fosse para o Norte de São Paulo, transpunha uma garganta fácil e encontrava o Paraíba encaixado entre as Serras do Mar e da Mantiqueira, apontando o caminho do Norte, na formação e destino de São Paulo.

Assim , o caminho de São Paulo para o vale do Paraíba – de onde partiam diversos roteiros para as Minas Gerais – teve o seu trajeto anotado por Antonil no começo do século dezoito: de São Paulo saia-se em direção à Nossa Senhora da Penha, que era o primeiro arranco da Casa e daí até a aldeia de Itaquaquecetuba, em seguida, à Vila de Mogi das Cruzes, às Laranjeiras, à Jacareí, à Aldeia de São José, à Taubaté; dessa povoação, descia-se para o porto de Parati, onde se interrompia, prosseguindo por via marítima até o

Rio de Janeiro.

A ligação completa por terra, para evitar que a remessa de “quintos” de ouro para o Rio de Janeiro – ouro esse fundido em Taubaté – fosse perdida em naufrágios ou por ataques de corsários, a ligação completa, repetimos, foi feita em 1725, quando o Governador de São Paulo e Minas, Rodrigo Cesar de Menezes, atribuiu às Câmaras das Vilas de Taubaté, Pinda e Guará, o encargo de abrirem 8 léguas de picada que deveria terminar na antiga fazenda de Santa Cruz. (JÚNIOR, 1979, p.47) ⁽²⁵⁾

Passava-se desse modo, pelo vale do rio Paraíba do Sul acompanhando as meias encostas e o lento e meândrico correr do rio, às vezes mais próximo dos núcleos de vilas e povoamentos, outras vezes mais distante, conforme o seu grau de importância e a necessidade das paradas assim o exigia.

Em São José dos Campos, o traçado desse caminho, ainda hoje está marcado no tecido, retificado na sua maior parte, certamente modificado em alguns trechos. O seu desenho básico forma um eixo no sentido Leste / Sudoeste vindo da cidade de Caçapava em direção à cidade de Jacareí cortando a área atualmente urbanizada, permitindo conexões intra urbanas, e acessibilidades a outros eixos que fazem ligação com municípios vizinhos e com as metrópoles de São Paulo e Rio de Janeiro e daí com o resto do país.

Originalmente caminho de passagem de quem vinha ou ia ao litoral fluminense, gradativamente foi sendo incorporada aos usos modernizados, primeiro como rodovia no governo de Washington Luiz, quando em fins dos anos de 1924 foi retificada, recebendo revestimento asfáltico e rebatizada de SP-66. Mais tarde, já por volta dos anos de 1950 e em diante incorporada definitivamente ao tecido urbano.

Do lombo dos muares até os veículos automotores capazes de desenvolver maiores velocidades encurtando distâncias e permitindo deslocamentos com percursos menos rígidos, portanto, aparentemente

⁽²⁵⁾ Outras citações foram feitas em diversos documentos sobre a abertura da estrada do Imperador, e também sobre iniciativas em solicitar a sua passagem pela vila de São José. Atestam essas solicitações pelo menos dois documentos oficiais sendo um deles de período próximo ao citado na obra de Agê Júnior e outro com data de quase um século após a citação. São eles: Carta do Governador ao Ouvidor geral com data de 15 de agosto de 1767 onde expressa a sua aprovação e desejo de que a estrada Real passasse pela Vila de São José; e Ofício da Câmara Municipal com data de 23 de junho de 1823 onde é solicitada a passagem da estrada Real por dentro da Vila de São José.

mais livres, a ferrovia foi a maneira de melhorar o transporte e a comunicação entre as várias localidades. Símbolo da vontade de progresso e de dominar o mais rapidamente o território, a ferrovia se instala tardiamente em nossas redondezas.

