

**As cidades da Companhia Bata (1918-1940) e
de Jan Antonin Bata (1940-1965)**

Relações entre a experiência internacional e a brasileira

Georgia Carolina Capistrano da Costa

capistranodacosta@gmail.com

Instituto de Arquitetura e Urbanismo de São Carlos
Universidade de São Paulo

Georgia Carolina Capistrano da Costa

**As cidades da Companhia Bata (1918-1940) e
de Jan Antonin Bata (1940-1965)**

Relações entre a experiência internacional e a brasileira

Dissertação apresentada ao programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo do Instituto de Arquitetura e Urbanismo de São Carlos/ Universidade de São Paulo como parte dos requisitos para obtenção do título de Mestre em Arquitetura e Urbanismo, área de concentração em Teoria e História da Arquitetura e Urbanismo

Orientador: Prof. Dr. Miguel Antonio Buzzar

São Carlos, São Paulo, Brasil

2012

AUTORIZO A REPRODUÇÃO TOTAL OU PARCIAL DESTE TRABALHO,
POR QUALQUER MEIO CONVENCIONAL OU ELETRÔNICO, PARA FINS
DE ESTUDO E PESQUISA, DESDE QUE CITADA A FONTE.

C837a Costa, Georgia Carolina Capistrano da
As cidades da Companhia Bata (1918-1940) e de Jan
Antonin Bata (1940-1965): relações entre a experiência
internacional e a brasileira. / Georgia Carolina
Capistrano da Costa; orientador Miguel Antonio Buzzar.
São Carlos, 2012.

Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-Graduação
em Arquitetura e Urbanismo e Área de Concentração em
Teoria e História da Arquitetura e do Urbanismo --
Instituto de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de
São Paulo, 2012.

1. Bata. 2. arquitetura e urbanismo modernos. 3.
cidade ideal. 4. cidades novas. 5. cidade industrial.
6. cidade agroindustrial. 7. companhia de colonização.
8. relações de trabalho. I. Título.

Instituto de Arquitetura e Urbanismo de São Carlos
Universidade de São Paulo

Georgia Carolina Capistrano da Costa

**As cidades da Companhia Bata (1918-1940) e
de Jan Antonin Bata (1940-1965)**

Relações entre a experiência internacional e a brasileira

Dissertação apresentada ao programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo do Instituto de Arquitetura e Urbanismo de São Carlos/ Universidade de São Paulo como parte dos requisitos para obtenção do título de Mestre em Arquitetura e Urbanismo, área de concentração em Teoria e História da Arquitetura e Urbanismo

Orientador: _____

Prof. Dr. Miguel Antonio Buzzar

Prof. Dr.

Prof. Dr.

AGRADECIMENTOS

Ao Orientador:
Prof. Dr. Miguel Antônio Buzzar

A CAPES/ CNPQ

Em Presidente Prudente (SP):
Família Bata Oliveira, especialmente: Edita Batova de Oliveira e Nelson Verlangieri de Oliveira, Paulo Bata de Oliveira e Rodolfo Bata de Oliveira
Ljubisav Mitrovich Junior
Margarida e Ruth Kunzli

Em Bataguassu (MS):
Vladimir Kubik

Em Batayporã (MS):
Família Trachta, especialmente: Evandro Trachta, Dalibor Trachta e Dario Trachta

Em Batatuba (SP):
Débora Sanches
Benedita Bueno e Ana Maria Kosour

Em Nova Andradina (MS):
Dolores Ljiljana Bata Arambasic

Em Campo Grande (MS):
José Carlos Ziliani

Em São Paulo (SP):
Marie Hlavnickova Hadzi Antic

Em São Carlos (SP):
Tereza Cordido
Geraldo Donizetti Pereira e Marcelo Celestini

Em Itajubá (MG):
Zdenek Pracuch

E aos familiares e amigos:
Fabio Guimarães Rolim
Sueli Patreze
Antonia Menochelli Patreze e Paulo Patreze
Giovana Paola, Janaina Alexandra e João Paulo Capistrano da Costa
Luis Antonio Rolim
Ana Leticia Tezolini Prado e Sirlene Cheriato

RESUMO

Idealizado como uma “cidade industrial ideal”, o antigo núcleo industrial de Batatuba, situado no município de Piracaia (SP, Brasil), é praticamente invisível na historiografia das realizações urbanísticas no Brasil, embora em seu projeto sobressaia seu caráter social e sua filiação ao pensamento moderno. Batatuba integrara um programa internacional de cidades destinado a concretizar, arquitetônica e urbanisticamente, a expansão mundial da Companhia calçadista Bata, que se iniciara e florescera no entreguerras.

Ainda que emissárias dos princípios da racionalidade e eficiência de Taylor e Ford, as ações dos dirigentes da Companhia - inicialmente as de seu fundador, Tomas Bata (1876-1932, chamado de “Henry Ford da Europa Central”) e depois as de Jan Antonin Bata (1898-1965) - contribuíram para inaugurar novas referências nos campos do planejamento urbano e territorial, da organização industrial e das relações de trabalho naquelas décadas.

O núcleo industrial de Batatuba fora iniciado por Jan Antonin Bata por volta de 1940, sendo possível notar a permanência, tanto no desenho de sua planta urbana, quanto nos remanescentes atuais, do “vocabulário” urbanístico replicado nas “cidades-em-série” da Companhia. Assim, não seria gratuita a flagrante semelhança do plano de Batatuba com outros planos para uma “cidade industrial ideal”, como Batovany-Partizanske (atual Eslováquia).

Durante a expansão internacional da empresa nos anos 1930 este vocabulário desenvolvera-se gradualmente em Zlín (atual República Tcheca), então a cidade-sede da Companhia Bata, e por meio de seu escritório de arquitetos, sendo a base desta linguagem a racionalidade no uso de materiais e técnicas construtivos e a padronização e reprodutibilidade. Esta orientação se expressou nos planos urbanos, onde os bairros residenciais revelavam a preferência pelo modelo da cidade-jardim e o lema de Tomas Bata “Trabalhar coletivamente e viver individualmente”.

Aspecto fundamental desta evolução foi a aproximação da empresa com os arquitetos dos CIAM (Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna) e alguns de seus expoentes, como Le Corbusier, atraídos pelo ideário social, arquitetônico e urbanístico da Companhia e pelas possibilidades projetuais proporcionadas pelo porte global desta.

Elemento de ruptura desta evolução, a Segunda Guerra Mundial representou uma inflexão no *modus operandi* da Companhia. Por volta de 1940, Jan Antonin Bata iniciou nova etapa nos negócios, adquirindo no Brasil, onde passou a residir definitivamente, as empresas Companhia de Viação São Paulo - Mato Grosso e Companhia Comercial Alto-Paraná.

Nesta fase as ações de Jan Bata adquiriram nova tonalidade. Com suas empresas, participa do desbravamento do oeste paulista e do sul do então Mato Grosso, planejando e

fundando cidades e núcleos de caráter agroindustrial: Vila CIMA (Companhia Industrial, Mercantil e Agrícola), Mariópolis, Bataguassu, Batayporã, Kennedyba - tentando, afinal, contribuir para incorporar os “espaços vazios” de Vargas à economia brasileira.

No que se refere às realizações arquitetônicas e urbanísticas, a fase brasileira de Jan Bata, por sua quase total ausência na historiografia, ainda carece de melhor conhecimento e análise. Este trabalho pretende distinguir esta fase - situada entre os anos de 1940 e 1965 - e relacioná-la com as cidades da Companhia Bata criadas durante os anos do entreguerras (1918-1940). Busca analisar, preliminarmente e à luz do Movimento Moderno e das questões locais, em que medida aquela constância programática exercida pela Companhia, no planejamento da vida coletiva, do trabalho e da produção industrial, de expressão urbanística e de cunho econômico, foi seguida no ambiente brasileiro – sendo preservada ou reinventada.

PALAVRAS-CHAVE: Bata, arquitetura e urbanismo modernos, cidade ideal, cidades novas, cidade industrial, cidade agroindustrial, companhia de colonização, relações de trabalho

ABSTRACT

Idealized as an “ideal industrial city”, the old industrial core of Batatuba, located in Piracaia (SP, Brazil) is virtually invisible in historiography of urban achievements in Brazil - although its project manifests a social character and an ascendancy of modernist thinking. Batatuba had integrated an international cities’ program aimed to materialize in architectonic and urban ways the global expansion of Bata footwear’s company, which began and flourished during the 1920-1930 decades.

Although reiterating Taylor’s and Ford’s rationality and efficiency principles, the actions of Bata Company’s directors (the first, Tomas Bata, 1876-1932, so-called "Henry Ford of Central Europe", and afterwards, Jan Antonin Bata, 1898-1965) added to inaugurate new references on urban and territorial planning, industrial organization and labor relations in those decades.

The industrial core of Batatuba had been launched by Jan Antonin Bata by 1940, and it’s possible to notice the persistence of urban vocabulary replicated in the company’s serial-cities, even in its urban plan and in its remaining buildings. In this sense, it wouldn’t be a coincidence the clear similarity between Batatuba’s plan and others Bata’s “ideal industrial city”, such as Batovant-Partizanske (Slovakia).

During the company's international expansion during the 1930s that vocabulary had been gradually developed by Bata’s architects in Zlín (Czech Republic nowadays, then the host city of the Company). Rationality in material’s use and construction techniques, standardization and reproducibility turned into the basis of that language. Those orientations were expressed in urban plans, where residential neighborhoods revealed the preference for a garden-city model and for Tomas Bata’s motto: "Working collectively and living individually."

An important feature of that development was the company’s approach to CIAM’s (International Congresses of Modern Architecture) and some of its exponents - such as Le Corbusier, attracted by Bata’s social, urban and architectonic ideas and by the possibilities offered by company’s global extents.

Second World War represented a collapse on that evolution and a shift in Bata’s *modus operandi*. By 1940, Jan Antonin Bata started a new stage in his business, buying in Brazil - where he would live definitively - the Road Company Sao Paulo-Mato Grosso and the Alto Paraná Commercial Company.

At this stage, Bata’s actions acquired new hues. With his companies, he participates in the profiteering of the West of São Paulo and Southern of the old Mato Grosso States, planning and founding cities and urban cores marked by an agro-industrial character: Vila CIMA (Industrial, Commercial and Agricultural Company Town), Mariápolis, Bataguassu, Batayporã,

Kennedyba – searching for, at least, contribute to incorporate the Brazilian “empty spaces” to national economy during Vargas’ years.

In relation to urban and architectural achievements, the Brazilian phase of Jan Bata - by its almost complete absence in historiography - still needs better understanding and analysis. This paper aims to distinguish this stage - located between the years 1940 and 1965 - and relate it to Bata’s cities created during the interwar years (1918-1940). Besides, this paper searches for analyze - preliminarily and under local issues and Modern Movement’s focus – in which terms that programmatic constancy featured by Bata’s (on planning collective life, work, industrial production in urban and economic ways) would be maintained or reinvented in Brazil.

KEYWORDS: Bata, Modern Architecture and City Planning, Ideal Cities, New Cities, Industrial Cities, Agro industrial Cities, Settlement Companies, Labour Relations.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 Mapa de Zlín em 20 de novembro de 1944, 2ª Guerra Mundial, após ser atacada por bombas Aliadas (cerca de 260). Comentou Novak: “O significado desta ação dos Aliados ainda é contestada” (NOVAK, 1993: 170. Tradução da autora).	27
Figura 2 Pavilhão tchecoslovaco na Feira Internacional de Nova York, 1939. Centro de Memória Jindrich Trachta.	27
Figura 3 Capa do livro “Budujme stát pro 40,000.000 lidí” (Construamos um Estado para 40.000.000 de pessoas), 1938. Fotografia da autora.	36
Figura 4 Produção diária de pares de sapato pela empresa Bata, entre 1894 e 1938 (de 8.000 para 180.600 pares). IVANOV.	42
Figuras 5, 6 Zlín, 1934. Vista da Praça do Trabalho; vista das fábricas, Praça do Trabalho (centro) e escolas e internatos ao fundo. NOVAK.	54
Figuras 7, 8 Zlín, 1934. Vista das fábricas, Vista geral, com habitações. NOVAK	55
Figuras 9, 10 Zlín, 1937. Ritmo rápido na construção do edifício administrativo. NOVAK	55
Figura 11 Zlín, 1938. Edifício Bata 21, com sistema de limpeza de fachada por meio de plataformas externas suspensas – utilizado pela primeira vez na Europa. NOVAK	55
Figuras 12-19 Aperfeiçoamento do molde de aço padrão para o módulo- Bata de 6,15 x 6,15 m, 1945. (NOVAK, 1993: 188-191)	56
Figura 20 Influência da Companhia Bata no crescimento de Zlín (1918, 1931, 1944, anos 2000). Arquivo de Zlín.	62
Figura 21-24 Batov-Otrokovice e o movimento de terra, 1930. NOVAK	64
Figura 25-30 Batov-Otrokovice. Edifícios industriais, bairro habitacional, hangar, canal, 1930-1937. NOVAK.	64
Figura 31 Plano regulador Zlín - Batov-Otrokovice de Gahura, 1934. NOVAK.	65
Figura 32-40 Borovo, atual Croácia (Antonin Vitek, 1935), Hellocourt, França (Richard Podzemny, 1939), Batanagar, Índia (Vladimir Karfik, 1937) e Mohlin, Suíça (Antonin Vitek, 1937), Batanagar (Índia), Batovany (Eslováquia), Best (Holanda), Zruc Nad Sazavou (Rep. Tcheca), Mohlin (Suíça). NOVAK (imagens p&b)/ Aplicativo Google Earth 2009 (imagens coloridas)	67
Figura 41-46 “Cidades em série” pelo mundo. Batapur (Paquistão). <i>Google Earth</i> 2009/ Tilbury (Inglaterra) e Best (Holanda). NOVAK / Napajedla (Rep. Tcheca). www.drofa.com/ Belcamp (EUA). www.heritage.umd.edu/ Borovo (atual Croácia). <i>Google Earth</i> 2009/	69
Figura 47-51 Mohlin, Suíça, [s.d.]. Arquivo D. L. B. Arambasic	70
Figura 52 Escritório de planejamento da Cia. Bata em Zlín, [ca.1937]. NOVAK.	71
Figura 53-55 Planos para a “cidade industrial ideal”. Josef Gocar, 1937. Jiri Vozenilek, 1940 (e maquete). NOVAK	71
Figura 56 Plano para a “cidade industrial ideal”. Richard Podzemny, 1937. NOVAK.	72
Figura 57-59 Batovany-Partizanske, Sezimovo Usti-Velky Dvur e Zrud Nad Sazavou. NOVAK	74
Figura 60-64 Fábricas Bata no Haiti, no Chile e no Peru, [ca.1940]. Arquivo D. L. A. Arambasic.	75
Figura 65-68 Le Corbusier em Zlín: com Karfik e Edo Shon; com Gahura e Bohuslav Fuchs; conversando com Karfik tendo Jan Bata em primeiro plano; no júri do concurso de habitações. NOVAK, 1993 e SLAPETA, 1991	79