Seguindo o vale do rio Paraíba a antiga Companhia de São Paulo ao Rio de Janeiro, inaugura a sua passagem no município de São José dos Campos, em 18 de Janeiro de 1877, com a ligação do trecho entre Jacareí e São José dos Campos. Essa estrada que fazia a ligação entre os dois estados passou em meados dos anos de 1910 a pertencer à rede Ferroviária Federal S.A. e mais recentemente, após processo de concessão da malha sudeste da rede Ferroviária Federal em 1996 passou para o domínio do consórcio representado pela a MRS Logística.

Até dezembro de 1876, os meios de condução de que se serviam os habitantes deste município, eram os animais caválares, trolis, carroças, cargueiros e carros de bois. A estrada de ferro chegava só até a cidade de Jacareí. Foi um dia festivo, de grande agitação na cidade.

Na estação e ao longo da linha férrea, postavam-se centenas e centenas de pessoas. Só não compareceu àquele grande evento quem não pôde por motivo de doença ou motivos inadiáveis. (JÚNIOR, 1979, p.173)

A construção da ferrovia foi no início viabilizada pela constituição da Companhia de Estrada de Ferro D. Pedro II que viria se transformar mais tarde na Central do Brasil, e que tinha por objetivo a construção de uma linha partindo do Rio de Janeiro dividindo-se em dois ramais. Um até o Porto Novo de Cunha na divisa do Rio de Janeiro e o outro até Cachoeira na província de São Paulo, cujas obras iniciaram em meados dos anos de 1855, mas só chegando a São Paulo em 1875 (Kühl, 98).Esse primeiro trecho, partindo da baixada fluminense sobe as encostas da serra da Canastra no complexo da Mantiqueira, atravessa morros vencendo vales e vertentes, ora com túneis, ora com pontes metálicas, algumas delas ainda hoje existentes com relativo grau de conservação e uso.

Segue o caminho de ferro subindo em direção ao vale do Paraíba, acompanhando quase sempre a margem direita do rio, procurando os solos onde o movimento de terras fosse menor, e as

obras de engenharia menos necessárias, evitando as áreas passíveis de enchentes.

Nesse seu caminhamento, a ferrovia passa por núcleos, vilas e cidades deixando a sua marca não só com os trilhos, mas, sobretudo com a instalação de estações de embarque e desembarque. Algumas delas ficaram como registro concreto da sofisticação e do engenho europeu. São hoje exemplares de uma “arquitetura ferroviária” protegida pelo CONDEPHAAT, como no caso das estações de Cachoeira Paulista, Guaratinguetá, da Rotunda na cidade de Cruzeiro ou como no caso da de Bananal com sua arquitetura em aço. Outras, de construção mais recente, atestam uma arquitetura eclética dos anos de 1920 e de 1930.

A construção da ferrovia entre São Paulo e Cachoeira com bitola estreita dificultava a conexão com a linha da D. Pedro II procedente do Rio de Janeiro construída com bitola larga. Complementa-se finalmente a ligação ferroviária entre o Rio de Janeiro e São Paulo, com a constituição da Companhia de São Paulo ao Rio de Janeiro em 1872.

Partindo de São Paulo em direção a Cachoeira Paulista, seguindo caminho tortuoso, evitando os terrenos com declividade muito acentuada, contornando morros e acompanhando os vales, a ferrovia passa pelas cidades de Mogi das Cruzes, Guararema e Freguesia da Escada, até chegar em Jacareí. O traçado original adentrava São José dos Campos em direção à várzea do rio Paraíba, guardando, contudo relativa distância para evitar as áreas de inundação e, dessa forma, as terras encharcadas do banhado. No seu lento serpentear subia a encosta ao lado do banhado até atingir o platô onde se instalava a antiga estação ferroviária; depois, atravessava o tecido urbano e descia a vertente esquerda do córrego do Lavapés, seguindo a melhor declividade contornando a cidade suavemente, acompanhando o vale em direção à cidade de Cachoeira Paulista.

Pontos de chegada e de partida, as estações ferroviárias, foram paulatinamente configurando novos centros nas cidades, deslocando polaridades, criando novas acessibilidades. Sinal de progresso e novidade foi produto do café, mas foi também indutor da ocupação, reforçando núcleos, vilas e cidades, permitindo conexões com as metrópoles e com o entorno imediato.