Figura 69 Le Corbusier. Plano regulador para Zlin - Batov-Otrokovice, 1935. NOVAK, 1993	79
Figura 70 Le Corbusier. Plano para Hellocourt, 1935	81
Figura 71 Le Corbusier. Pavilhão Bata para a Exposição Mundial de Paris, 1937. Foundation Le Corbusier.	81
Figura 72-75 Le Corbusier. Estudos para lojas Bata (fachada, interior e detalhes). [1935]. LE CORBUSIER ARCHIVE	82
Figura 76 Grupo de funcionários Bata no Brasil “Unidade de produção – Brasil”; no canto superior direito está Vladimir Kubik. 1939. Arquivo A. M. Kosour	88
Figura 77 “Cidades-Bata” no Brasil: Batatuba (Piracaia, SP), Vila CIMA (Indiana, SP), Mariápolis (SP), Bataguassu (MS) e Batayporã (MS). Autora Ana Letícia T. Prado, 2010	90
Figuras 78, 79 “Situação dos terrenos da Cia. de Viação São Paulo Mato Grosso”, 1961. “Áreas colonizadas e a colonizar pela Cia. Viação São Paulo – Mato Grosso”, 1962. Centro de Memória Jindrich Trachta.	93
Figura 80 Propriedades de Jan Antonin Bata (CVSP-MT) até 1962 (Consolidação dos mapas “Situação dos terrenos da Cia. de Viação São Paulo Mato Grosso”, 1961 e “Áreas colonizadas e a colonizar pela Cia. Viação São Paulo – Mato Grosso”, 1962). Ana Letícia T. Prado, 2010	93
Figuras 81-87 Propaganda das empresas de Bata no “Novidades de Batatuba” (1942) e no “Ordem e Progresso” (1950) , periódicos brasileiros das empresas de Bata	94
Figura 88 Quadro de cidades idealizadas por Jan Bata para o Brasil, [1940]. ARCHANJO.	98
Figura 89 Jan Bata aponta para “Batatuba” [s.d.]. Arquivo D. L. . Arambasic.	99
Figuras 90-98 Vistas de Batatuba, [s.d.]/ Jan Bata e funcionários. Centro de Memória Jindrich Trachta.	101
Figuras 99, 100 Batatuba. Dizeres de incentivo nos ambientes fabris (“somos sapateiros”, “o trabalho é o melhor educador, amanhã será tarde, comece agora”), [s.d.]. Biblioteca Municipal de Piracaia e Centro de Memória Jindrich Trachta.	104
Figuras 101-103 Batatuba. Seções da fábrica, [s.d.]. Biblioteca Municipal de Piracaia	105
Figura 104 Richard Podzemny. Modelo de “cidade industrial ideal”, 1937. NOVAK	109
Figura 105 Estudo para Batatuba, [s.d.]. Centro de Memória Jindrich Trachta.	109
Figura 106 Estudo para Batatuba, [s.d.]. Centro de Memória Jindrich Trachta	110
Figura 107 Plano de Batatuba a nanquim, 1948. Centro de Memória Jindrich Trachta	110
Figura 108 Plano de Batatuba a nanquim, 1948, adaptado com legendas a partir de plantas de cidade ideal em Novak (1993). Centro de Memória Jindrich Trachta/ Georgia Carolina C. Costa.	111
Figuras 109, 110 Piscinas em Mohlin e em Zlin, [193-]. Arquivo D. L. Arambasic e NOVAK	112
Figuras 111-115 Momentos da construção do núcleo fabril de Batatuba, [ago. 1943]. Instituto Geográfico e Cartográfico do Estado de São Paulo.	113
Figura 116 Escola Mista de Batatuba. Presença de Jan Bata nas comemorações do Dia 15 de Novembro e cerimônia de Primeira Comunhão realizada na escola, 1942. E. E. José Siqueira Campos.	113
Figuras 117-119 Vistas de Batatuba, 2009-2010 - Casas. Geórgia C. Capistrano da Costa	114
Figuras 120-122 Vistas de Batatuba, 2009-2010 – Antigos Escola, Clube e Armazém/ loja. Geórgia C. Capistrano da Costa	115
Figuras 123-125 Vistas de Batatuba, 2009-2010 – Antigos Restaurante, Edifício habitacional para solteiros/ hotel, Galpões fabris. Geórgia C. Capistrano da Costa.	115
Figuras 126-127 Complexo agroindustrial da Cia. CIMA. Na primeira foto, Indiana á esquerda e Cia. CIMA à direita [s.d.]. Arquivo Bata Oliveira	118
Figura 128 Projeto de uma “cidade industrial ideal”, de Jiri Vozenilek, 1940. (NOVAK, 1993: 256)	118
Figuras 129, 130 Setor residencial no complexo da Cia. CIMA, separado dos edifícios agroindustriais por densa mata preservada, [s.d.]. Remete à solução comumente adotada nos projetos da Cia. de separar, com a	118

vegetação, o setor industrial dos outros setores. Arquivo Bata Oliveira	
Figura 131 Original. Esboço de planta para o núcleo agroindustrial da Cia. CIMA (ACCO- propriedade da Cia. Anderson Clayton), [s.d.]. Centro de Memória Jindrich Trachta	122
Figuras 132, 133 Plantas de Batatuba, 1948 (Centro de Memória Jindrich Trachta) e Batovany-Partizanske, 1938 (Novak). Ver a correspondência formal entre estas e a planta da Cia. CIMA	122
Figura 134 Cópia de planta com trecho faltante. “Plano de Regulamentação do Núcleo agro-industrial e urbanístico nas propriedades da Cia. CIMA S/A sitas em Indiana, município de Regente Feijó, Est. de São Paulo”, [s.d.]. UNESP Presidente Prudente	124
Figura 135 Fragmento original. “Planta do Núcleo agro-industrial e urbanístico nas propriedades da Cia. CIMA S/A sitas em município Indiana Est. de São Paulo”, [s.d.]. UNESP Presidente Prudente	124
Figura 136 Adaptação digital a partir do “Plano de Regulamentação do Núcleo agro-industrial e urbanístico nas propriedades da Cia. CIMA S/A sitas em Indiana, município de Regente Feijó, Est. de São Paulo”, de fotografias e inspeção ao local dos remanescentes, na antiga fazenda da Vila CIMA, Indiana. Geórgia C. Capistrano da Costa	125
Figuras 137- 144 Cia. CIMA. Vestígios do complexo agroindustrial (Escritório central, galpões agroindustriais demolidos, residência demolida, residência remanescente), 2010. Geórgia C. Capistrano da Costa	126
Figuras 145-152 Atividades - madeira. Esquadrias produzidas pela Cia. CIMA. Indiana. Montagem de casa pré-fabricada de madeira. [194-?]. Fonte: Família Bata Oliveira, Presidente Prudente (2010)	128
Figura 153 Jan Antonin Bata (esq.) com máquina fotográfica (ou filmadora) sobre o colo. [194-?]. Fonte: Família Bata Oliveira, Presidente Prudente (2010)	129
Figuras 154, 155 Jan Antonin Bata [primeiro à esquerda] em trem da E. F. Sorocabana. Stare Mesto Indiana “Cidade velha” Indiana. [194-?]. Família Bata Oliveira, Presidente Prudente (2010)	129
Figuras 156, 157 Atividades – algodão e gado. Jan Bata (mais alto, no centro) em plantação de algodão da Cia. CIMA. Jan Bata por Jan Vitkousky (diretor-gerente da Cia. CIMA). [194-?]. Fonte: Família Bata Oliveira, Presidente Prudente (2010)	129
Figuras 158, 159 Atividades – gado. Peões e cavalos. Boiada e estação férrea de Bartyra, um dos locais de embarque do gado das empresas de Bata. [194-?]. Fonte: Família Bata Oliveira, Presidente Prudente (2010)	129
Figura 165 Capa do Relatório Fotográfico Exploração Gleba Monte Alegre (Mariápolis), c. 1940. Centro de Memória Jindrich Trachta	131
Figura 166-169 Primeiros desbravamentos e fixação na região de Mariápolis, [194-?]. Arquivo Bata Oliveira	131
Figura 170 “Inauguração Estádio Jan Bata” Mariápolis, 25 jun. 1950. Arquivo Bata Oliveira	134
Figura 171 Vôo sobre Mariápolis, 1962. Arquivo Bata Oliveira	134
Figura 172 Cópia. Planta “Patrimônio de Mariápolis”. Projeto Aprovado, mai. 1943. UNESP Presidente Prudente	135
Figura 173 Cópia. “Patrimônio de Mariápolis. Fazenda Monte Alegre/ Alta Paulista”, [s.d.]. Ao que parece, foram marcados em vermelho os terrenos vendidos. UNESP Presidente Prudente. A malha urbana existente em 2011 ocupa mais ou menos os mesmos lotes marcados nesta planta.	135
Figura 174 Plano de Mariápolis, 1943, adaptado pela autora. UNESP PRESIDENTE PRUDENTE.	136
Figuras 175-180 Mariápolis. Avenida principal Prefeito Joaquim da Costa e Silva, comércio central, habitações de madeira comuns na região do oeste paulista, e o “Parque Infantil”, originalmente um miolo de quadra de uso coletivo, atualmente encontram-se privatizados ou ocupados por outras funções, como no caso da foto 89 (serviços de telecomunicações). Geórgia C. Capistrano da Costa	139

Figuras 181,182 Estrada Bataguassu-Porto XV (rio Paraná) e balsa no Porto XV, [ca1949]. Centro de Memória Jindrich Trachta.	142
Figura 183 Transporte de toras para embarque no Porto XV com destino a SP, [s.d.]. Centro de Memória Jindrich Trachta.	142
Figura 184 Vôo sobre Bataguassu, [1956?]. Centro de Memória Jindrich Trachta.	142
Figura 185 “Praça de Bataguassu – início”, 1950. Centro de Memória Jindrich Trachta.	144
Figura 186 “Inauguração da 1ª escola em Bataguassu”, 1953. Centro de Memória Jindrich Trachta.	144
Figura 187 Fazenda Sant’ana (área hachurada, na foz do rio Pardo, pertencente à Gleba Limeira da CVSP-MT, quase defronte à Presidente Epitácio (SP), do outro lado do rio Paraná), [196-?]. UNESP PRESIDENTE PRUDENTE.	145
Figura 188 Jan Bata (esquerda), a longeva Maria Leme e Vladimir Kubik ao centro, [195-?]. Centro de Memória Jindrich Trachta.	146
Figura 189 “Vista da futura cidade de Bataguassú”, [s.d.]. Centro de Memória Jindrich Trachta.	147
Figuras 190-192 Habitação multifamiliar em Zlín, 1939. Habitação unifamiliar Batatuba, 1940. Igreja católica em Zlín de Karfik, 1942.	148
Figuras 193, 194 CVSP-MT “Núcleo colonial Guassu” [s.d.] e “Redução da planta da Gleba Bataguassú” [1963]. Centro de Memória Jindrich Trachta.	149
Figura 195 “Fazenda Sta. Lidia Samambaia Cia. de Viação São Paulo – Matto Grosso”, 1943. Centro de Memória Jindrich Trachta.	150
Figuras 196- 200 Desbravamento e vistas de Batayporã, [s.d.]. Centro de Memória Jindrich Trachta.	152
Figuras 201, 202 Jornal d’Oeste, 10 anos de Batayporã, nov. 1973 (fotos: Jan Bata e Jindrich Trachta). Centro de Memória Jindrich Trachta.	154
Figura 203 “Patrimônio Batayporã da Cia. Viação São Paulo Mato Grosso” [c.1960]. Centro de Memória Jindrich Trachta.	154
Figuras 204-209 Batayporã. Casas de madeira, antigo edifício da CVSP-MT, rotatória com busto de Jan Bata. G.C.C. Costa.	155
Figuras 210-213 Mapa anexo ao anteprojeto Kennedyba (localização do núcleo no círculo vermelho) e três levantamentos de Gotthard Kunzli para o mesmo projeto, 1960-1965. Centro de Memória Jindrich Trachta.	159
Figura 214 “Planta de situação dos patrimônios BATAGUASSU E BATAYPORA Estado do Mato Grosso”, levando em consideração o prolongamento da E. F. Sorocabana na direção de Batayporã (o que beneficiaria Kennedyba), nunca realizado.	159
Figura 215 “Núcleo colonial Presidente Kennedy. Discriminação dos investimentos específicos na formação de um sítio com seus equipamentos”, [196-]. Centro de Memória Jindrich Trachta.	160
Figura 216 Vistas da primeira ponte sobre o rio do Peixe, [ca. 1944]. Centro de Memória Jindrich Trachta.	163
Figura 217-219 Segunda ponte sobre o rio do Peixe, [ca. 1953]. Centro de Memória Jindrich Trachta e Arquivo Bata Oliveira.	163

Figura 220 “Brasil – Rio Paraná. Alto Paraná. Carta índice utilizada pela CVSP-MT. Organizada pela Marinha do Brasil em 1955. Em cooperação com a Comissão Interestadual da Bacia Paraná – Uruguai”, 1955. UNESP PRESIDENTE PRUDENTE.	164
Figuras 221, 222 “Comp. Viação S. Paulo- Matto Grosso. Fazenda Mandaguary e terras anexas”, detalhe e mapa, 1926-1927. UNESP Presidente Prudente.	165
Figura 223 “Patrimônio Regente Feijó”, 1944. UNESP Presidente Prudente. Ver a correspondência formal na planta anterior em cor azul.	166
Figura 224-227 Cópias. “Villa Boa Esperança”, “Villa Alegrette” e “Patrimônio Bartyra”, 1941 a 1945. UNESP Presidente Prudente.	166
Figuras 228, 229 “Fazenda Indiana. Projeto de Vila”, mapa e detalhe [1941-1965?]. Centro de Memória Jindrich Trachta, 2010.	167
Figuras 230-233 De Zlín a Batayporã - Monumentos a Jan Bata em Zlín (2007), Bataguassu (2009) e Batayporã (2009). Em Batayporã, portal do Centro de Memória Jindrich Trachta, colaborador de Jan Bata na CVSP-MT (2008).	182
Figura 234 Processo de naturalização de Jan Antonin Bata, 1946. Fl. 64. Arquivo Nacional.	221
Figura 235 Processo de naturalização de Jan Antonin Bata, 1946. Fl. 73. Arquivo Nacional.	222
Figura 236 Processo de naturalização de Jan Antonin Bata, 1946. Fl. 74. Arquivo Nacional.	223
Figura 237 Processo de naturalização de Jan Antonin Bata, 1946. Fl. 75. Arquivo Nacional.	224
Figura 238 Processo de naturalização de Jan Antonin Bata, 1946. Fl. 77. Arquivo Nacional.	225
Figura 239 Processo de naturalização de Jan Antonin Bata, 1946. Fl. 90. Arquivo Nacional.	226
Figura 240 Processo de naturalização de Jan Antonin Bata, 1946. Fl. 103. Arquivo Nacional.	227
Figura 241 Processo de naturalização de Jan Antonin Bata, 1946. Fl. 91. Arquivo Nacional.	228
Figura 242 Processo de naturalização de Jan Antonin Bata, 1946. Fl. 94. Arquivo Nacional.	229
Figura 243 Processo de naturalização de Jan Antonin Bata, 1946. Fl. 96. Arquivo Nacional.	230
Figura 244 Processo de naturalização de Jan Antonin Bata, 1946. Fl. 97. Arquivo Nacional.	231
Figura 245 Processo de naturalização de Jan Antonin Bata, 1946. Fl. 98. Arquivo Nacional.	232
Figura 246 Processo de naturalização de Jan Antonin Bata, 1946. Fl. 99. Arquivo Nacional.	233
Figura 247 Processo de naturalização de Jan Antonin Bata, 1946. Fl. 100. Arquivo Nacional.	234
Figura 248 Processo de naturalização de Jan Antonin Bata, 1946. Fl. 101. Arquivo Nacional.	235
Figura 249 Processo de naturalização de Jan Antonin Bata, 1946. Fl. 115. Arquivo Nacional.	236
Figura 250 Processo de naturalização de Jan Antonin Bata, 1946. Fl. 116. Arquivo Nacional.	237
Figura 251 Processo de naturalização de Jan Antonin Bata, 1946. Fl. 117. Arquivo Nacional.	238
Figura 252 Processo de naturalização de Jan Antonin Bata, 1946. Fl. 120. Arquivo Nacional.	239
Figura 253 Processo de naturalização de Jan Antonin Bata, 1946. Fl. 121. Arquivo Nacional.	240
Figura 254 Processo de naturalização de Jan Antonin Bata, 1946. Fl. 118. Arquivo Nacional.	241

SUMÁRIO

AGRADECIMENTOS	5
RESUMO	7
ABSTRACT	9
LISTA DE ILUSTRAÇÕES	11
INTRODUÇÃO	19
O projeto de pesquisa	21
Algumas considerações sobre a pesquisa	22
Condicionantes geopolíticas e de idioma	23
Condicionantes biográficas	25
Condicionantes bibliográficas	30
Condicionantes de tratamento de dados documentais	32
Rumos da pesquisa	36
Capítulos da dissertação	38
AS CIDADES DA COMPANHIA BATA (1918-1940)	41
Evolução da Companhia Bata: a cidade como item do planejamento da produção	41
As cidades da Companhia Bata	51
1918-1932	51
1932-1940	61
Guerra e inflexão	74
Bata e a vanguarda moderna: o caso de Le Corbusier	77
AS CIDADES DE JAN ANTONIN BATA (1940-1965)	85
Bata no Brasil	86
Bata, as empresas e as “cidades-Bata” brasileiras	90
Um projeto de industrialização para o Brasil, 1940	96
Batatuba, 1940 (Piracaia, SP)	99
O plano de Batatuba	108
Vila Cima, 1940 (Indiana, SP)	115
O plano da Vila CIMA	121
Mariápolis, 1942-1953 (SP)	131
O plano de Mariápolis	134
Bataguassu, 1942-1953 (antigo MT)	140
O plano de Bataguassu	146
Batayporã, 1953-1963 (antigo MT)	150
O plano de Batayporã	154

Kennedyba, 1962 (antigo MT)	156
Outros projetos	161
CONCLUSÃO	169
Condicionantes dos projetos brasileiros de Jan Bata	173
Relações entre as experiências internacional e brasileira	177
BIBLIOGRAFIA E REFERÊNCIAS	183
Fontes	183
Legislação	184
Livros, dissertações, teses	184
Artigos em Periódicos	189
Jornais	190
Internet	191
Meio digital	193
Entrevistas	193
ANEXO I	195
Entrevista : Marie Hlavnickova Hadzi Antic	195
Entrevista: Nelson Verlangieri de Oliveira	197
Entrevista: Vladimir Kubik	201
Entrevista: Zdenek Pracuch	207
Entrevista: Benedita Bueno Kosour e Ana Maria Kosour	209
Entrevista: Margarida Kunzli e Ruth Kunzli	211
ANEXO II	221

INTRODUÇÃO

O nome “Bata” e a história das “cidades-em-série” projetadas pela companhia calçadista tcheca de mesmo nome, e implantadas em vários países durante o período do entreguerras foram temas desconhecidos pela pesquisadora até 2008. Naquele ano, então residindo em Mato Grosso do Sul, a pesquisadora soube, por meio da Superintendência do IPHAN (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional) naquele Estado, que “Bata” significara muito para algumas cidades do sudeste de MS: Bataguassu e Batayporã, ambas fundadas pelo empresário Jan Antonin Bata quando ainda do antigo Mato Grosso, procuravam organizar acervos documentais e resgatar parte importante das suas histórias.