Por volta dos anos de 1926, com a implantação do ramal Paratey em função da adequação da bitola dos trilhos e de um novo percurso a partir de São José dos Campos em direção a São Paulo, em terrenos com menores declividades, o que permitiria maior capacidade

de carga a ser transportada, o desenho da ferrovia se desloca em direção à concha do banhado abandonando o antigo traçado. A estação se desloca e se sofisticada, o centro acompanha o deslocamento e se expande, incorpora o bairro de Santana, o rio Paraíba e as paisagens da Mantiqueira.

Situado no sopé dos planaltos em que está a cidade de São José dos Campos, e a uns 1.500 metros desta, este bairro se caracteriza por seu aspecto topográfico que é de pintoresco digno da apreciação de esthetas.

Contorna-o com suas águas quasi sempre em calmo deslizar, e em sinuosidades graciosas, o majestoso rio Parahyba, tão celebrizado por Alencar no “Guarany” e no “O Escravo”.

Este rio lendario tambem serviu de meio aos valentes desbravadores dos sertões, os verdadeiros factores da grandeza do Brasil, - caprichoso ao ponto de, após algumas centenas de kilometros de curso, approximar-se da Capital do Estado e num volteio rapido em Guararema seguir quasi paralelo a elle mesmo e passar à pouca distancia da própria nascente, parece Ter por este bairro uma attenção de namorado: - serpenteia-o numa ancia de enlaça-lo como que medroso de lhó tirarem. É bellissima esta cena da Natureza, vista do alto da lombada que lhe fica á margem esquerda: a casaria pardacenta, desalinhada, confusa desigual, dominada no centro pela torre da igreja, que á distancia parece conica; e como vigia, a faixa elegantemente tortuosa e larga de aguas, eternamente em movimento!

Os pastos marginaes cheios de cavallos em correria: de pesados bois á ruminar com preguiça: algumas vezes bandos de meninos nus a se banharem nas praias; mattas azues, olarias num lidar febril; aqui, lá, além, canôas pequenas de pescadores deslisam ou então embicadas, presas, diversas inquietas num ir e voltar; grande, morosa, desce uma balsa de lenha - páos unido num cipó á maneira de jangada, - guiada por homens molhados, semi nus que nos varejões retesam os músculos tostados, quando é preciso tomar direcção; nas vargens em epochas

próprias, vê-se ainda muito distante , um lençol amarelo, vivo; são os arrozaes...

E os olhos não se cansam de contemplar, além, muito além, desaparecendo no horizonte, como Pery na palmeira os encantos do rio Parahyba, o enamorado do bairro de Sant'Anna que, visto ainda por quem, pela E.F. Central, vae chegando a estação, venha do Rio de Janeiro ou de São Paulo, se destaca pelo fundo verde-escuro da Mantiqueira em suaves ondulações, a tornar o bairro mais nitido, mais attrahente e bello na sua simplicidade e modestia, no seu desprendimento pelas grandezas fugaces. (ALMANACHE, 1921, p. 99)

Novo espaço se desenha na cidade, a praça da estação, lugar para o passeio, da chegada e da partida. Na grande maioria das cidades apresenta-se como a porta de partida dos que vão em busca de novos mundos, da expectativa de mudança de vida .Em São José dos Campos, paradoxalmente, a estação ferroviária configura-se, em princípio, como a porta de entrada para quem chega com a esperança para a cura das doenças pulmonares, da alegria daquele que volta para os entes queridos, do medo da contaminação daquele que passa em direção a outros lugares, outros destinos.