Histórias que, dentre outros aspectos, apresentavam interessantes facetas relacionadas à arquitetura e ao urbanismo: aquelas cidades mato-grossenses, hoje sul-mato-grossenses, cujos nomes levaram a marca “Bata” poderiam ser parte de um projeto mais amplo de difusão de uma concepção de vida e trabalho. Tal concepção tomara forma a partir do final dos anos 1920-30 através das propostas urbanas dos arquitetos da companhia calçadista Bata, fundada por Tomas Bata, (meio) irmão mais velho de Jan Antonin, no final do século XIX na então Tchecoslováquia. Este arcabouço chegaria ao Brasil em 1940 com a vinda de Jan Antonin Bata (à frente da Companhia desde 1932) e permaneceria por meio dos escritos deste - guardados entre os documentos históricos citados.

Tais associações foram aos poucos tomando a forma de um interessante objeto de pesquisa e, ainda em 2008, num contato com o professor Miguel Antonio Buzzar surge a ocasião para uma troca de ideias sobre as recém descobertas “cidades-Bata brasileiras”.

Naquele momento os aspectos do objeto viriam a ganhar outra dimensão a partir da informação de que a loja Bata (1929) em Praga, de Ludvik Kysela, figurava como umas das referências à arquitetura moderna tcheca citadas por Kenneth Frampton no seu livro *História Crítica da Arquitetura Moderna*, embora o autor salientasse que “uma história apropriada do movimento funcionalista tcheco ainda está para ser escrita”. No mesmo livro, curiosamente, é citado um projeto de Le Corbusier para Zlín (cidade sede da Cia. Bata na então Tchecoslováquia). Soube-se, depois, que o arquiteto fizera diversos projetos para a companhia entre 1935 e 1937.

Outra referência logo lembrada pelo prof. Miguel Buzzar foi um esboço do mesmo Corbusier para o interior do pavilhão Bata na exposição internacional de Paris (1937), constante ao livro *Teorias e História da Arquitetura* de Manfredo Tafuri.

Em Mato Grosso do Sul a atuação de Jan Antonin Bata no Brasil é de algum conhecimento dos meios acadêmicos desde pelo menos 2002. Entre este ano e 2004, um projeto de pesquisa conjunto entre os Departamentos de Geociências e de História da Universidade Federal de Mato

Grosso do Sul (UFMS), *campus* de Aquidauana, propôs organizar, selecionar e catalogar um conjunto de arquivos dispersos nas cidades de Batayporã (MS), Presidente Prudente e São Paulo (SP), relacionados à colonização privada no sudeste sul-mato-grossense. Este trabalho, financiado pela Fundação de Apoio ao Ensino, Ciência e Tecnologia do Estado de Mato Grosso do Sul Fundect¹ (MS), foi coordenado pelo geógrafo prof. Dr. Luiz Carlos Batista e denominado “Resgate e construção da memória e da história da Colonização do Sudeste do Mato Grosso do Sul”.

O resultado foi a composição de um “arquivo histórico” cujo foco principal é a empresa de colonização particular Companhia de Viação São Paulo – Mato Grosso (CVSP-MT) e sua atuação entre os anos de 1940 e 1965, quando esteve sob propriedade do imigrante tcheco Jan Antonin Bata. O arquivo encontra-se hoje sediado no Centro de Memória Jindrich Trachta, município de Batayporã – o também tcheco Jindrich Trachta foi uma das principais personagens no contexto de atuação daquela companhia sob a direção de Bata, a partir dos anos 1940 no Brasil.

Com inspiração naquele trabalho de pesquisa conduzido pela UFMS, foi montada a exposição “Passos tchecos em terras brasileiras”, posteriormente apresentada na “Morada dos Baís”, espaço cultural da Prefeitura de Campo Grande (MS) e à época local da sede do IPHAN no Estado. A divulgação do tema desta exposição alcançou a pesquisadora em 2008, quando residia naquela cidade, fazendo nascer daí um interesse, ou antes, uma curiosidade, que se intensificaria após uma viagem ainda em agosto daquele ano a Batayporã².

Um conhecimento preliminar do acervo do Centro de Memória Jindrich Trachta, combinado com outras pesquisas documentais, permitiu vislumbrar que a dimensão da atuação de Jan Bata extrapolava o âmbito da CVSP-MT e mesmo do território brasileiro. Daí a conhecer o “modo de viver e trabalhar”, que estimulava Jan Bata e a mundialmente atuante Cia. Bata a utilizar a arquitetura e o urbanismo como ferramentas de expressão do seu sistema de trabalho e vida, foi um passo.

Delineou-se assim, em traços gerais, um objeto de pesquisa. A troca de ideias com o prof. Miguel Buzzar, como dito, foi o catalisador deste processo.

¹Órgão estadual de fomento à pesquisa, cultura e ensino.

² Igualmente contribuiu para estimular a presente pesquisa o fato de a pesquisadora naquele momento residir em Mato Grosso do Sul e poder tomar contato com o ímpeto de construção identitária vivenciado por aquele ainda jovem Estado – que erroneamente e por muito tempo foi visto, ou mesmo viu-se, quase como a-histórico em suas ambigüidades, sobreposições e contradições com a história de Mato Grosso (MT) e como território geográfico e cultural de fronteira.

O PROJETO DE PESQUISA

O Projeto de Pesquisa foi delineado a partir de primeiros indícios do legado de Jan Bata no Brasil, os quais podem ser sintetizados nos seguintes pontos: a localização de Batayporã e de Bataguassu – cidades idealizadas por Bata e implantadas pela empresa de colonização Companhia de Viação São Paulo-Mato Grosso; a documentação encontrada no Centro de Memória Jindrich Trachta, em Batayporã, na qual foram descobertas plantas urbanísticas de interesse; e o encontro com Dolores Bata Arambasic - neta de Jan Bata e detentora de um importante e volumoso arquivo pessoal legado pelo empresário, sediado em Nova Andradina (MS). Colaborou com este delineamento, além disto, a pesquisa bibliográfica informal que se iniciara a princípio por curiosidade (na internet e em bibliotecas locais), e tomou a forma, depois, de uma das etapas de projeto de pesquisa.

A exploração informal do tema ainda durante a fase de produção do projeto de pesquisa revelou que, além de Bataguassu e Batayporã, pelo menos outras duas localidades haviam sido idealizadas por Jan Bata: Mariápolis, localizada no oeste paulista, e Batatuba, antigo núcleo industrial localizado em Piracaia, também no Estado de São Paulo.

Naquele primeiro momento ainda não era possível vislumbrar o grau de conhecimento no país - ou melhor, *desconhecimento* - das cidades brasileiras de Bata e sua evolução no tempo; os resultados preliminares, contudo, indicaram o que a pesquisa posterior viria a confirmar, ou seja, quase nada se sabia, no âmbito brasileiro da pesquisa arquitetônica, dessas cidades de Jan Bata no Brasil.

Por conta disto, quando se procurou identificar a presença de Bata na historiografia arquitetônica, o que se inferiu daquelas primeiras explorações foi a necessidade imediata de dividir a pesquisa sobre as cidades-Bata em, pelo menos, duas partes: uma que abordasse as realizações no exterior (estas, ao que parecia, mais conhecidas da historiografia arquitetônica) e outra que abordasse, efetivamente, as realizações no Brasil (estas, também aparentemente, quase desconhecidas, ou pouco divulgadas, aqui e no exterior). Considerou-se que a primeira etapa, relativa ao levantamento da fase internacional, seria o suporte para o início do entendimento sobre a fase brasileira.

Portanto, o Projeto de Pesquisa propôs, num primeiro momento, um levantamento bibliográfico da produção internacional arquitetônica e urbanística da empresa calçadista (desde os 1920 até por volta de 1940) e uma revisão bibliográfica sobre a Arquitetura e o Urbanismo modernos em seus aspectos relacionados à cidade industrial e à organização do trabalho. Ainda, propôs traçar um paralelo entre esta produção e o destino daquilo que Manfredo Tafuri, em seu *Projeto e Utopia*, chamou de “Plano”: a vontade de a arquitetura atuar

propositivamente no planejamento da cidade durante o desenvolvimento do capitalismo. Tal questão estruturou a investigação tendo como tópico a *Pesquisa sobre a experiência internacional de Bata: Zlín, as cidades “em série”*.

Levando em consideração os poucos achados acadêmicos e já vislumbrando a necessidade de pesquisas de campo, foi proposta, num segundo momento, outro tópico, a *Pesquisa sobre a experiência brasileira de Bata: Batatuba, Bataguassu, Mariápolis, Batayporã e demais obras e projetos* e que previa três atividades distintas e complementares:

- Pesquisa documental sobre a produção nacional de Bata, com a análise dos projetos e das obras implantadas em São Paulo e no antigo Mato Grosso (atual Mato Grosso do Sul), com uma pesquisa de campo para conhecer as cidades e, porventura, outros projetos que viessem a ser identificados pela pesquisa;
- Pesquisa bibliográfica com o objetivo de identificar as condições sob as quais se deu a produção nacional de Bata: condições técnicas da produção arquitetônica e urbanística daquele período, condições sociais, econômicas e políticas;
- Pesquisa bibliográfica sobre empreendimentos habitacionais e núcleos urbanos vinculados a unidades produtivas (empresas) no Brasil, objetivando realizar posteriormente uma análise comparativa com os planos de Bata.

Por fim, também se previu relacionar analiticamente a produção internacional - sob a ótica da Arquitetura e do Urbanismo modernos - com a produção nacional de Jan Bata. Ou seja, analisar em que medida foi seguida no ambiente brasileiro - preservando-a ou reinventando-a - aquela constância urbanística programática de cunho econômico no planejamento da vida coletiva, do trabalho e da produção industrial (garantida pelo controle do processo como um todo). Este tópico delimitava a pesquisa sobre a *Identificação das relações entre as experiências brasileira e internacional, no âmbito do tema Arquitetura e Urbanismo Modernos*.

ALGUMAS CONSIDERAÇÕES SOBRE A PESQUISA

Alguns aspectos específicos do tema pesquisado devem ser considerados para melhor compreensão da pesquisa e de seus resultados, uma vez que atuaram como decisivas condicionantes para a orientação dos caminhos da pesquisa tanto bibliográfica quanto de campo, chegando mesmo a definir horizontes de transposição limitada, pelo menos momentaneamente. No desenvolvimento da pesquisa, estas determinantes tornaram-se mais complexas, mas longe de constituírem-se em elementos de inviabilização, acabaram - acreditamos - por torná-la mais interessante. A despeito disso, procurou-se o quanto possível preservar o rigor requerido pela pesquisa científica.

Didaticamente apontam-se aqui tais condicionantes, que podem ser agrupadas em quatro grupos, a saber: condicionantes geopolíticas e de idioma; condicionantes biográficas; condicionantes bibliográficas; condicionantes de tratamento de dados documentais.

CONDICIONANTES GEOPOLÍTICAS E DE IDIOMA

A primeira particularidade do tema refere-se à naturalidade tcheca de Jan Antonin Bata e da companhia Bata, e conseqüentemente, ao *idioma tcheco*. A respeito disto, de início importa conhecer o comentário de Eric Dluhosch em sua introdução para a tradução da obra *The Minimum Dwelling* de Karel Teige (o expoente modernista tcheco do entreguerras) que explicita de forma clara esta questão do idioma - valendo ser transcrito em sua integralidade:

Teige [localiza] Praga na longitude 14° e 26' – Apenas um grau a leste de Berlim. Por que, então, Praga é vista como localizada na Europa Oriental enquanto Berlim é normalmente referida como uma cidade da Europa Ocidental? E, de fato, como se define o termo “Europa central”? Seria uma entidade lingüística, religiosa, política ou cultural ou uma região claramente definida? Ou seria um território localizado em algum lugar entre as “zonas de influência” dos “grandes” poderes do leste e do oeste, os quais ao longo dos séculos decidiram arbitrariamente desmembrar, anexar, repartir e reconstituí-lo, dando e tomando-lhe independência, apoiando ou confrontando este ou aquele governo e geralmente provocando apenas confusão, guerra e infinitos deslocamentos populacionais e de limites? E ainda, além de tudo, aquela desafortunada região da Europa é e sempre foi um lugar de realizações memoráveis em todas as esferas do esforço humano, a terra tcheca não sendo exceção.

Além disso, enquanto grande número dos pesquisadores ocidentais são proficientes na maior parte das línguas do discurso histórico – geralmente francês, inglês e alemão e ocasionalmente mesmo o russo – poucos são mesmo ligeiramente familiares com o tcheco, o húngaro ou polonês, para não mencionar outras línguas “exóticas” como o romeno, o búlgaro e o eslovaco. E o cativo dos falantes destas línguas como vassalos do império soviético oriental por quase meio século impediu ainda mais qualquer contato significativo entre seus verdadeiros representantes culturais e o ocidente. Ao contrário, por décadas toda a informação aos pesquisadores ocidentais tinha de ser filtrada pelos mecanismos de intercâmbio cultural sancionados pelos controles oficiais comunistas, acadêmicos ou não. Tal rígido controle conduziu senão a distorções causadas por “traduções” politicamente motivadas, mas também a um certo preconceito entre os acadêmicos ocidentais quanto aos assuntos da Europa central e oriental, uma vez que durante sua ascendência, os russos, como regra geral, cuidadosamente censuraram qualquer coisa e qualquer pessoa hostis aos seus interesses. Felizmente, o colapso da Cortina de Ferro nos anos 1990 trouxe grandes mudanças, em parte porque o acesso às fontes originais repentinamente revelou novas e frequentemente surpreendentes informações e em parte porque pesquisadores da Europa central e oriental estão rapidamente ganhando aceitação como iguais a seus pares ocidentais.

Os pesquisadores ocidentais hoje encaram dois desafios. Primeiro, a visão de que a historiografia do modernismo fora completada, salvo algumas poucas lacunas, é agora ameaçada pela descoberta de novos textos, os quais ainda precisam ser totalmente condensados em sua forma original. Seus autores e

contextos arduamente começaram a ser absorvidos e integrados no *corpus* da historiografia ocidental. Segundo, e mais sutil, muito deste novo material está em línguas largamente incompreensíveis aos pesquisadores ocidentais. Dado que a tradução tende a não incrementar uma carreira acadêmica, os textos originais mais longos demoram a aparecer traduzidos. Felizmente, como pesquisadores da Europa central e oriental rapidamente tornaram-se proficientes em inglês eles estão crescentemente publicando seu próprio material original a partir das editoras ocidentais (Erich Dluhosch *apud* TEIGE, 2002: xiii. Tradução da autora).

Desta forma, temos que o idioma tcheco apresentou-se como um aspecto fundamental para o resultado da pesquisa, tanto no que se refere ao conhecimento da literatura acadêmica internacional sobre a produção arquitetônica e urbanística centro-européia em geral e tcheca em particular, como no que se refere à produção arquitetônica e urbanística específica da companhia Bata - e a de Jan Bata quando no Brasil.

Isto sem considerar que, morando no país, Jan Antonin Bata produziu uma volumosa quantidade de escritos em língua tcheca (embora também em outros idiomas como alemão, espanhol etc.) sobre suas visões e ideias. Tais arquivos, considerando os objetivos desta pesquisa, mereceriam atenção própria, por exemplo sob a forma de tratamento documental especializado, com traduções e publicações posteriores.

Na presente pesquisa (devido a recursos de tempo e financeiros) a tradução de textos em tcheco foi realizada em escala modesta, apenas quando isto pareceu ser imprescindível ou de elevado interesse: como poemas escritos por Jan Bata, legendas de plantas urbanísticas e de fotos, trechos curtos de textos etc.

Algumas obras levantadas aguardam ainda um tratamento analítico mais aprofundado, justamente devido à questão do idioma. Uma delas é o livro *Budujme stát pro 40.000.000 lidí* (Construamos um Estado para 40.000.000 de pessoas) idealizado por Jan Bata e publicado na Tchecoslováquia em 1938; trata-se de uma compilação de propostas de Bata para o melhoramento da infraestrutura tchecoslovaca, propostas que certamente tiveram como referência as experiências e necessidades da companhia, e que permitiriam vislumbrar seu posicionamento como empresário.

Outra obra, a *Zlínská Architektura* (Arquitetura de Zlín), de Pavel Novak, é de patente importância para conhecer e compreender em detalhes o tipo de arquitetura que a companhia Bata utilizou para moldar o ambiente urbano de Zlín, tornando-a cidade modelo dos desígnios urbanísticos da companhia.

O volume *Jan Antonín Baťa - život a dílo, pokračovatel práce Tomáše Bati: mezinárodní konference* (Conferência Internacional - Jan Antonin Baťa - a vida e obra de um seguidor do trabalho de Tomas Bata) teve alguns trechos traduzidos, mas ainda carece de tradução integral.

Trata-se da publicação do governo municipal de Zlín de maio de 2007, a respeito do processo que reabilitou judicialmente o nome e a figura de Jan Bata, caso que será abordado mais adiante.

Os três volumes citados foram obtidos através da família Bata no Brasil, e até o momento da finalização desta pesquisa não existiam traduções deles para o português, sendo, portanto, inéditos. Já o livro de Miroslav Ivanov, *Saga sobre a vida e morte de Jan Bata e seu irmão Tomás*, utilizado nesta dissertação, é uma tradução livre a partir de edição tcheca, realizada por Edita Batova de Oliveira (filha de Jan Bata) e Nelson Verlangieri d'Oliveira (genro do empresário), e editada pela família Bata Oliveira em Presidente Prudente, SP.

As condições históricas expostas anteriormente por Dluhosch e que moldaram a forma de se conhecer parte da produção centro-européia revelam um cunho eminentemente geopolítico e afetaram não apenas a divulgação de pesquisas acadêmicas tchecas, polonesas ou húngaras, em geral, mas também influíram profundamente no grau de visibilidade que Jan Bata ou sua Companhia lograram alcançar nos meios acadêmicos internacionais – e quiçá nacionais – até os dias de hoje.

Ou seja, desde o imediato pós-1^a Guerra Mundial, com a constituição política da Tchecoslováquia advinda do esfacelamento do Império Austro-Húngaro, até o desfecho da 2^a Guerra Mundial, quando novo reordenamento político, agora mediante os governos comunistas satélites do bloco soviético que passam a definir outros limites nas formas de expressão, a produção e divulgação acadêmica daqueles países oscilaram de forma determinante, tanto para a historiografia arquitetônica em geral como a que se refere especificamente ao nosso tema.

No caso específico da Companhia Bata, um elemento adicional, relacionado diretamente àqueles acontecimentos históricos, comparece para esclarecer o desconhecimento de sua produção arquitetônica e urbanística pelos meios acadêmicos. Um desconhecimento percebido no Brasil, como dito (as pesquisas bibliográfica e de campo vieram fortalecer esta percepção) e também nas publicações em arquitetura e urbanismo editadas no exterior.

Assim, atrelada aos acontecimentos históricos citados anteriormente, a *trajetória pessoal de Jan Antonin Bata* aparece como segunda particularidade do tema da presente pesquisa.

CONDICIONANTES BIOGRÁFICAS

Em 1932 Jan Bata assume o controle da companhia calçadista fundada por seu irmão Tomas Bata, cujos métodos de produção e trabalho guardavam particularidades que tornaram a empresa única e projetaram-na internacionalmente, alçando-a ao posto de sétima maior companhia no entreguerras, com lojas e fábricas em todo o mundo. Tal dimensão se fez acompanhar, na mesma medida, por seus feitos arquitetônicos e urbanísticos: a companhia fundou dezenas de cidades e núcleos industriais ao redor do globo e a cidade-sede de Zlín era

considerada arquitetonicamente uma das mais sofisticadas da Europa. Sua forma de planejar a cidade e o território e a atuação de arquitetos envolvidos com a vanguarda moderna nos projetos da companhia a aproximaram dos ideais do movimento moderno.

Estes aspectos da companhia serão vistos com mais detalhes no capítulo “As cidades da Companhia Bata 1918- 1940”. O que interessa aqui é destacar como a inserção de Bata no cenário econômico se relacionou com os acontecimentos históricos, e como isto pode relacionar-se com seu posterior “esquecimento” ou desconhecimento nos meios acadêmicos arquitetônicos e urbanísticos ocidentais.

A este respeito, é importante registrar que no quadro dos interesses expansionistas da Alemanha nazista às portas da Segunda-Guerra Mundial, a Tchecoslováquia foi ocupada e dividida (como comentado anteriormente, o país havia surgido com a derrocada do Império Austro-Húngaro após a Primeira-Guerra Mundial). O tratado de Saint-Germain-en-Laye (10 set. 1919), que redesenhou a Europa após o conflito, reuniu dois grupos eslavos distintos - tchecos e eslovacos, afora alguns outros grupos menores - sob um mesmo território, com capital em Praga (na porção tcheca) e de limites geográficos correspondentes às atuais República Tcheca e Eslováquia, bem como, até 1945, a região da Rutênia.

Tal movimentação de contornos e nacionalidades se fez desconhecendo - e ajudando a manter - ressentimentos históricos entre os dois grupos principais. As contradições se fizeram presentes quando da pressão alemã por novos territórios e, na subsequente invasão, os eslovacos criaram um estado satélite do nazismo, com o território tcheco sendo ocupado diretamente pelo exército alemão em 1938 numa situação delineada a partir do pacto de Munique de 1938, entre Alemanha, França, Inglaterra e Itália. Zlín, localizada em solo tcheco, foi ocupada.

A tensa situação que se seguiu à invasão alemã do território tcheco (15 mar. 1939), a ocupação das fábricas Bata pelas forças alemãs e a exigência da permanência dos acionistas das indústrias tchecas no país, soaram aos diretores da companhia e a Jan Bata como um alerta. Zlín não sairia ilesa do confronto e o passo seguinte poderia ser o confisco das empresas e a prisão de seus dirigentes³.

³ “Members of the Gestapo have made a great purge at Bata shoe factories at Zlín (Czechoslovakia). They searched the works [workers?] for many hours. The purge is believed to have resulted from sabotage and also the German desire to take over more Czech industrial properties”. The Mercury, Hobart, Australia, 12 Feb. 1941, Page 1.



Figura 1 Mapa de Zlín em 20 de novembro de 1944, 2ª Guerra Mundial, após ser atacada por bombas Aliadas (cerca de 260). Comentou Novak: “O significado desta ação dos Aliados ainda é contestada” (NOVAK, 1993: 170. Tradução da autora).

Além disto, concluiu-se que o problema das comunicações entre os países durante a guerra – para não se falar das necessidades da produção bélica - afetaria diretamente o trânsito de produtos e matéria-prima entre as fábricas e lojas do conglomerado internacional Bata (IVANOV, 2009: 273-274). Buscando preservar o comando da companhia e solucionar o problema do abastecimento das lojas e fábricas durante o conflito, decidiu-se pela saída de Jan Bata da Tchecoslováquia. A participação das empresas Bata na Feira Internacional de Nova York de 1939 seria considerada a ocasião propícia (IVANOV, 2009: 273-274, 283).



Figura 2 Pavilhão tchecoslovaco na Feira Internacional de Nova York, 1939. Centro de Memória Jindřich Trachta.

O empresário permaneceria nos EUA desde a Feira Internacional, acompanhando a implantação da cidade industrial de Belcamp (Maryland) – trabalhadores de Zlín que integraram a comitiva para a Feira deveriam permanecer nos EUA para trabalhar em Belcamp.

Nos EUA o empresário enfrentaria uma ação conjunta da concorrência calçadista⁴ (IVANOV, 2009: 301) e, no plano político, pressões para que declarasse publicamente seu apoio à resistência tcheca contra a ocupação alemã, atitude que reiteradamente teria recusado por temer a retaliação alemã sobre seus familiares, dirigentes que permaneceram em Zlín e milhares de operários⁵ na Tchecoslováquia ocupada (IVANOV, 2009: 325, 333). Ao integrar as “listas negras” da Grã-Bretanha e dos Estados Unidos pelo suposto alinhamento às forças germânicas, Jan Bata teria sua permissão de permanência nos Estados Unidos negada⁶ em 1941 (POKLUDA,

⁴ Os EUA ainda se recuperavam dos efeitos da Crise de 1929, portanto, poderiam existir ações que privilegiassem os empreendimentos norte-americanos em detrimento da concorrência.

⁵ “Em 1939 o complexo Bata em Zlín possui[a] um total de 128 prédios e 45.000 trabalhadores de todos os escalões” (SILVA, 2003: 34).

⁶ Segundo Pokluda (2009: 30): “In 1941, he is forced to leave the country and settles in Brazil. he is also entered on the British (1940) and American (1941) blacklists as a collaborator whose enterprise works for the Germans”. Ver também ARQUIVO NACIONAL, 1946, fls. 85-87.

2009: 30), sendo suas empresas, inclusive, proibidas de comercializar com aqueles países aliados.

Vale assinalar que, em 1945, finda a ocupação alemã no imediato pós-2ª Guerra, o governo comunista instaurou um Tribunal Nacional penal e extraordinário (Decreto Presidencial n.17/ 1945) para julgar cidadãos tchecoslovacos que haviam colaborado com a ocupação nazista, dentre outros pressupostos - uma das acusações que levariam Jan Bata a ser condenado em 1947 - Bata foi considerado pró-Alemanha nazista, mesmo não podendo ter permanecido na Tchecoslováquia durante a ocupação nazista, o que deveria soar como índice de antagonismo entre ele e o nazismo⁷. Até então, parece ter havido reiteradas dificuldades de renovação de seu passaporte pelo consulado tcheco no Brasil pós-guerra (o que obrigaria a voltar à pátria, onde corria o risco de ser preso). Em 1946 Jan Bata buscava a naturalização brasileira como forma de obter a proteção do governo brasileiro e um apoio às suas futuras e previstas demandas judiciais (como por exemplo, para reaver as empresas confiscadas e nacionalizadas). Em 1947, a formalização concedida pelo governo Eurico Gaspar Dutra não impediria seu julgamento e condenação *in absentia* pelo tribunal nacional tcheco sob a acusação de, durante a guerra, “não haver-se declarado publicamente contra Hitler e dado publicamente seu apoio à causa aliada”⁸.

Tal condição perduraria por décadas. Apenas em 15 de novembro de 2007, após ratificação das cortes municipais de Praga e Zlín, a Justiça Superior tcheca anularia o processo que culminara com a condenação de Bata e a nacionalização de todas as suas empresas localizadas na antiga Tchecoslováquia. Naquele contexto de fins da década de 1940, naquele país a figura de Bata e a imagem de sua Companhia passariam por um processo deliberado de esquecimento e desconstrução.

Referindo-se às mudanças ocorridas em Zlin após sua nacionalização pelo governo comunista em outubro de 1945, o químico Otto Wichterle (1913-1998)⁹, que trabalhara na Bata

⁷ Segundo Ivanov, Bata colaborava regularmente, sob sigilo, com o governo Benes no exílio em Londres, enviando-lhe somas de dinheiro. Na mesma obra o autor transcreve depoimentos de funcionários de Bata no Brasil ao consulado tcheco, onde afirmaram jamais terem sido impedidos de participar da resistência tcheca na Europa.

⁸ Conforme IVANOV, 2009, p.434 e SILVA, Evandro A. Trachta; ARAMBASIC, Dolores L. Passos tchecos em terras brasileiras. Batayporã: OCTEB Oficina Cultural Tcheca e Eslovaca do Brasil; Centro de Memória Jindrich Trachta, 2003, p.37. A família do empresário nunca deixou de procurar os meios para esclarecer o que foi considerado por ela como uma injustiça. Para tanto, ver estas obras citadas e, ver também (no idioma tcheco). J. A. BAT'A KONFERENCE, 2007, Zlín. Jan Antonín Baťa - život a dílo, pokračovatel práce Tomáše Bati: mezinárodní konference. Zlín : Statutární město Zlín, 2007. 127 f.; ver também, na internet: <http://www.radio.cz/en/article/97652>, assim como OLIVEIRA, Nelson Verlangieri de. Nelson Verlangieri d'Oliveira: depoimento [26 mai. 2010]. Entrevistadora: Geórgia Carolina Capistrano da Costa. Presidente Prudente (SP): 2010.

⁹ Inventor do nylon e das lentes de contato gelatinosas.

de Zlín fazendo experimentos com a poliamida, teria afirmado: “*everything connected with the company’s excellent organization became politically damned*” (apud SLAPETA, 2009)¹⁰.

O breve enredo relatado encontra eco no conteúdo dos documentos que compõem o processo de naturalização de Jan Antonin Bata, levantados no Arquivo Nacional do Rio de Janeiro por ocasião desta pesquisa - alguns deles compõem o Anexo II desta dissertação.

A partir do exposto, infere-se que a implantação do regime socialista após a Segunda Guerra na Tchecoslováquia, o conseqüente distanciamento cultural em todo o leste europeu e, sobretudo, o desfecho vivido pela Companhia e por Jan Bata em relação ao seu país natal, contribuíram em muito para que o nome Bata se tornasse ausente da historiografia.

Avaliado retrospectivamente, este aparente esquecimento do papel de Jan Bata à frente da Cia. poderia ser explicado em grande parte pelo julgamento de 1947, que reforçou os motivos, e mesmo justificou (pelas leis aprovadas à época) que o governo comunista tcheco nacionalizasse as indústrias Bata no país. Partiria daí a condição para uma orientação, se não oficial, pelo menos implícita de, desde então, adotar uma postura negativa para como legado de Bata, pelo menos até a mudança de regime na Tchecoslováquia em 1989¹¹.

No caso do presente trabalho, aparentemente é só a partir de 2007 - quando o processo e a condenação de 1947 contra Jan Antonin Bata são considerados inválidos e anulados pela justiça tcheca - que seu papel determinante na condução da Cia. Bata de 1932 até a 2ª Guerra começa a ser reavaliado com maior profundidade. Se questões econômicas, políticas e mesmo familiares (em torno do controle das empresas Bata localizadas fora do território da Tchecoslováquia) alijaram Jan Bata do comando da Cia., é fundamental salientar que tais fatos também contribuíram para praticamente excluí-lo da história da arquitetura e do urbanismo. Tanto que, por exemplo, no extenso levantamento arquitetônico expresso na obra de Pavel Novak (*Zlínská Architektura*, 1993) sobre o tema, percebe-se uma lacuna a respeito de quem esteve à frente da Cia. justamente no seu período talvez mais florescente em matéria de produção arquitetônica e urbanística, o período entre 1932 e 1940. Por outro lado, se não por uma circunstância fortuita, desde o início desta pesquisa em 2009, pelo menos na rede mundial de computadores (*Internet*) vem se verificando empiricamente uma gradativa maior facilidade em localizar referências ao nome Jan Bata.

¹⁰ Outro exemplo deste processo de esquecimento se daria com o próprio nome de Zlín, alterado pelo governo comunista para Gottwaldov e retomado em sua forma original apenas em 1989, após a mudança de regime político.

¹¹ Em 2009 a pesquisadora conheceu Jan Hais, tcheco residente no Brasil. Numa conversa informal em que o tema da pesquisa foi explanado, Jan afirmara que sempre tivera uma impressão negativa de Jan Bata, pois ouvira dizer, na República Tcheca, que o empresário fora colaborador do nazismo.

CONDICIONANTES BIBLIOGRÁFICAS

Apesar disto, tais motivos não seriam os únicos, pois a ausência de Bata na historiografia arquitetônica e urbanística já seria sentida em obras acadêmicas fundamentais produzidas durante o entreguerras, época florescente para os arquitetos da Cia. Bata. Tal fato caracteriza-se como uma terceira particularidade da pesquisa, qual seja, *as alternadas condições de ausências e presenças da produção Bata nos livros especializados*.

Por outro lado, uma ausência quase total da produção de Bata foi revelada numa pesquisa bibliográfica preliminar em obras fundamentais e paradigmáticas para se entender o significado cultural da arquitetura e urbanismo modernos, e que forneceram referências duradouras de arquitetos e obras, como *Pioneers of the Modern Movement: from Willians Morris to Walter Gropius* (1936) e *Los Origenes de La Arquitectura Moderna y El diseño* (1969) de Nikolaus Pevsner, e *Espacio, Tiempo e Arquitectura: El futuro de una nueva tradición* (1941) de Siegfried Giedion.

Outras obras paradigmáticas também revelam esta ausência, como *Modern Architecture: romantism and reintegration* (Henry Russel Hitchcock, 1929) e *The International Style: Architecture sine 1922* (Henry Russel Hitchcock e Philip Johnson, 1932), embora esta última faça referência a dois arquitetos que trabalharam na Companhia Bata, Ludvik Kysela e Bohuslav Fuchs. Fuchs também é citado na antologia de 1940 de Alfred Roth, *The New Architecture* citada por Kenneth Frampton. O autor Frampton recupera, em 1980, as referências aos arquitetos e às obras de Roth e de Hitchcock e Johnson, na obra *Modern Architecture - A critical view*. No capítulo *Avaliação Crítica e Extensão até o presente*, tendo em mente as referências a Kysela (no caso, uma fachada da loja Bata de Praga) e Fuchs, Frampton observa que

O único país que sempre foi inadequadamente representado em qualquer exposição do Estilo Internacional é a Tchecoslováquia, e uma história apropriada do movimento funcionalista tcheco ainda está por ser escrita.

E referindo-se especificamente ao *The International Style*, o autor é mais severo:

Talvez o mais grave fosse não mencionarem o papel catalisador desempenhado pelo crítico Karel Teige, cujo grupo Devenstil era a força motriz por trás da ala esquerdista do movimento funcionalista tcheco (FRAMPTON, 2003: 307).

Importa aqui observar que a abordagem da arquitetura e do urbanismo em Teige foi de grande influência em círculos intelectuais mesmo fora de seu país natal. Sua crítica tinha um aspecto social evidente em escritos com os quais colaborava em diversas publicações em seu país, tendo desenvolvido estudos sobre o problema habitacional, a exemplo da obra *The Minimum Dwelling* (A Habitação Mínima), originalmente publicada em 1932 e onde faz referência direta ao programa habitacional da Companhia Bata (TEIGE, 2002).

No livro de Frampton há outra referência indireta à arquitetura da companhia Bata, desta vez em capítulo sobre Le Corbusier, que projetou um plano urbano para Zlin em 1935. Zlin é exemplificada como modelo de “cidade-linear industrial” na qual Corbusier baseou-se para desenvolver um dos três tipos de unidades produtivas humanas em *Les Trois Établissements humains*, de 1944 (FRAMPTON, 2003:220).