Gradativamente o trem vai perdendo importância, vão mudando as prioridades, e opta-se por outros sistemas de deslocamentos, a circulação e o transporte vão pouco a pouco se estabelecendo predominantemente sobre veículos automotores, é a política do asfalto. Alguns problemas oriundos da forma pouco racional com que as linhas foram instaladas, primordialmente para atender aos interesses dos fazendeiros do café, fazendo com que houvesse variação de bitolas, onde a maioria dos trechos possuía bitola estreita – 1,00 m – e outros, bitola larga – 1,60 m -, somadas as crises da produção cafeeira, e a política de incentivo para a construção de rodovias do Governo Federal a partir dos anos de 1940 e o não re equipamento das estradas para atender a novas funções econômicas do novo século, foi tornando-as obsoletas. (Kühl, 98).

Mas antes mesmo que o sistema rodoviário se instalasse definitivamente como rede preferencial de circulação e transportes, depois dos anos de 1940, alguns eixos de comunicação já vinham recebendo melhorias como retificações e revestimento asfáltico, como foi o caso das rodovias que fazem a ligação com o litoral norte do

estado de São Paulo e com o sul de Minas passando por Campos de Jordão.

Subir e descer a serra, ou simplesmente subir e descer vão se tornando expressão corrente para quem mora no vale do Paraíba. Significam no jeito popular de falar: ir para as áreas montanhosas do sul de Minas e Campos do Jordão ou ir para as praias de Caraguatatuba, Ubatuba, São Sebastião, Ilha Bela, etc. Subir a serra é buscar o ócio sofisticado com ares europeus no trajar, na gastronomia, na lareira, e até na simulação de hábitos; descer a serra é encontrar a diversão democrática dos banhos de mar, na descontração dos trajes, na integração caiçara, na beleza das praias, em um turismo de consumo do ambiente.

A ligação com o sul de Minas Gerais partindo de São José dos Campos através da Rodovia para Campos do Jordão, S. P. – 50 nos anos de 1935 atravessa toda a região norte do município e a maior parte da sua área rural. Dadas às características do relevo muito ondulado e com declividades muito acentuadas o desenho da rodovia, caprichosamente sinuoso com grandes curvas, enfrenta aclives e vales bem encaixados. Ao percorrermos o seu terço final, estamos definitivamente na Mantiqueira, serra dos Manacás, das Acácias, e finalmente das Araucárias. Floradas na Serra, expressão mais feliz de Dinah Silveira de Queiroz, obra na qual logo no primeiro capítulo encontramos descrição poética do lugar.

Estamos no alto da Serra, gritou alguém no pequeno vagão.

Alguns passageiros levantaram-se procurando entrever nas janelas opostas os vertiginosos despenhadeiros da Mantiqueira, meio encobertos pela névoa....

....- Meu bem, que coisas extraordinárias fazem aqui os japoneses! Olhe lá embaixo.

Culturas exóticas retalhavam a serra, subiam e se perdiam em lugares aparentemente inacessíveis. Sobre o verde sombrio que emergia da fumaça, a terra, recortada e nua, às vezes aparecia pronta para o plantio.

Elza viu os pinheiros. Tudo o mais, todas as árvores se juntavam e se perdiam na confusão; só a araucária aparecia e dominava a paisagem, erecta e perfeita. (QUEIROZ, 1939, p.01, 02)

Campos do Jordão, cidade para o tratamento dos tuberculosos, clima favorável de montanha. Aos poucos, e com a construção do Palácio Boa Vista, residência oficial de veraneio do governador, em fins dos anos de 1940, transforma-se em lugar do repouso e do ócio sofisticado, assumindo certo ar de europeização, simulacro de uma Suíça nem sempre acessível, Alpes tupiniquim.

A estrada permite, portanto, o acesso à esperança da cura, ou ao menos, de repouso mais confortável para aqueles desesperançados e o acesso ao lazer durante as temporadas de inverno, onde se torna possível experimentar requintes de hábitos estrangeiros, e as paisagens das altitudes, das folhas dos plátanos importados, das flores dos pessegueiros, do pinhão e do verde profundo. A exuberância da paisagem contrasta com a precariedade de algumas partes do lugar, o colorido e a beleza da natureza se fazem presentes e teimam em negar a exclusão, seja pela doença, seja pelas dificuldades de renda.