Outro exemplo de ausência de citações à arquitetura tcheca na bibliografia já clássica da arquitetura e urbanismo modernos é no livro *Arte Moderna*, de Giulio Carlo Argan, cujos itens elencados para definir a matriz moderna articulam-se de forma estreita com os pressupostos projetuais da Cia. Bata:

A luta pela arquitetura moderna foi [...] uma luta política, mais ou menos inserida no conflito ideológico entre forças progressistas e reacionárias; prova-o o fato de que, lá onde as forças reacionárias tomaram o poder e sufocaram as forças progressistas (com o fascismo na Itália, o nazismo na Alemanha, o predomínio da burocracia de Estado [...] na URSS) a arquitetura moderna foi reprimida e perseguida. A arquitetura moderna se desenvolveu, em todo o mundo, segundo alguns princípios gerais: 1) a prioridade do planejamento urbano sobre o projeto arquitetônico; 2) o máximo de economia na utilização do solo e da construção [...] 3) a rigorosa racionalidade das formas arquitetônicas [...]; 4) o recurso sistemático à tecnologia industrial, à padronização, à pré-fabricação em série [...]; 5) a concepção da arquitetura e da produção industrial qualificada como fatores condicionantes do progresso social e da educação democrática da comunidade (ARGAN, 1992: 264).

Tanto o *Arte Moderna* (1992), quanto as obras *Projeto e Destino* (1965) e *Clássico e Anti-Clássico* (1984) não fazem referência à arquitetura tcheca ou de Bata. Para citar brevemente outras obras fundamentais onde Bata está ausente: *De Ledoux a Le Corbusier: origen y desarrollo de la arquitectura autónoma* (Emil Kauffman, 1933); *História da Arquitetura Moderna, As Origens da Urbanística Moderna, História da Cidade e Projectar a Cidade Moderna* (todas de Leonardo Benevolo). Em outras, por vezes, aparecem referências à arquitetura tcheca e a Karel Teige: *Architettura Contemporanea* (Manfredo Tafuri e Francesco Dal Co); *La Esfera y el Labirinto* (Manfredo Tafuri).

No livro *Teorias e História da Arquitetura* de Manfredo Tafuri (1979: 125) há um *croquis* de Le Corbusier para o pavilhão Bata da Exposição Internacional de Paris de 1937, onde pode ser observado um avião no primeiro plano e ao fundo os planos para a cidade da Cia. na França, com os escritos indicando “Bata Hellocourt”, nome da cidade. Apesar disto, infere-se do texto que Tafuri usa a imagem mais para corroborar uma digressão sobre Le Corbusier do que propriamente para fazer referência a Bata.

Retomando os aspectos da pesquisa bibliográfica realizada pela pesquisadora, observou-se que, por conta do panorama histórico anteriormente citado, o material levantado sobre a produção arquitetônica e urbanística internacional da Cia. Bata apresenta uma característica interessante: ou são textos produzidos antes de 1948 (DUBREUIL, 1936; PODESTA, 1936; SERT,

1942; HANN, 1944; POKORNY, 1947), ano da consolidação do governo comunista na Tchecoslováquia, ou são textos mais recentes, produzidos a partir dos anos 1990, quando a chamada “Revolução de Veludo” levou à derrubada do governo comunista e à realização de eleições livres, tendo como consequência o desmembramento da Tchecoslováquia em República Tcheca e Eslováquia (SLAPETA, 1991, 2009; NOVAK, 1993; LESNIKOWSKI, 1996; SMITH, 2005; TOPOLCANSKA, 2005a e 2005b; GATTI, 2003; MORAVCIKOVA, 2004; e outros). A exceção fica com o livro de GOLDZAMT (1980) chamado, não por acaso, de *O urbanismo na Europa socialista*.

O conhecimento e a divulgação da produção arquitetônica e urbanística da Cia. Bata durante a segunda metade do século XX, principalmente a produção externa à Zlín, são esclarecidos no comentário de Maria Topolcanska:

[...] Even Bat’a contemporaries had an ambivalent relationship to his architecture and town planning. This explains why the rationalist conceptions of town planning, typification and unification of Bat’a architecture appeared in the professional press only occasionally. It was in the 1990s only that several studies and exhibitions emerged that reflected and evaluated from a distance the architectural and social work concern in Czechoslovakia. Most of the attention is paid to Zlín, the company’s headquarters and to the most important personalities from the Bat’a Company are rarely mentioned and evaluated as marginal. The first comprehensive studies on Batovany-Partizanske [uma das “cidades-em-série” da Companhia] architecture and society originated in the year 2003 on the basis of the complex research led within the framework of the Modern Movement Neighborhood Cooperation project (TOPOLCANSKA, 2005a: 57).

Este fragmento é revelador do fato de Bata ser desconhecido também fora do Brasil. É notório o seu desconhecimento aqui, mas a ambivalência com que era visto (assim como sua arquitetura e seu urbanismo), retirou-o da história da arquitetura e do urbanismo em geral, tendo esta história vindo à tona em publicações, na grande maioria, muito recentes.

CONDICIONANTES DE TRATAMENTO DE DADOS DOCUMENTAIS

Assim, tem-se que o idioma tcheco, a história pessoal de Jan Antonin Bata e sua ausência ou presença na bibliografia especializada são os aspectos fundamentais da pesquisa expostos até aqui. Decorrente deles, a *pesquisa de campo* surge como uma quarta particularidade para completar o quadro: grande parte do material obtido no Brasil e relacionado ao tema “cidades de Jan Bata no Brasil” constitui-se de fonte primária. Mais que isso, as próprias cidades de Bata no Brasil constituem-se em material documental de pesquisa (principalmente a relação entre o projeto, seu traçado, suas funções e sua efetivação, ou seja, a obra construída, e em alguns casos o que restou). Como diz Argan¹²:

¹² Giulio Carlo ARGAN. *História da arte como história da cidade*. São Paulo: Martins Fontes, 1993. p.24-25.

De fato, a história da arte é a única, entre todas as histórias especiais, que é feita na presença dos eventos e que, portanto, não deve evocá-los, reconstruí-los ou narrá-los, mas somente interpretá-los [...] Ele tem diante de si um conjunto de testemunhos, documentos, descrições, juízos; do evento que se prepara a estudar, ele tem, na maior parte das vezes, versões, avaliações, explicações diversas e contraditórias.

[...] a obra de arte que o historiador da arte tem diante de seus olhos não muda: ela é o que sempre foi. E se os acontecimentos e o tempo a desgastaram, o historiador deve aceitar essa alteração, esforçando-se, ao contrário, de todas as formas, para revertê-lo à condição original, ao momento do seu advento flagrante.

No Brasil, sabe-se que Jan Antonin Bata operou tanto com a Companhia Bata, quanto com novas companhias que adquiriu no país, e a partir das quais implantou novas cidades no oeste paulista e sul do estado mato-grossense (atual Mato Grosso do Sul): Companhia de Viação São Paulo – Mato Grosso e Companhia Comercial Alto-Paraná.

As pesquisas e trabalhos acadêmicos desenvolvidos e publicados aqui sobre a experiência de Bata no país, seja à frente da Companhia Bata, seja à frente da Cia. de Viação São Paulo - Mato Grosso são, quase que exclusivamente, desenvolvidos no âmbito do tratamento documental e organização de acervo constituído de fontes primárias.

No meio acadêmico de arquitetura a ausência de Bata na historiografia internacional se fez sentir também no Brasil, tanto pelo fato daquela historiografia ser a utilizada também aqui, quanto pelo fato de as cidades fundadas pelo empresário praticamente não terem sido objeto de estudo na área, sendo a exceção o trabalho de graduação “Batatuba – De núcleo fabril a bairro histórico” concluído em 2007 por João Luiz do Carmo, na Universidade São Francisco (Itatiba/SP). De todo modo, as dimensões arquitetônicas e urbanísticas das experiências de Bata no Brasil comparecem de forma lateral, não conhecendo até agora um tratamento próprio.

Em outras áreas do conhecimento o nome Bata comparece com alguma frequência, quase sempre associado às cidades fundadas pela Companhia de Viação São Paulo – Mato Grosso, Bataguassu e Batayporã, no sul do atual estado do Mato Grosso do Sul.

Como comentado anteriormente, na área de História, o projeto desenvolvido pela Universidade Federal do Mato Grosso do Sul, nos anos de 2002 a 2004, sob coordenação do Prof. Luis Carlos Batista, “Resgate e Construção da Memória e da História da Colonização do Sudeste de Mato Grosso do Sul” propôs a seleção, catalogação e posterior disponibilização, de arquivo histórico relacionado à atuação da Cia. de Viação e de propriedade do Centro de Memória Jindrich Trachta – Oficina Cultural Tcheca e Eslovaca do Brasil. Daquele trabalho resultou a exposição “Passos Tchecos em Terras Brasileiras” e a produção de uma publicação de autoria de

Dolores L. Bata Arambasic e Evandro A. Trachta e Silva, contendo informações biográficas de personalidades de origem tcheca, entre elas Jan Antonin Bata e Jindrich Trachta¹³.

Ainda sobre a atuação da Cia. de Viação e também na área de História, foram produzidas em 2009 a dissertação de mestrado “Colonização Particular: Atuação da Companhia de Viação São Paulo – Mato Grosso (1940 – 1960)” de autoria de Juliana S. Silva Bonfim (Universidade Federal da Grande Dourados, MS) e a tese de doutorado “Colonização: Táticas e estratégias da Companhia de Viação São Paulo – Mato Grosso”, da autoria de José Carlos Ziliani¹⁴ (Universidade Estadual Paulista UNESP/ Campus de Assis).

Na área de geografia, o trabalho de iniciação científica de Marcos Gualberto Ruivo e Ricardo da Silva Moreira (RUIVO e MOREIRA, 2009) relacionado ao projeto iniciado em 2006 pela Universidade Estadual Paulista UNESP (Presidente Prudente/ SP) sob a coordenação do Prof. Prof. Jayro Gonçalves Melo, intitulado “Organização dos arquivos da Cia de Viação São Paulo - Mato Grosso”. Aquele trabalho propôs o tratamento documental e organização de acervo de documentos históricos primários, encontrados no antigo escritório da Cia. CIMA (ramificação da Companhia Viação São Paulo – Mato Grosso sob Jan Antonin Bata) em Indiana (SP) e resultou no acervo sobre a CVSP-MT domiciliado no Núcleo Morumbi da UNESP em Presidente Prudente.

Assim é que a pesquisa de campo resultou em três significativos grupos de fontes primárias, reunidos em diversas viagens técnicas (estados de MS, SP e RJ): material iconográfico, entrevistas e uma “bibliografia inédita” de livros e textos. O destino das viagens técnicas divide-se em dois grupos, o das “localidades-Bata” no Brasil (cidades ou núcleos urbanos):

- antigo Núcleo industrial de Batatuba, Piracaia (SP)
- antigo Núcleo agroindustrial da Vila CIMA, Indiana, (SP)
- atual Município de Mariópolis (SP)
- atual Município de Bataguassu (MS)
- atual Município de Batayporã (MS)

e as localidades visitadas e onde estão sediados textos e documentos utilizados na pesquisa:

- Arquivo particular Benedita Bueno Kosour e Ana Maria Kosour, Batatuba (Piracaia), SP;
- Arquivo particular Dolores Ljiljana Bata Arambasic, Nova Andradina, MS;
- Arquivo particular Nelson Verlangieri de Oliveira, Presidente Prudente, SP;
- Arquivo Nacional, Rio de Janeiro, RJ;
- Arquivo particular Vladimir José Kubik, Bataguassu, MS;

¹³ Imigrante tcheco, gerente da Cia. Viação para o núcleo de colonização que originou a cidade de Batayporã. O Centro de Memória Jindrich Trachta e Oficina Cultural Tcheca e Eslovaca do Brasil Antiga situa-se na antiga residência de Jan Bata e sede da gerência da CVSP-MT no Mato Grosso.

¹⁴ Professor da UFMS que integrou, como colaborador, o projeto “Resgate e Construção da Memória e da História da Colonização do Sudeste de Mato Grosso do Sul”.

- Biblioteca Central da Universidade Anhanguera – UNIDERP (Universidade para o Desenvolvimento do Estado e da Região do Pantanal), MS;
- Biblioteca Central da Universidade Federal do Mato Grosso do Sul - UFMS, Campo Grande, MS;
- Biblioteca da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo – FAU USP, São Paulo, SP;
- Biblioteca da Faculdade de Ciência e Tecnologia – UNESP, Presidente Prudente, SP;
- Biblioteca da Faculdade de Direito – Largo São Francisco USP, São Paulo, SP;
- Biblioteca da Faculdade de Economia e Administração - FEA USP, São Paulo, SP;
- Biblioteca da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências – FFLCH USP, São Paulo, SP;
- Biblioteca Mário de Andrade, São Paulo, SP;
- Biblioteca Municipal, Piracaia, SP;
- Biblioteca Nacional, Rio de Janeiro, RJ;
- Centro de Memória Jindrich Trachta, Batayporã, MS;
- Escola Estadual José Siqueira Campos, Batatuba (Piracaia), SP;
- Instituto Geográfico e Cartográfico do Estado de São Paulo – IGC, São Paulo, SP;
- Núcleo Morumbi Universidade Estadual Paulista – UNESP, Presidente Prudente, SP;
- Prefeitura Municipal de Batayporã, MS;
- Prefeitura Municipal de Mariópolis, SP;
- Prefeitura Municipal de Piracaia, SP.

A “bibliografia inédita” foi assim considerada por representar obras e textos de circulação por vezes restrita ao âmbito familiar de Bata e seus descendentes, os quais, de outra forma, a pesquisa possivelmente não teria acesso, como é o caso, por exemplo, do livro de Pavel Novák *Zlínská Architektura*, do livro de Miroslav Ivanov *Saga sobre a vida de morte de Jan Bata e seu irmão Tomas* e da publicação do seminário relativo à revisão da atuação de Jan Bata na República Tcheca *Jan Antonín Baťa - život a dílo, pokračovatel práce Tomáše Bati: mezinárodní konference*, todos cedidos por Dolores Ljiljana Bata Arambasic; do livro de Vladimir Slapeta *Baťa - Architektura a urbanismus*, cedido Zdenek Pracuch; do livro contendo reproduções de cartões postais de Zlín durante a fase da companhia Bata sob Tomas e Jan *Krásný pozdrav ze Zlína. Pohlednice z let 1898 – 1945*, cedido por Evandro Trachta e Silva; e de edições dos folhetos *Novidades de Batatuba* e *Ordem e Progresso* e das publicações *Zlín – Mesto v zahradach* (Zlín – City in Gardens) e *Zlínský kraj – profil* todos cedidos por Ljubisav Mitrovich.

Além disto, como informado anteriormente, uma significativa contribuição foi dada pelo próprio Jan Bata, que deixou obras e também manuscritos (alguns no idioma português), fundamentais para uma melhor compreensão de seu *modus operandi* no Brasil. Como exemplos, o livro editado em 1951, *Estudos sobre a Migração* (obtido no Centro de Memória Jindrich

Trachta) e a reprodução em cores do livro *Budujme stát pro 40,000.000 lidí* (Construamos um Estado para 40.000.000 de pessoas) cedida pela família Bata Oliveira (Presidente Prudente, SP), ambos de autoria de Jan Bata.



Figura 3 Capa do livro *Budujme stát pro 40,000.000 lidí* (Construamos um Estado para 40.000.000 de pessoas), 1938. Fotografia da autora.

Neste processo não se fez distinção entre a produção nacional de Bata e a produção internacional, pois os arquivos particulares visitados também guardavam material relacionado a este último aspecto.

Pela natureza da pesquisa em fonte primária, foram de fundamental importância os equipamentos eletrônicos e digitais (computador portátil, mesa digitalizadora, gravador digital de voz), e suprimentos diversos como baterias, discos de dados graváveis etc., parte significativa adquirida por meio da bolsa CAPES. Estes recursos foram fundamentais também no que se refere às cópias xerográficas e às viagens às cidades de Bata. Regra geral, os arquivos visitados, dentre eles os particulares e mesmo Instituições, como Prefeituras e Universidades, não dispunham de equipamentos apropriados e/ ou disponíveis para o acesso, manuseio e registro da documentação pesquisada.

Por outro lado, alguns documentos considerados de suma importância para a pesquisa, como desenhos, plantas e mapas, apresentaram alguns obstáculos de registro tanto pelo estado de conservação, quanto pela disponibilidade de equipamentos adequados para sua digitalização (grandes mesas digitalizadoras, por exemplo), contornados pelo uso do *scanner* portátil: a maioria das plantas urbanas e outras imagens foram inicialmente digitalizadas por partes e, na seqüência, montadas através de um exaustivo trabalho.

RUMOS DA PESQUISA

Estabelecer relações entre a fase internacional e a brasileira de Jan Bata pressupunha, primeiramente, desenvolver um conjunto de conhecimentos acerca de Zlín e das “cidades-em-série” internacionais e das cidades no Brasil que, ao que tudo indica, ainda não havia sido realizado em termos de pesquisa acadêmica em Arquitetura e Urbanismo no Brasil. Salvo engano, este panorama começou a ser delineado em maior profundidade com a presente

pesquisa, seja a partir da compilação de estudos internacionais já consolidados sobre a arquitetura e urbanismo de Bata, seja a partir do levantamento das características concretas de cada cidade que Bata fundou no Brasil (passando por uma ampla gama de informações adicionais fornecidas pelas fontes primárias - textos, plantas, imagens fotográficas etc).

Devido às particularidades e condicionantes anteriormente citadas (o idioma, a história pessoal de Jan Bata, ausências e presenças na bibliografia e a natureza mesma da pesquisa em fonte primária) ficou evidente, entre as fases internacional e brasileira de Jan Bata, uma profunda diferença na própria natureza dos documentos levantados e estudados: sobre a primeira fase predominam estudos acadêmicos e obras divulgadas; já sobre a segunda fase, como mencionado, grande parte do material levantado é inédita, à exceção de alguns textos acadêmicos.

Por um lado, esta diferença revelou os distintos graus de conhecimento acadêmico sobre Bata no Brasil e no exterior, onde este objeto está sendo progressivamente descoberto. Por outro, no tocante ao meio brasileiro, a prevalência dos dados primários em detrimento de análises consolidadas ilustrou a inevitável modificação de foco analítico (e mesmo uma considerável ampliação do objeto de estudo para outras áreas do conhecimento acadêmico que não a Teoria e História da Arquitetura e Urbanismo, por exemplo, direito, economia, história econômica, das relações sociais e trabalhistas etc.) e revelou uma transformação do caráter da atuação de Bata quando de sua mudança para o Brasil.

Assim, devido a tais questões, uma comparação crítica entre as fases internacional e brasileira de Bata corria o risco de ser considerada prematura. O caráter internacional da produção de Jan Bata, assim como o aspecto do ineditismo no Brasil, a variedade de interpretações possibilitada pela sua obra e a interdisciplinaridade (aspectos geográficos, econômicos, sociológicos, trabalhistas, geopolíticos) presente em suas atividades colocaram em foco a reavaliação do nível de abordagem crítica esperado.

Esta reavaliação orientou a pesquisa - como principal contribuição - para uma abordagem mais expositiva que analítica. Este “mapeamento” dos aspectos considerados de interesse para o entendimento das realizações arquitetônicas e urbanísticas de Bata no Brasil não se limitou a um inventário (ainda que o mesmo seja uma clara decorrência), tendo incorporado uma dimensão crítica na medida em que buscou interpretar as relações entre as intenções e as realizações efetivas dos empreendimentos Bata no Brasil. Isto implicou, necessariamente, alguma exploração e análise das realizações internacionais, para que um quadro diversificado daí construído pudesse servir de base para análises presentes ou futuras de maior profundidade e nas direções consideradas mais pertinentes.

A abordagem expositiva do mapeamento, mesmo incorporando novas questões trazidas pelas investigações, coaduna-se com o objetivo colocado no Projeto de pesquisa, qual seja a “Identificação das relações entre as experiências brasileira e internacional, no âmbito do tema Arquitetura e Urbanismo Modernos”, porém, como uma primeira etapa, na qual inicialmente se fez necessário reunir e selecionar os novos documentos brasileiros trabalhados, de modo a formar um quadro de referências que possa, numa etapa futura e com menores desigualdades de abordagens analíticas, ser relacionado com a fase internacional de Bata.

CAPÍTULOS DA DISSERTAÇÃO

O capítulo I, “As Cidades da Companhia Bata (1918-1940)”, é introduzido pela descrição das organizações industrial e do trabalho que formaram o *modus operandi* da companhia nos anos 1920, isto é, de que forma Tomas Bata, o fundador da Cia., *planejou a produção*. Esta introdução tem o título de “Evolução da Companhia Bata: a cidade como item do planejamento da produção”. Na sequência, sob o título de “As cidades da Companhia Bata (1918-1932)”, apresentam-se as origens do programa arquitetônico e urbanístico da empresa quando sob Tomas Bata; descrevem-se os primeiros contatos com arquitetos tchecos da vanguarda moderna a partir da demanda de Tomas por habitações operárias e edifícios fabris em Zlín (demanda posteriormente completada com edifícios como cinema, escolas, hospitais, lojas, ginásios, etc); ainda no mesmo capítulo identificam-se os profissionais que participaram da construção da linguagem arquitetônica da Cia. e que se envolveram no cenário europeu e internacional, como Jan Kotera, Bohuslav Fuchs e Jiri Vozenilek.

Em seguida é explorada a fase internacional de Jan Bata quando no comando da companhia, por meio das realizações arquitetônicas e urbanísticas entre os anos de 1932 a 1940 (quando implanta no Brasil o núcleo industrial de Batatuba), principalmente as “cidades-em-série”, de quem Jan Bata foi tributário direto e principal. Por fim, partindo da ótica do capitalismo esclarecido x arquitetura progressista, apresenta-se a relação de Jan Bata com Le Corbusier, a partir do momento em que este participa do júri do concurso promovido pela companhia em 1935 para novas tipologias de habitações.

O capítulo II, “As Cidades de Jan Bata (1940-1965)”, apresenta toda a produção arquitetônica e urbanística de Jan Bata no Brasil sob a forma de projetos e cidades implantadas, conforme foi levantado pela pesquisa. O momento da implantação de Batatuba (1940, Piracaiá, SP) é considerado crucial para a reorientação das atividades empresariais de Bata no Brasil e a apresentação de seu projeto merecerá uma atenção maior. Como forma de comparação ou de aprofundamento na análise de Batatuba, mas longe de pretender esgotar a discussão sobre as

idades e núcleos posteriores, serão apresentados, preservando alguma seqüência cronológica (visto que permanecem algumas imprecisões sobre datas), os casos do núcleo industrial da Vila CIMA (Indiana, SP), Mariópolis (SP), Bataguassu (MT) e Batayporã (MT), e o projeto não realizado de Kennedyba (MT). Estes, pela sua natureza voltada às atividades agroindustriais, completam o quadro de fundo que poderá esclarecer – numa etapa posterior de pesquisa- os rumos efetivos das ações de Bata no Brasil.

Nestes termos, a “Conclusão” traça considerações e possibilidades sobre o desfecho da atuação de Bata no Brasil, cujos detalhes ainda estão para serem explorados com maior profundidade analítica. Assim, se Jan Bata reorientou suas ações para novas atividades, ou se simplesmente recomeçou o mesmo programa industrial adaptado à realidade brasileira, isto é, se, ao invés de planejar a cidade o empresário não teria sido forçosamente reorientado a planejar o território numa escala talvez desconhecida pela sua experiência anterior.

Dois anexos serão apresentados após a “Bibliografia e Referências”, compostos pelas entrevistas realizadas durante a pesquisa (Anexo I), e excertos de documentos obtidos no Arquivo Nacional, no Rio de Janeiro (Anexo II).

AS CIDADES DA COMPANHIA BATA (1918-1940)



Como parte do entendimento das atividades de Jan Antonin Bata no Brasil entre 1940 e 1965, procurou-se conhecer o modelo de planejamento da produção, do trabalho e da cidade que norteava o desenvolvimento da companhia calçadista tcheca Bata e a projetara internacionalmente durante os anos 1920 e 1930. Isto porque seu método de organização industrial traz alguns índices que parecem ter sido norteadores também de seu urbanismo, como será visto, tanto no caso de Zlín como, principalmente, nos casos das “cidades-em-série”.

EVOLUÇÃO DA COMPANHIA BATA: A CIDADE COMO ITEM DO PLANEJAMENTO DA PRODUÇÃO

A análise da evolução da Companhia Bata entre o início do século XX à 2ª Guerra Mundial e sua correlação com o contexto histórico, político, social, cultural e urbano europeu daquele período permite identificar como o planejamento organizacional e produtivo da empresa calçadista tcheca indissociava-se do Urbanismo e da Arquitetura modernos, num *modus operandi* que a um só tempo a tornara uma das maiores empresas mundiais à época e a situara nos limites do que veio a se chamar “capitalismo democrático” ou “capitalismo do bem-estar” (*welfare capitalism*).

A empresa, originalmente familiar (segundo consta, o ofício de sapateiro estava no histórico familiar desde o século XVI), foi fundada em Zlín no final do século XIX por Tomas Bata (1876-1932), irmão mais velho (por parte de pai) de Jan Antonin Bata (1898-1965). Ambos viriam a conduzi-la em direção ao seu ápice produtivo e econômico nos anos 1920 a 1930. Daquele então pequeno vilarejo moravo a empresa viu seus negócios expandirem-se exponencialmente, a despeito – ou por causa – das drásticas transformações por que a Europa e aquela região passaram nas primeiras décadas do século XX.

Invariavelmente explorando, ou aproveitando, as oportunidades, a fábrica de calçados de Tomas Bata, que a dirigiu até 1932¹⁵ e estabeleceu-lhe o sólido patamar econômico e produtivo que teve continuidade e ampliação pelo irmão, Jan, manteve-se à tona mesmo em momentos de crise e dificuldades gerais, antes ampliando seus negócios. Assim, produziu sapatos de lona baratos que rapidamente foram distribuídos¹⁶ por todo o Império Austro-Húngaro e Alemanha; alheia a motivações nacionalistas ou ideológicas, organizou os sapateiros de Zlín e aceitou produzir 50.000 pares de calçados militares para os exércitos do Império Austro-Húngaro durante a 1ª Guerra Mundial; em 1922, frente à crise econômica tcheca, baixou os preços de seus produtos pela metade liquidando os estoques e imediatamente reinvestindo na produção o capital obtido.

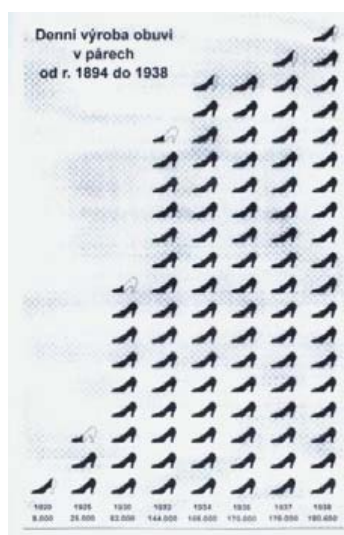


Figura 4 Produção diária de pares de sapato pela empresa Bata, entre 1894 e 1938 (de 8.000 para 180.600 pares). IVANOV.

Estes e outros lances comerciais tinham como substrato organizacional os princípios de racionalidade produtiva, apreendidos por Tomas Bata (e também por Jan) - assim como as respectivas tecnologias industriais - em viagens de reconhecimento pela Alemanha (1899), Estados Unidos (1905, 1919, 1926) e Índia (1925, 1932). Nos primeiros anos de consolidação da empresa, Tomas Bata - que procurava quem soubesse “tocar seu violino”¹⁷ e continuar o desenvolvimento da empresa conforme suas próprias ideias - definira como seu escolhido seu meio-irmão Jan Antonin - que fora em 1919 para um período de experiência na pequena fábrica

¹⁵ Ano de sua morte num acidente aéreo.

¹⁶ Ver ŠLAPETA, Vladimír. The Bata legacy: the realization of a utopia. In: Klingan, Katrin (ed.). A utopia of modernity: Zlín - Revisiting Bata's functional city. Zipp - German - Czech Cultural Projects, 2009, p.54.

¹⁷ Como afirmava Jan Bata, segundo seus netos, filhos de Edita Batova (terceira filha de Jan), com Nelson Verlangieri de Oliveira, residentes em Presidente Prudente, SP, Brasil. Tal relato também está no livro de Miroslav Ivanov “Saga da vida e morte de Jan Bata e seu irmão Tomás” (ver bibliografia da pesquisa).

da família em Lynn (Massachusetts, EUA), revelando-se alguém com quem Tomas poderia compartilhar de sua visão global de administração.

Ao longo destas aprendizagens práticas, readequadas ao seu contexto próprio, Tomas Bata passou a utilizar os métodos de administração científica de Frederick Winslow Taylor (1856-1915) para tornar mais eficiente sua produção fabril.

Com o fim da 1ª Guerra e o processo de reorientações e redefinições pós-bélicas, as regiões tchecas (Bohemia e Moravia) e eslovaca se separaram em definitivo do derrotado e esfacelado Império Austro-Húngaro e vieram a se constituir na Tchecoslováquia. Com novos ares de paz e liberdade, um novo ambiente social e cultural pôde se orientar menos para Viena e mais para Berlim, Paris e Moscou. Assim, no campo da Arquitetura e Urbanismo, foi inevitável o confronto com as correntes modernas representadas pelas vanguardas exemplificadas pela *Bauhaus*.

Neste contexto, em que a demanda habitacional da Europa do pós-Guerra também se fazia sentir na nascente Tchecoslováquia, assim como o apelo à racionalidade e ao funcionalismo, para os Bata teria sido inevitável associar seus princípios fabris de serialização à cidade e à produção de habitações operárias.

Assim, a racionalização e a serialização como base encontrariam-se *pari passu* entre sua aplicação na produção fabril e na constituição espacial da(s) cidade(s) industrial da Companhia. Tais aspectos passam a ser de difícil dissociação, como se verifica na evolução da organização fabril da empresa.

A partir da crise na economia tchecoslovaca de 1922, Tomas Bata reorganizara completamente suas fábricas, implantando aquilo que se constituiria a parte mais original da sua realização industrial: o sistema de oficinas autônomas e os estabelecimentos de venda gerenciados de forma independente. Como afirma Witzel (36: 2005), com esta autonomia Bata anteciparia muitos dos movimentos modernos de administração; sua visão da participação dos empregados nos lucros¹⁸ foi expressa pelo *slogan* (um de vários que cunhou): “Todo trabalhador um capitalista!”¹⁹.

O desenvolvimento da Companhia foi resultado do acúmulo de experiências profissionais e da busca tanto pelos métodos de organização industrial mais modernos, como também pelos mais adequados ao sistema próprio que Bata teria elaborado. Um exemplo disto foi o desenvolvimento de maquinário próprio para a fabricação de calçados, baseado na observação dos modelos existentes, como os produzidos pela empresa norte-americana *United Shoe*

¹⁸ Nos anos 1920 muitas empresas alemãs e países da Europa Central já adotavam este sistema.

¹⁹ Zeleny, Milan. *Bata management system: a built-in resilience against crisis at the micro-level*. *Czech Economic Review* 4 (2010). p.103. Disponível em: < <http://auco.cuni.cz/mag/article/download/id/82/type/attachment>>. Acesso: ago. 2012.

Machinery Corporation, que Bata utilizava. A estratégia seria alcançar independência técnica na manutenção, com operadores próprios e peças que pudessem facilmente ser repostas, e evitar, além disto, a presença de profissionais estranhos no interior das dependências fabris²⁰.

A referência americana, ainda assim, teria sido algo fundamental e sempre presente, tendo Tomas Bata, ainda em 1923, declarado que pretendia tornar a fábrica de Zlín comparável às empresas americanas. Durante as visitas que havia realizado aos EUA, Tomas Bata conheceu a empresa calçadista de Edincott-Johnson, localizado nas *Triple Cities* de Edincott, Binghamton e Johnson City (Michigan) e onde 20 mil trabalhadores teriam trabalhado na década de 1920, abrigados num complexo fabril que se articulava a estruturas urbanas voltadas à habitação, serviços e lazer²¹. Em 1919 Bata havia conhecido a fábrica de Highland Park em Detroit, onde se montavam os modelos T da Ford, e os processos organizacionais orientados para a produção de automóveis baratos voltados às massas teria sido outra referência importante na formulação de seu próprio sistema.

Na condução da Companhia Tomas Bata buscou permanentemente estruturar uma cadeia produtiva vertical integral, o que vale dizer que, como conseqüência, isto foi equivalente a *planejar a produção* como um todo, mantendo o controle sobre todos os níveis, desde a obtenção da matéria-prima até o simples oferecimento de serviços de consertos dos calçados comercializados por suas lojas próprias.

Para o estudo do *International Labour Office*²² (1930) todas as tendências comuns a uma empresa racionalizada (como a economia de tempo e matéria-prima, standardização, especialização, aperfeiçoamento técnico constante, eliminação de intermediários e a concentração vertical) eram encontradas em alguma escala no empreendimento de Bata. Mas,

If Bata differs from others in this respect, it is by the total absence of preconceived ideas and of academic principles. No study at a university, no apprenticeship in different industries, prepared him for his achievement of systematic rationalization. Every one of his methods was born of daily experience and daily observation of the problems that arose in business.

Isto é, “a racionalização de Bata é [era] essencialmente *empírica*” (grifo nosso; INTERNATIONAL LABOUR OFFICE, 1930: 221). Afora saber das influências que buscara e

²⁰ Situação pouco estratégica pelo perigo de “espionagem industrial”. OLIVEIRA, Nelson Verlangieri de. Nelson Verlangieri d’Oliveira: depoimento [26 mai. 2010]. Entrevistadora: Geórgia Carolina Capistrano da Costa. Presidente Prudente (SP): 2010.

²¹ ZAHAVI, Gerald. Workers, managers and welfare capitalism – The shoeworkers and tanners of Edincott- Johnson 1890-1950. Urbana/ Chicago: University of Illinois Press, 1988. Disponível em <<http://www.albany.edu/history/ej/>>. Acesso em 07/2012.

²² O *International Labour Office* é o grupo secretariado de trabalho ligado à OIT – Organização Internacional do Trabalho. A OIT foi criada em 1919 como agência da Liga das Nações e em decorrência do Tratado de Versalhes, tendo participado como artífice do conceito de “direito internacional do trabalho”, que surgiu atrelado à expectativa geral de reformas sociais para o pós-1ª Guerra Mundial. Em 1946 a OIT tornou-se uma agência das Nações Unidas para normas e condições internacionais do trabalho.

recebera, o sistema Bata poderia ser entendido como a expressão da “capacidade de analisar, entender e aprender (WITZEL, 2005: 37), o que poderia revelar a abertura a ideias e modelos os mais variados, desde que estes contribuíssem para a máxima eficiência organizacional da companhia.