Cobria-se a Serra de flores. Correu primeiro um barulho de primavera. Seria já a florada? Botões, aqueles pequeninos sinais / No meio dos bosques escondidos entre montes, o amarelo e o vermelho salpicavam, abriam no verde sorridente espanto. Em lugares mais resguardados, mais favorecidos, em breve surgia a neve florida cobrindo as pereiras e transformando os pessegueiros. junto das favelas, nos parques dos sanatórios, rodeando os bangalôs, à beira das águas mansas, a florada em rosa e branco finalmente luminosa, irreal.(QUEIROZ, 1939, p.139)

Irrealidade que se pode constatar, quando se vê as ocupações das encostas nas áreas de risco, e na clandestinidade de muitos usos, principalmente na população de mais baixa renda, que serve ao simulacro do turismo de montanha, prestando serviços de limpeza, de guarda e segurança quando possível. No comércio informal – ambulante disfarçado de artesanato – e sem renda fora dos períodos das férias de inverno, a alta estação, sem inclusão verdadeira porque apenas sazonal muitas vezes momentânea.

Essa irrealidade também se faz notar pela segregação espacial na apropriação dos espaços de ocupação formal, podendo-se identificá-la claramente no bairro de Abernécia, lugar tradicionalmente ocupado por uma população de baixa renda, e onde também se instalavam muitos dos sanatórios e dispensários, resguardando do contato direto

com os doentes e os pobres, os de mais alta renda que ocupavam o bairro do Capivari. Este último, ainda hoje reúne o mais sofisticado comércio, o mais atraente circuito gastronômico, e as residências mais abastadas. Irreal também, porque mesmo sem intenção, a paisagem, apenas porque lhe é próprio, porque é da sua natureza colorir florindo, enfeita e dissimula com a sua beleza aquilo que de fato não é.

Partindo-se do vale do Paraíba, são três as ligações principais com o litoral norte do estado. A rodovia Cunha / Paraty- S.P. -171 - caminho do ouro -, a rodovia Oswaldo Cruz – S.P.125 - que liga Taubaté a Ubatuba, e a rodovia dos Tamoios – S.P. 99 - que faz a ligação São José dos Campos a Caraguatatuba.

A estrada Cunha / Paraty, guarda características do desenho e da pavimentação originais, desde a época em que foi aberta como caminho de penetração e de escoamento do ouro das Minas Gerais em direção ao porto de Paraty. Ao longo dos anos não recebeu retificações ou “melhoramentos” que viessem a caracterizá-la de fato como uma rodovia, o que, aliás, é uma das suas qualidades. A permanência das características originais do traçado faz com que se configure uma situação de interesse para preservação e/ou conservação como patrimônio histórico. Essas características de caminho precário, em que a presença do automóvel é praticamente impossível, atravessando trecho da mata Atlântica ainda com vegetação de mata primária, com morfologia de relevo em gradientes bastante acentuados, passando pela cidade de Cunha - que ainda conserva a aparência das pequenas cidades do interior -, para desembocar em seguida no litoral, a tornam de interesse como roteiro do turismo ecológico e rural, e como bem cultural na mata Atlântica.

A rodovia Oswaldo Cruz com curvas formando cotovelos em ângulos fechados e declive acentuado, guarda nesse seu desenho características que parece tiveram origem no percurso dos muare que subiam e desciam as encostas da serra do Mar. Ao descer a serra em direção ao litoral num trajeto relativamente curto, atravessa encostas onde se verificam vertentes com gradientes muito acentuados, vales muito encaixados e profundos, aliados a uma exuberante cobertura vegetal com mata primária. A beleza da cobertura vegetal sobre um relevo de morfologia bastante movimentada é obrigatoriamente captada por aquele que lhe percorre o trajeto. A baixa velocidade que se é obrigado desenvolver em conformidade com um traçado em declive e de sinuosidade acentuada, cria uma condição de risco que obriga a prudência e, em contrapartida cria também a possibilidade da apropriação visual da paisagem. É hoje estrada preferencial para a

ligação do centro da cidade de Taubaté com os bairros rurais e com a cidade de São Luiz do Paraitinga. É também acesso alternativo ao litoral, mais especificamente para as cidades de Ubatuba e Paraty.