Neste sentido, é de se destacar aqui a influência que esta forma empresarial de agir teve sobre a condução da política de recursos humanos da companhia e, conseqüentemente, sobre o tipo de cidade que esta logrou implantar em todo o mundo, começando por Zlín, a cidade-matriz.

Na esteira do que se convencionou chamar de capitalismo democrático, ou capitalismo do bem-estar (*welfare capitalism*), isto é, benefícios sociais promovidos diretamente por empresários, Tomas Bata - e depois também Jan Antonin Bata - invocava a noção de “serviço social” (INTERNATIONAL LABOUR OFFICE, 1930: 261) para justificar suas atividades industriais, definindo responsabilidades coletivas que se estendiam invariavelmente ao conjunto dos empregados da companhia. Aos benefícios concedidos, em igual medida era esperada a responsabilidade pela eficiência na produção e, portanto, os funcionários eram também considerados - ou, pelo menos, incentivados a sentirem-se como- co-proprietários.

Um vínculo entre o fordismo, ideias de organização científica do trabalho e o aspecto social da indústria – tributários diretos do ideário Bata- é identificado por Antonacci (e ilustrado por trecho de *Americanismo e Fordismo* de Antonio Gramsci) em associações do tipo *Rotary Club*, as quais também, como Bata, justificariam a prática do capitalismo “responsável” como um “serviço social” prestado à sociedade. Estas relações contribuem para justificar a localização de Bata entre os “capitalistas democráticos” na linha imaginada por Manfredo Tafuri (1985):

Parece que o seu programa essencial [do Rotary] baseia-se na difusão de um novo espírito capitalista, na idéia de que a indústria e o comércio, antes de serem um negócio, são um *serviço social*; ainda mais, são e podem ser negócio na medida em que representem ‘serviço’. Assim, o Rotary desejaria que o ‘capitalismo de rapina’ fosse superado e se instaurasse um novo costume, mais propício ao desenvolvimento das forças econômicas (Gramsci *apud* Antonacci, 1993: 85).

Este “capitalismo selvagem” já era combatido por Henry Ford, que pedia, segundo Tafuri “homens capazes de transformar a massa informe num todo são e harmonioso”; em suas últimas conseqüências, alternativas viáveis e desejáveis aos abusos do liberalismo econômico, ao capitalismo “selvagem” criticado em 1918 por Walther Rathenau²³ em seu estudo intitulado *A Nova Economia*, o qual resumiria as bases teóricas sobre as quais, segundo Tafuri em seu livro “Projeto e Utopia”, estaria lançado o “capitalismo democrático” (TAFURI, 1985:50-51).

²³ Importante industrial durante a República de Weimar. Walther Rathenau (1867-1922) comandou a empresa de eletricidade AEG (*Allgemeine Elektrizitäts Gesellschaft*) fundada por seu pai, Emil Rathenau, para quem um dos fundadores da *Deutsche Werkbund*, Peter Behrens realizaria na primeira década do XX diversas trabalhos desde o design de produtos às instalações industriais, sempre procurando aliar o *design* à produção em massa.

Organização e planificação são, portanto, palavra de ordem tanto da social-democracia como do capitalismo democrático, Rathenau e Naumann são seus porta-vozes pela parte capitalista [...] O capital produtivo sente claramente a necessidade imperiosa de separar-se do capital improdutivo e parasitário: o que Rathenau reclama coincide assim com as exigências reivindicadas pela cultura urbanística.

No campo do trabalho, esta noção de serviço social se agregou à prática que Tomas Bata chamou de “código econômico da moral” (INTERNATIONAL LABOUR OFFICE, 1930: 244), que combinava formação profissional e cumprimento dos deveres sociais, aplicados tanto a Zlín quanto aos complexos industriais que viriam a ser implantados em outras localidades. Neste sentido, o recrutamento e a educação dos jovens aprendizes era um dos itens de maior importância para a formação de um corpo homogêneo de funcionários moldados no seu próprio sistema.

A localização das fábricas Bata, distante dos centros industriais, e seus métodos muito específicos de produção tornavam a educação dos jovens aprendizes um dos itens de maior importância para a Cia. que exortava os pais a enviarem seus filhos para lá seguir uma carreira de acordo com suas aptidões, e de quem era esperada ambição para crescer (e porventura, tornar-se “co-proprietário” da companhia). Isto se aplicava tanto a Zlín quanto aos complexos industriais situados em outras localidades (caso das cidades-em-série). Para isso, eram ministrados em escolas próprias tanto cursos técnicos como gerais como línguas, desenho, contabilidade, etc. Os aprendizes recebiam um salário semanal com o qual eram pagos os gastos com alojamento, alimentação, assistência de saúde e lazer. Sob supervisão, deveriam apresentar uma planilha de gastos a ser aprovada e aplicar parte de seus ganhos numa poupança própria para a qual a Cia. pagava juros de 10%.

Um regime de oito horas diárias de trabalho era seguido regularmente, mas particularidades do método de produção, como por exemplo, o das oficinas independentes, que ampliava as responsabilidades de cada trabalhador, tornavam tênue os limites entre as horas extras contratadas e as excedentes – o que causava polêmica nos círculos sindicais tchecos e em outros países também²⁴. Por outro lado, embora o sistema de remuneração salarial da companhia se apresentasse extremamente complexo e dependente de inúmeras variáveis – combinações de salário individual por peças, salário coletivo por peças, salário fixo semanal, salário com participação nos lucros, o rendimento médio do trabalhador permitia ser elevado constantemente. Também neste caso era estimulada uma poupança aplicada na Cia. aos já

²⁴ Dentre outros, dois textos interessantes que abordam a relação da Cia. Bata com a concorrência e as organizações sindicais são os de Florence LE BOT, *La “famille” du cuir contre Bata: malthusianisme, corporatisme, xénophobie et antisémitisme dans le monde de la chaussure en France, 1930-1950*, *Revue d’Histoire Moderne et Contemporaine*, n.52-54, oct.-déc. 2005, p.131-151; e o de Alain GATTI, *BATA, une expérience économique et sociale exceptionnelle*. In: *Revue internationale des relations de travail [Revue internationale sur le travail et la société]*, Québec, n. 4, v.1, p. 125-137, 2003.

citados juros de 10%, que poderia ser sacada pelo trabalhador quando houvesse necessidade. Em contraste, o fato de haver poucos funcionários sindicalizados na Cia. era motivo de polêmica quando o direito pelo seguro-desemprego (INTERNATIONAL LABOUR OFFICE, 1930: 252) dependia desta premissa.

Isto se explica pela natureza da relação que Tomas Bata adotou com o sindicalismo, que foi de distanciamento. Em 1903, Tomas Bata e seu irmão mais velho Antonin tomaram parte na fundação do sindicato social democrata em Zlín. Uma greve prolongada em 1906 prejudicou os negócios da empresa e uma recusa em associar demandas econômicas com demandas políticas levou Tomas Bata a banir os sindicatos da companhia (POKLUDA, 2009: 18-19).

Mas Bata tinha também seus admiradores, como o sindicalista francês Hyacinthe Dubreuil (1883-1971), funcionário do International Labour Office, defensor do taylorismo e da racionalização do trabalho e, além disso, amigo de Le Corbusier (GATTI, 2003:131). Após uma estadia em Zlín, em 1935, Dubreuil²⁵ produziu a obra *L'exemple de Bat'a. La libération des initiatives individuelles dans une entreprise géante* onde avaliou a Cia. Bata de modo positivo, vislumbrando nela a oportunidade do operário superar a condição de subsistência e alcançar uma condição de grandeza proporcionada pelo trabalho (DUBREUIL, 1936 : 301-303).

Outra marca de Bata, a adoção de oficinas independentes, autônomas, dentro dos complexos fabris, foi uma das formas de incentivar a competição interna pela produtividade e qualidade. Numa edição de 1941 da revista brasileira do IDORT (Instituto de Organização Racional do Trabalho), Hugo Von Hann descreve²⁶ o processo de implantação e as condições de trabalho da fábrica de Borovo, na Iugoslávia (ao que parece, a primeira das “cidades-em-série” da Cia.). Para melhor compreender o que significava a estratégia da autonomia econômica das oficinas, é interessante mencionar a descrição do autor:

Já se disse muitas vezes que a relativa autonomia econômica das oficinas Bat'a constituía o segredo de todo o sistema.

O contramestre que chefia uma dessas equipes autônomas denominadas “ateliers”, que ao longo do comboio [linha de produção] assume a fabricação de determinado artigo em série, comporta-se, do ponto de vista econômico, como um pequeno empreiteiro: compra as matérias primas trabalhadas ou semi-trabalhadas no depósito da empresa ou na oficina encarregada de efetuar a fase precedente do processo e vende à oficina seguinte ou ao serviço de vendas as mercadorias de que a sua oficina continuou ou terminou a transformação. Ele dispõe de um capital que lhe compete administrar. Contudo, os preços são fixados pela direção. Se lhe fornecem mercadorias defeituosas, pode debitar à seção responsável pelo montante do dano sofrido; se é ele quem vende mercadorias defeituosas à seção seguinte, cabe-lhe indenizar o prejuízo. Deve

²⁵ Foi Dubreuil, junto com Paul Devinat, outro membro do *Bureau*, quem produziu o estudo “*Bata Boot and Shoe Factory*” (International Labour Office, 1930), utilizado por nossa pesquisa.

²⁶ HANN, Hugo Von. As condições de trabalho numa fábrica de calçados racionalizada (I e II). Os estabelecimentos Bat'a, em Borovo, Iugoeslândia. In: Revista de Organização Científica. São Paulo: Instituto de Organização Racional do Trabalho (IDORT), 1941. Vol. X, n.109-110, p.03-06 e Vol. X, n.113-115, p.100-101.

também manter a contabilidade de todas as despesas de sua oficina (despesas de transporte, impostos, juros, gastos com impressão, participação na propaganda, energia elétrica, etc.) e é encarregado sobretudo de proceder ao pagamentos dos salários [...]

Esta organização traduziria a visão “coletiva” do modo de trabalhar, presente no *slogan* da Cia. “Trabalhar coletivamente, viver individualmente”, que pregava a ambição individual e ao mesmo tempo estimulava o trabalho cooperativo e co-responsável, tendo em vista o crescimento da empresa como um todo. O estudo do *International Labour Office* de 1930 destaca a importância do sistema para o sucesso alcançado pela Companhia Bata nos anos 1930 (1930, 229-230):

A oficina autônoma é uma conquista indispensável e fundamental a Tomas Bata. O princípio norteador da sua organização é a transformação da mentalidade do trabalhador - de um homem cujos salários são seu único interesse, ele se torna um colaborador na empresa [...]

Para efeito dessa transformação, ao trabalhador deve ser dado espaço para a iniciativa em matéria de produção. Seu incentivo deve ser o desejo de ganho, cuja magnitude depende do gênio inventivo do chefe da empresa [...]

Os lucros de uma empresa nada mais são que a soma dos talentos criativos, o trabalho, os esforços - em uma palavra, a iniciativa- de todos os empregados nela. Os resultados agregados dependem, na realidade, da compreensão das necessidades econômicas e do *espírito de cooperação* de cada trabalhador [itálico nosso], por mais humilde que seja a sua tarefa [...]

Em 1924, ao apresentar o primeiro sistema de participação nos lucros da companhia, Bata teria afirmado que não era por filantropia, ou “por ter um bom coração”, que oferecia uma parcela dos ganhos aos trabalhadores, mas sim porque desta forma ele veria diminuir os custos de produção de seus produtos (WITZEL, 2005:39). Da mesma forma, a assistência habitacional, os serviços de saúde, ou os restaurantes, que a companhia ofereceu aos seus trabalhadores não eram considerados como obras filantrópicas. A exemplo de outros setores produtivos da Cia., estes eram, por razões pragmáticas, considerados como departamentos independentes, criados como parte do sistema produtivo e que deveriam ser pagos por seus próprios meios. Como exemplo, numa unidade hospitalar construída em Zlín para os trabalhadores cujos tratamentos eram custeados pelo seguro- saúde da Cia., eram admitidos enfermos externos, divididos em categorias de acordo com seus meios, e que asseguraria retorno financeiro seguro aos investimentos feitos (INTERNATIONAL LABOUR OFFICE, 1930: 261).

Após a primeira guerra Bata ofereceu moradias aos funcionários, traduzindo sua concepção empresarial e de política de trabalho. Em 1918, no primeiro número do jornal da empresa ele expôs sua visão sobre a provisão de habitação para os trabalhadores da Cia. e de sua tipologia, um dos fundamentos de seu ideário:

Moradias serão necessárias. O que pode ser mais agradável do que ter seu lugar, onde você pode até ter algo para comer e beber em seu próprio jardim,

onde o sol está brilhando... e onde você goste de ficar, tanto quanto você gosta de espreguiçar-se em um banho quente?²⁷.

Aqui é importante uma ressalva, a de que, no que nos interessa, é desnecessário lembrar a importância da questão relativa à superação do déficit habitacional para o Movimento Moderno, assim como a da reestruturação das cidades após a primeira guerra, o que colocava em linha as preocupações de Bata com as do núcleo de arquitetos modernos vinculados aos CIAM.

Conforme exposto, a aplicação dos princípios de racionalidade e serialização na produção fabril e na produção do espaço urbano e arquitetônico torna-se de difícil dissociação no esquema de trabalho da Companhia Bata. Esta visão de planejamento industrial viria acompanhada de lemas como “trabalhar coletivamente, viver individualmente”²⁸ e sob eles Tomas Bata desenvolveria uma organização da produção, do trabalho e da vida cidadina que transformaria Zlín, o pequeno vilarejo moravo, numa “cidade industrial entre jardins”. A tal ponto que a pujança de Zlín, à época, seria considerada incompatível com o restante do país.

As condições sociais proporcionadas pela empresa e expressas arquitetonicamente na forma-cidade de Zlín podem manifestar um caráter de difícil definição. Para ilustrar (em que pese a possível imprecisão conceitual), para Marie Hlavnickova Hadzi Antic²⁹, que ali morou até a 2ª Guerra Mundial, uma espécie de socialismo teria existido naquela cidade.

Também ilustrativo deste embate de definições é a experiência em Zlín³⁰ relatada pela escritora brasileira Zélia Gattai, que estivera na Tchecoslováquia com Jorge Amado (o qual militara pelo partido comunista) entre fins dos anos 1940 e início dos anos 1950, quando o país já havia adotado o regime comunista:

[] O programa em Zlin era intenso: visitas às fábricas de calçados, às creches, aos clubes operários, etc.

Interessada nas primeiras realizações socialistas, eu queria ver tudo. Começamos pela creche de uma fábrica: num pavilhão erguido no jardim, no maior asseio, enfermeiras cuidavam das crianças enquanto suas mães trabalhavam. Percorremos todas as dependências, tudo bem organizado, as crianças sob controle médico. Eu não cabia em mim de entusiasmo. Era exatamente isso que eu idealizara sempre: creches para todas as crianças cujas mães necessitassem trabalhar fora de casa. Encontrava-me diante de uma, a primeira que visitava num país socialista.

²⁷ “Flats will be needed. What can be nicer than having a place of your own, where you can even have something to eat and drink in your own garden, where the sun is shining brightly ... and where you enjoy being as much as you enjoy lying in a hot bath?”. Disponível em <http://tomasbata.com/biography.html?lang=en> acessado em 23/09/2011.

²⁸ “Se você quiser construir uma grande empresa, primeiramente construa a si mesmo”; “Minha política é tornar meus funcionários capitalistas”; “Nosso cliente- nosso mestre” etc. Zeleny, Milan. op. cit.

²⁹ Marie é filha de Joseph Hlavnicka, um dos diretores da Bata A.S. Zlín à época. ANTIC, Marie Hlavnickova Hadzi. Marie Hlavnickova Hadzi: depoimento [29 set. 2009]. Entrevistadora: Geórgia Carolina Capistrano da Costa. São Paulo (SP): 2009.

³⁰ GATTAI, Zélia. Senhora dona do baile. São Paulo: Círculo do Livro, 1984.

Antes de partir, fomos conversar com a diretora. Ao entrar em sua sala, uma coisa me surpreendeu: dois retratos pendurados na parede, um ao lado do outro: o do ex-Presidente Benes e o do atual, Klement Gottwald. Comentei com Kuchválek que no Brasil quando caía um Presidente o seu retrato também caía automaticamente das paredes.

A diretora, mulher de meia-idade, percebendo o meu interesse pelos dois retratos, esclareceu:

— Trazemos o Presidente Gottwald no coração, mas Benes continua aí pendurado porque foi um bom Presidente, um homem de bem.

Kuchválek interrompeu-a para traduzir e aproveitou a ocasião para chamar nossa atenção para a franqueza e a liberdade com que ela expunha seu pensamento. A primeira parte da frase: "trazemos o Presidente Gottwald no coração", cheirou-me a coisa forçada, expressão decorada, mas tratei de afastar de mim o mau pensamento. A diretora ainda não dissera tudo que desejava dizer:

— Havia um terceiro retrato aqui, o mais antigo, junto ao do Presidente Benes, o de Tomás Bata, fundador desta fábrica, da creche, do clube recreativo para os operários, das escolas, do serviço médico, enfim, de todos os benefícios usufruídos até hoje pelos operários. Tomás Bata foi um homem progressista, bom, conquistou a estima dos operários dando-lhes dividendos dos lucros da empresa, oferecendo-lhes casas confortáveis para morar, creches que facilitaram a vida das mulheres. Por isso sua indústria progrediu, aumentou; cada operário trabalhou com vontade, teve condições e interesse em produzir o máximo — concluiu.— Levei o retrato do velho Bata para casa, está pendurado na minha sala.