Rodovia dos Tamoios, caminho de penetração desde o porto de São Sebastião subindo a serra do Mar em direção ao Paraíba, igualmente caminho tortuoso, passa, porém em uma localização onde a morfologia do relevo além de mais branda possui maiores amplitudes, permitindo assim que a estrada adquira um desenho menos curvilíneo, com as declividades mais suaves que permitem desenvolver maiores velocidades tornando mais rápido atingir os pontos de origem e destino. Estrada mais moderna, portanto preferencial para o acesso ao litoral norte, partindo de São José dos Campos em direção a Caraguatatuba e daí a São Sebastião, Ilha Bela, Ubatuba, etc., transforma a cidade de São José dos Campos em nó de entroncamento de quem vem de outras cidades do vale e da região da grande São Paulo e até mesmo do oeste do estado em direção às praias. Retificada, duplicada e recapeada em meados dos anos de 1970, adquiriu maior capacidade de suporte de tráfego e em conseqüência maior densidade de uso, fazendo como se sabe nesses casos com que se torne rapidamente obsoleta e precária por não mais suportar o volume que seu próprio desenho propiciou.

Na maior parte do seu percurso atravessa áreas desmatadas, utilizadas como pasto e reflorestamento; em outros casos são apenas áreas desnudas sem uso específico talvez à espera da urbanização ou do parcelamento em chácaras de recreio. Apenas ao se aproximar do topo da serra do Mar, ao adentrar o recém criado Parque Estadual da serra do Mar; quando se inicia a descida em direção a Caraguatatuba é que encontramos vegetação primária mais densa e com algum colorido e variedade; mesmo assim a paisagem parece diferir da outra rodovia – Oswaldo Cruz – seja pela pouca oportunidade de apreciação em função da maior mobilidade que o desenho da rodovia permite, seja também em função do relativo afastamento em que a vegetação se encontra, provocado pela largura da pista.

Estradas para o ócio, para o tempo livre, para a diversão democrática, caminhos de encontro com a natureza processada em alguns casos como nas orlas das praias com seus calçadões, ciclovias, espaços multi uso de desenhos sempre iguais, as feirinhas de artesanato, os parquinhos da roda gigante e do trem fantasma para o alarido das crianças, e natureza conservada noutros, como nas cachoeiras, nas trilhas das matas, nas praias “virgens” ou selvagens ainda distantes e quase intocadas, nas ilhas onde se para e pode-se

fazer o mergulho e ver os peixinhos no fundo do mar. Da montanha ao litoral um grande eixo se estabelece, paisagem variegada de uma serra a outra, variedade de clima de vegetação de morfologias, cidades do repouso, do trabalho e do banho de mar. Diversidade de tecidos, de hábitos e de desenhos. Possibilidades de inclusão do tempo livre pela acessibilidade física, pela proximidade conquistada através das facilidades de deslocamentos, naturezas que podem ser apropriadas por todos e a qualquer tempo.

O grande eixo da macro metrópole, rodovia Presidente Dutra, projeto de envergadura, necessidade de integração nacional. Inaugurada em meados dos anos de 1950, tem o papel primordial de fazer a ligação entre as duas maiores metrópoles da América Latina – Rio de Janeiro e São Paulo. Estende-se através do vale do Paraíba, acompanhando o eixo da antiga estrada do Imperador e da ferrovia, vai ao longo do seu percurso permitindo conexões com as cidades por onde passa.

Ora mais próxima, ora mais distante do tecido urbano, cria desse modo situações em que se configura como “estrada” dada a sua relativa distância das áreas mais densamente urbanizadas onde não se verifica ocupação mais significativa em seu entorno a não ser com alguns serviços e comércio de beira de estrada como nos casos das cidades de Barra do Piraí, Volta Redonda e Resende no estado do Rio de Janeiro e das cidades de Queluz, Cruzeiro, Cunha, Cachoeira Paulista, Lorena, Roseira, Pindamonhangaba e Tremembé no estado de São Paulo.

Criam-se, em contraste, situações em que a rodovia, tanto em seu movimento quanto em sua aparência física, adquire involuntariamente, ares e usos de via de circulação intra urbana incorporando-se física e funcionalmente ao tecido urbano, como nos casos das cidades de Taubaté, Caçapava, São José dos Campos e Jacareí.

Além dessas características de transmutação que a rodovia vai adquirindo ao longo do Vale do Paraíba, verifica-se também que, em função de seu traçado e do fato de conectar as duas maiores metrópoles do sudeste onde se concentra uma razoável rede de cidades e uma significativa quantidade de indústrias de grande porte, a rodovia finda por ser utilizada como um imenso corredor de circulação e concentração de informações, de serviços altamente especializados, da produção estratégica e das várias gentes que neles, para eles e deles trabalham e sobrevivem.

Desde meados do século XX, o eixo Rio – São Paulo foi aprofundando os traços de sua especialização produtiva. Um exemplo nos vem da indústria militar e suas associadas: armamentos, aeronáutica e os respectivos centros de pesquisa. Buscando, num primeiro momento, a facilidade de comunicações e de mão-de-obra, a proximidade da indústria paulista e dos centros de comando militar do Rio de Janeiro e, depois, a vizinhança com os centros de pesquisa e de produção militar já existente, 80% da atual indústria brasileira de armamentos concentra-se no Vale do Paraíba.

Em São José dos Campos, localizam-se o Centro Técnico Aeroespacial (CTA) – antigo Centro Tecnológico de Aeronáutica, criado em 1951 (sic!) para vincular ensino, pesquisa e indústria -, o Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais (INPE), Instituto Tecnológico de Aeronáutica (ITA), a Empresa Brasileira de Aeronáutica (Embraer) – uma Segunda sede está em Botucatu – e a Avibrás (firma privada nacional que fabrica mísseis). (SANTOS, 2001, p.139)

Assim a rodovia Presidente Dutra se consolida como eixo do progresso material e da modernidade industrial, corredor do trabalho, da paisagem da tecnologia e da internacionalização. Sem, contudo deixar de ser também a rodovia da exclusividade, portanto da exclusão, a rodovia que é avenida, portanto perigo e insegurança, segmentando e rompendo tecidos. Sistema de circulação, do transporte e das comunicações que concentra, polariza e induz a acumulação no / do território.

A economia atual necessita de áreas contínuas, dotadas de infra-estruturas coletivas, unitárias, realmente indissociáveis quanto ao seu uso produtivo. Mas esse equipamento chamado coletivo é, na verdade, feito para o serviço das empresas hegemônicas. Construídas com o dinheiro público, essas infra-estruturas aprofundam o uso seletivo do território, deixando excluída ou depreciada a maior parte da economia e da população. (SANTOS, 2001, p.140)

Paisagem do progresso, paisagem da escassez, como camaleão que se transforma – mimetizando - conforme o cenário. Novas paisagens para antigos planos, a acumulação e o deleite dos sempre mesmos.

Procura-se a partir dessa leitura das grandes infra, apoiada na paisagem, identificar e entender a exclusão e evitar a sua perpetuação. Dessa compreensão resultam diretrizes mais gerais, as quais se referem à necessária segregação dos tipos de trânsito e fluxos no corredor macro metropolitano da Via Dutra indicando-se a retomada dos projetos e da implementação das obras das vias marginais para abrigar o trânsito de âmbito mais local e de comunicação intra bairros tornando mais seguro inclusive os deslocamentos casa – trabalho – casa, dos empregados nas indústrias lindeiras à Via Dutra. As vias marginais dessa maneira teriam mais o papel de promover a acessibilidade plena e segura, a intercomunicação e interconectividade local permitindo que a circulação intra urbana de longa distância se realizasse de modo mais eficiente e eficaz evitando-se os riscos presentes numa rodovia interestadual do porte da Via Dutra.

Infelizmente o seu projeto e execução, a cargo do consórcio Nova Dutra, resultou - como é de se esperar nesses casos - em um conjunto homogêneo densamente construído e pavimentado de vias marginais sem a menor preocupação com a manutenção da articulação com os tecidos lindeiros reforçando a segregação da cidade em duas porções, uma ao sul e outra ao norte da Via Dutra. Esse desenho é mais do que tudo, propiciador da utilização das vias marginais como apenas duplicação da rodovia, perde-se assim o objetivo original de permitir a acessibilidade segura e confortável. Outro agravante refere-se à modalidade de cortes e aterros com impermeabilização em paredes de concreto criando-se morfologias construídas rígidas e por vezes agressivas. A paisagem é muito similar aos grandes eixos viários como em Los Angeles: muito movimento, muita construção, muita velocidade, muita poluição, muita segregação, pouca segurança, pouco desenho, paisagem distorcida.

Para a rodovia SP 66 que liga São José dos Campos a Campos do Jordão, se explicita a necessidade de melhorias e conservação visto que se pensa na possibilidade de exploração da atividade de ecoturismo no distrito de São Francisco Xavier e em outras áreas na região rural.

Atesta-se assim o impacto que as obras de infra estrutura para atendimento da circulação e transportes de âmbito estadual e nacional provocam na paisagem local.

Decisões de projeto em outras esferas onde os município no mais das vezes assumem o papel de mero coadjuvante sem muito direito a participação no traçado, além do sempre desejo de parecer moderno e grandioso presente nas administrações locais, mais a crença de que a modernidade infra estrutural é por si propiciadora das condições de geração de maiores postos de emprego, arrecadação e “progresso”, e o sempre discurso da eficiência e eficácia presente nos projetos, contribuem para que a sua configuração seja baseada apenas no imediatismo da eficiência funcional mais confortável onde os elementos de paisagem, quaisquer sejam eles, não passam, no mais das vezes, de óbices. (Figura 01)

Desconsideram-se as peculiaridades das áreas de inundação junto aos córregos, das encostas mais ou menos acentuadas, e mesmo dos tecidos urbanos pré-existentes. Importa, sobretudo passar a estrada para comunicar bem e circular melhor, não importa muito quem vive por perto, não importam muito as feições do lugar.

Figura 1: Avenidas marginais ou duplicação da Via Dutra ?



Foto da cidade de São José dos Campos
(Santos, 2002)

Referências bibliográficas

JÚNIOR, A. São José dos Campos e sua história. São José dos Campos, P.M.S.J.C., 1979, 245 p.

KÜHL, B. M. Arquitetura do ferro e arquitetura ferroviária em São Paulo. Reflexões sobre a sua preservação. São Paulo, Ateliê Editorial / FAPESP, 1998.

QUEIROZ, D. S. **Floradas na Serra**. São Paulo, Editora Record, 1993, 162p.

REIS FRANCISCO, N. G. **Memória do transporte rodoviário**. Desenvolvimento das atividades rodoviárias de São Paulo. Editora CPA - Consultoria de Projetos e Artes Ltda., São Paulo, 150 p.

SANTOS, E. A. **Indústria e paisagem**. A evolução urbano industrial e a transformação da paisagem: O caso de São José dos Campos. Dissertação de mestrado. São Paulo, FAU USP, 1993.

SANTOS, E. A. **As paisagens do plano e os planos da paisagem**. Da paisagem no planejamento ao planejamento com a paisagem. Tese de Doutorado. São Paulo, FAU USP, 2002.

SANTOS, M. & SILVEIRA, M. L. **O Brasil**. Território e sociedade no início do século XXI, São Paulo, Editora Record, 2001, 471 p.

SILVA, N. M. **Almanache de São José dos Campos**, São José dos Campos, São Paulo, 1921.