Kuchválek confirmou o que acabáramos de ouvir. Contou-nos que Tomás Bata ficara conhecido por ter sido um dos primeiros industriais a dar aos seus operários participação nos lucros. "Era sabido. Com isso enriqueceu ainda mais." Tomás Bata morrera havia muitos anos e sua memória merecia respeito de todos, apesar de seu retrato ter sido retirado das paredes.

Um capitalista generoso? Isso existe?, perguntei-me um pouco incrédula. Estava por demais desconcertada com a revelação de que as conquistas sociais dos operários de Zlin não provinham, como eu imaginara, do regime socialista, ainda incipiente na Tchecoslováquia, e, sim, já existiam no antigo regime capitalista. Resistindo a acreditar no que ouvira, procurei satisfazer o meu radicalismo, concluindo que Kuchválek tinha razão: o velho Bata era mesmo um sabidório (GATTAI, 1984: 72-73).

Juntos, a fala de Antic e os escritos de Gattai permitem inferir que as experiências sociais e urbanas levadas à frente pela Cia. tinham uma componente que as aproximavam da definição de *capitalismo democrático* de Tafuri (1985), uma concepção que consideraria o trabalho - no caso o fabril - fonte da riqueza e prosperidade social. Neste sentido, este capitalismo "socialmente responsável"³¹ empreenderia ações que visariam aumentar a produtividade do trabalho - daí os benefícios sociais, e inibir qualquer outra ação especulativa por parte do capital, principalmente em relação à renda da terra.

³¹ Idéia que remete à "responsabilidade social", em voga nos dias atuais.

AS CIDADES DA COMPANHIA BATA

1918-1932

Em 1918 o pós- guerra viu nascer na nova República Tchecoslovaca uma vontade democrática representada pelo presidente Tomas Mazaryk (1850-1937), que acreditava numa missão política humanista baseada sobre os fundamentos de uma democracia filosófica tal qual na Inglaterra e nos EUA (LESNIKOWSKI, 1996: 18). Tais diretivas não estavam isentas de contrapesos, havendo contínuas tensões entre a social-democracia e partidos conservadores.

Contudo, de modo geral o que predominou foi uma situação política e social favorável ao florescimento da arquitetura de vanguarda: uma base democrática estável, uma forte classe média, posições culturais e intelectuais progressistas, e um desenvolvimento industrial compatível com as necessidades experimentais dos arquitetos. Considerada sofisticada, a base industrial tchecoslovaca incluía setores como o de automóveis, aviação, aço, vidro, armamentos, ferrovias e, afirma Wojciech Lesnikowski, os complexos industriais Bata ou Skoda eram dos mais modernos da Europa. Sobre Zlín o autor comenta: “Esta cidade representou uma das mais altas realizações em organização industrial, planejamento e arquitetura em toda a Europa” [durante o entreguerras] (1996: 22).

Este desenvolvimento industrial seria um fator a orientar a arquitetura para o funcionalismo, para a prevalência da abordagem funcional, técnica e econômica como solução para os projetos. Além disso, os experimentos dos arquitetos tchecos encontrariam ampla aceitação entre uma classe média que “sentia simpatia pelos princípios socialistas e que tomava o modernismo como a voz da democracia na Europa”, como afirma Lesnikowski (1996: 20). Se antes a cultura se orientava para Viena, após 1918 os olhares se voltariam para Berlim, Paris e Moscou.

A aproximação histórica dos tchecos com a Áustria e a Alemanha marcou o posicionamento dos arquitetos progressistas, próximo da abordagem funcionalista de Ernest May e dos arquitetos alemães, com suas experiências em Frankfurt e Berlim, em detrimento de um posicionamento ideológico ou político que sobrepujasse suas decisões projetuais, eminentemente práticas. A arquitetura industrial e a standardização propagadas pela alemã *Deutsche Werkbund*, e depois a *Bauhaus*, com sua pesquisa por novos métodos e materiais, também influenciaram a arquitetura tcheca. Apesar da fase arquitetônica da *Bauhaus* ser relativamente tardia na sua história (fundada em 1919, seu departamento de arquitetura surgiria apenas em 1927 sob a liderança de Hannes Meyer), Lesnikowski observa que sua ênfase no *standard*, na produção industrial, na habitação econômica de massa, nos avançados

métodos de construção e na pesquisa de novos materiais desde cedo atraíram a vanguarda tcheca. Ambas, *Deutsche Werkbund* e *Bauhaus*, foram contribuintes das exposições de habitação em Brno (1928) e em Praga (1933).

É neste contexto que a arquitetura foi chamada a dar sua contribuição à Companhia Bata em 1918, quando Tomas Bata iniciou a implantação de moradias para os trabalhadores da fábrica, com o plano regulador para o bairro residencial de Letná, por Jan Kotera. Enquanto Zlín modificava-se gradualmente, ao mesmo tempo se consolidava o crescimento da indústria Bata. Segundo Ivanov, os terrenos de Zlín, em torno da fábrica Bata, para onde se buscava expandir, “teriam de ser adquiridas mediante um ágio muito alto”. Para *utilizar mais eficientemente a terra*, Tomas Bata começaria por construir casas geminadas para os operários, embora sua preferência fosse por habitações individualizadas no lote (IVANOV, 2009: 63-64).

Neste ponto é de interesse colocar em relevo uma das questões mais caras ao Movimento Moderno: o controle sobre o uso do solo. Uma profusão de modelos urbanísticos como a *Cité Industrielle* (1914-1917) de Garnier; as cidades lineares de Arturo Soria y Mata (1844-1920) e de Nikolai Milyutin (fins 1920); e realizações “ideais” de cidades como *Saltaire* (1851), *Port Sunlight* (1887) *Bournville* (1895) etc., haviam se atrelado às novas condições econômicas e sociais que mudaram o panorama das cidades na passagem do século XIX para o XX.

Os desdobramentos da revolução de 1917 na Rússia e da Primeira Guerra Mundial acarretaram, para além da intensificação do desenvolvimento industrial, certamente a expansão das cidades e novas necessidades materiais, principalmente por habitações em grande escala e, no geral, por novas cidades. O quadro de possibilidades reais de mudanças sociais abertas por aqueles eventos históricos estimulou parte da intelectualidade empresarial e artística a buscar soluções novas.

Mas, a despeito destas idealizações do século XIX, o tecido urbano continuaria sendo submetido ao *laissez-faire*, à especulação imobiliária e a resistência aos métodos tradicionais de controle urbanístico. Como nem sempre soluções urbanísticas acompanharam as transformações em curso no território, configurar-se-ia uma situação urbana caótica, agravada pelas conseqüências da 1ª Guerra Mundial. Argan define este momento crucial:

O problema urbanista, que antes da guerra se apresentava com prefiguração quase utópica de uma situação que ocorreria no futuro, agora se apresenta com extrema gravidade e premência (ARGAN, 1992:263).

As cidades tornaram-se um ambiente inadequado para conter as transformações sociais e econômicas causadas pelo desenvolvimento industrial, tanto no sentido quantitativo quanto qualitativo, e a grande afluência de população para elas criou um novo cliente para a arquitetura e o urbanismo, o “coletivo”. Para Anatole Kopp, este ente se configurava no extenso grupo

formado por trabalhadores das indústrias e das empresas, com uma necessidade habitacional de “massa”, que apenas uma produção arquitetônica e urbanística “de massa” poderia suprir (KOPP, 1990:16).

As fragilidades e as necessidades coletivas que se apresentam nos tecidos urbanos criaram um panorama a ser enfrentado pela vanguarda arquitetônica e pelos industriais “esclarecidos”, que Argan ilustra de forma clara, em todos os seus aspectos:

Possui um aspecto funcional: a cidade é um organismo produtivo [...] e, portanto, precisa se libertar de tudo o que emperra o seu funcionamento. Possui um aspecto social: a classe operária é, a partir de agora, o componente mais forte da comunidade urbana, já não podendo ser considerada pelo critério de um instrumento manobrável e irresponsável. Possui um aspecto higiênico, em sentido fisiológico e psicológico: a cidade fábrica é insalubre devido às emanações que a invadem e à densidade da população; além disso, é um ambiente opressor, psicologicamente alienante (ARGAN, 1992:263).

Para proporcionar à cidade “certo coeficiente de agilidade e funcionalidade”, isto é, para que pudesse ser possível sua utilização, o problema urbanístico adquire um aspecto político, questão que preocupava os intelectuais e os industriais esclarecidos: tirar a cidade “das mãos de quem a explora simplesmente em benefício próprio” (1992: 264).

O controle sobre o uso do solo seria um dos fatores fundamentais na realização dos ideais urbanísticos do movimento moderno e uma das formas da indústria realizar as *company towns*, como vemos no caso da companhia Bata.

Além disto, para imprimir às novas cidades o ritmo de execução necessário às novas necessidades “de massa”, como disse Kopp – tanto sociais como industriais - a associação produtiva da arquitetura com a indústria seria o caminho natural. Conforme Argan:

[...] não só a tecnologia industrial substitui a técnica tradicional ou artesanal das construções, como também, se o problema da arquitetura é colocado, como o é necessariamente, em escala urbanista e, portanto, de construção civil em série, tal problema não pode ter solução fora da tecnologia industrial (ARGAN, 1992: 263-264).

Naquele contexto, o capital industrial progressista buscava separar-se do capital especulativo e improdutivo, chamando para si a responsabilidade da organização e planificação da economia. Neste compasso, a busca pela planificação da cidade como ambiente produtivo parece ter sido decorrência natural.

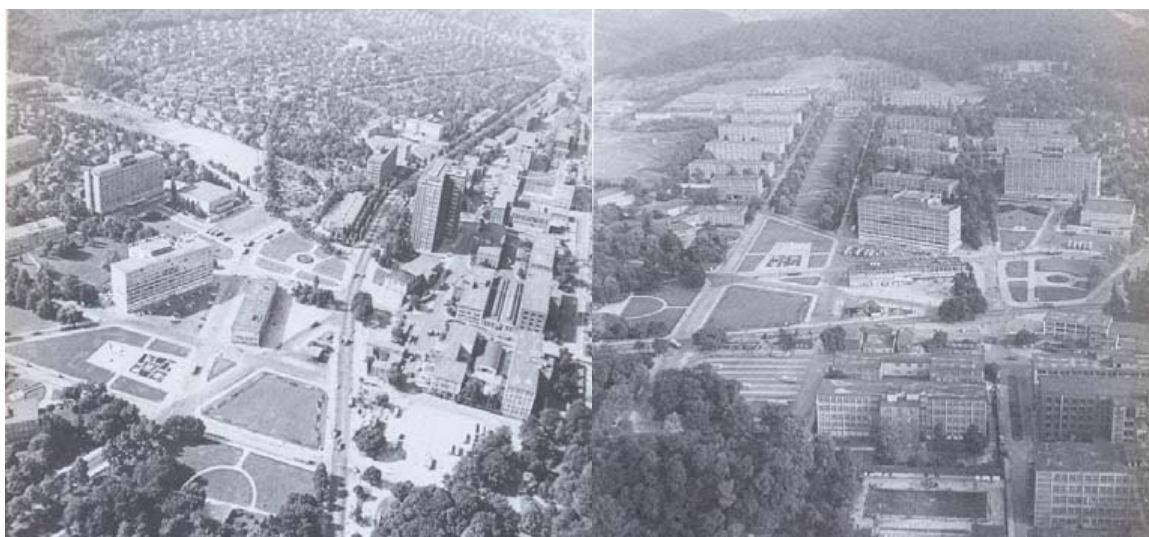
Esta vertente progressista do capitalismo das primeiras décadas do século XX, a mesma que Tafuri indicou como capitalismo democrático, procuraria os artistas e intelectuais para *dar-lhes a função* (TAFURI, 1985) de produzir modelos integrados de capital e trabalho, e alguns arquitetos da vanguarda intelectual o fariam, através do *projeto da cidade*.

No caso específico da companhia Bata, o incremento na produção ocasionado pela encomenda de calçados militares durante a 1ª Guerra Mundial fez crescer em Zlín em mais de

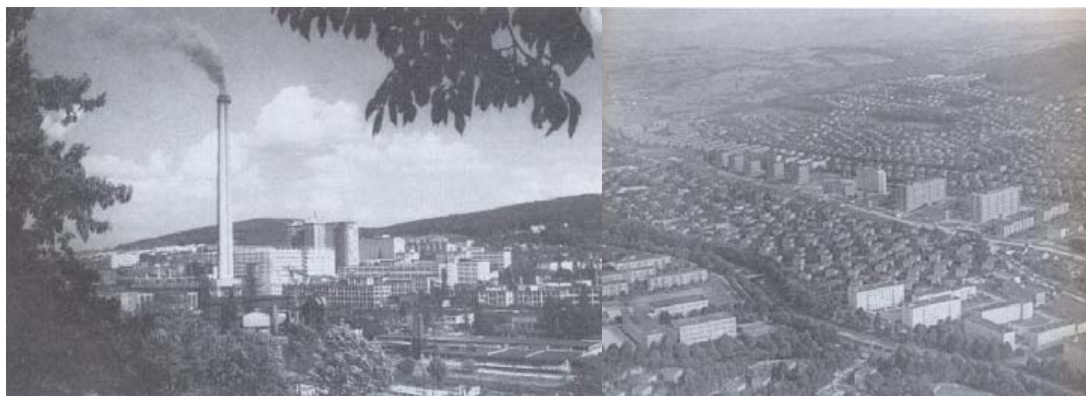
dez vezes o número de operários (de 400 em 1913 para cerca de 3900 em 1917) e permitiu a Tomas Bata investir na compra de terras e na expansão dos edifícios fabris (SLAPETA, 2009: 55).

Para projetar as primeiras intervenções urbanas na cidade - ilustrando a associação entre capital e vanguarda - Tomas Bata chamou Jan Kotera. O arquiteto, “mestre moderno racional e cosmopolita” realizou projetos para centro de Zlín e o primeiro bairro de residências unifamiliares em Letná, baseado num projeto anterior para uma cidade-jardim (uma colônia para trabalhadores ferroviários em Louny, República Tcheca). Kotera foi professor em Praga e reorientou as artes tchecas para o panorama ocidental, que considerava mais amplo- um *slogan* seu dizia: “abram as janelas em direção à Europa”. Era ligado a discussões sociais e influenciado pela arquitetura holandesa e o movimento inglês *Arts and Crafts*, que o levaram a formular uma “arquitetura racional de tijolos aparentes” (LESNIKOWSKI, 1996: 59).

A atuação política de Bata em Zlín de certa forma é ilustrada pela afirmação anterior de Argan, a de que para dar à cidade agilidade e eficiência era necessário tirá-la “das mãos de quem a explora simplesmente em benefício próprio” (1992: 264). Segundo Novak (1993: 256-257), Zlín alcançara uma unidade ao envolver os interesses da companhia e os da cidade, permitindo que a expansão e a gestão da fábrica acontecessem de forma imbricada com a administração municipal. Neste aspecto, é significativo que Tomas Bata em 1923 tenha sido eleito prefeito de Zlín, permanecendo no cargo até 1932, ano em que foi eleito Dominique Cipera, um dos diretores da Cia., que permanece no cargo de 1932 a 1945 (POKLUDA, 2009: 28-29). Nos anos posteriores, quase como numa simbiose, a Cia. investiria seus próprios recursos em várias melhorias na infra-estrutura urbana.

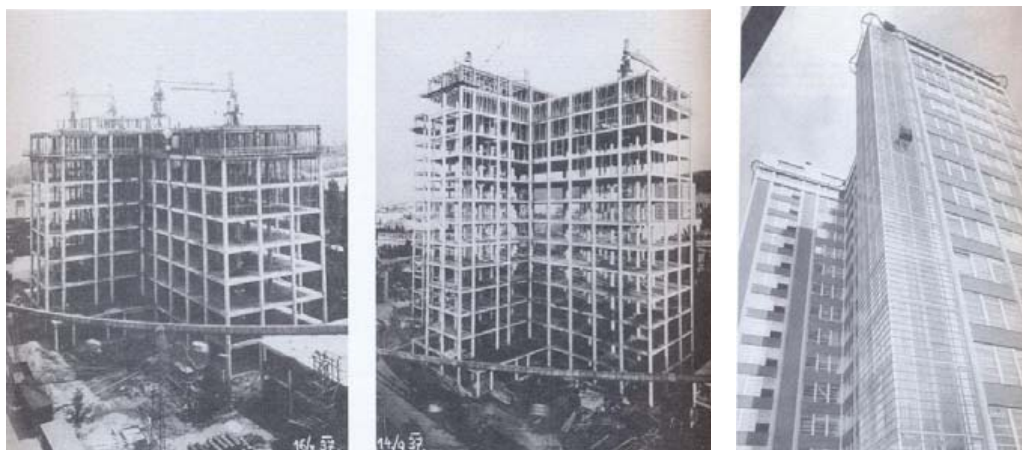


Figuras 5, 6 Zlín, 1934. Vista da Praça do Trabalho; vista das fábricas, Praça do Trabalho (centro) e escolas e internatos ao fundo. NOVAK.



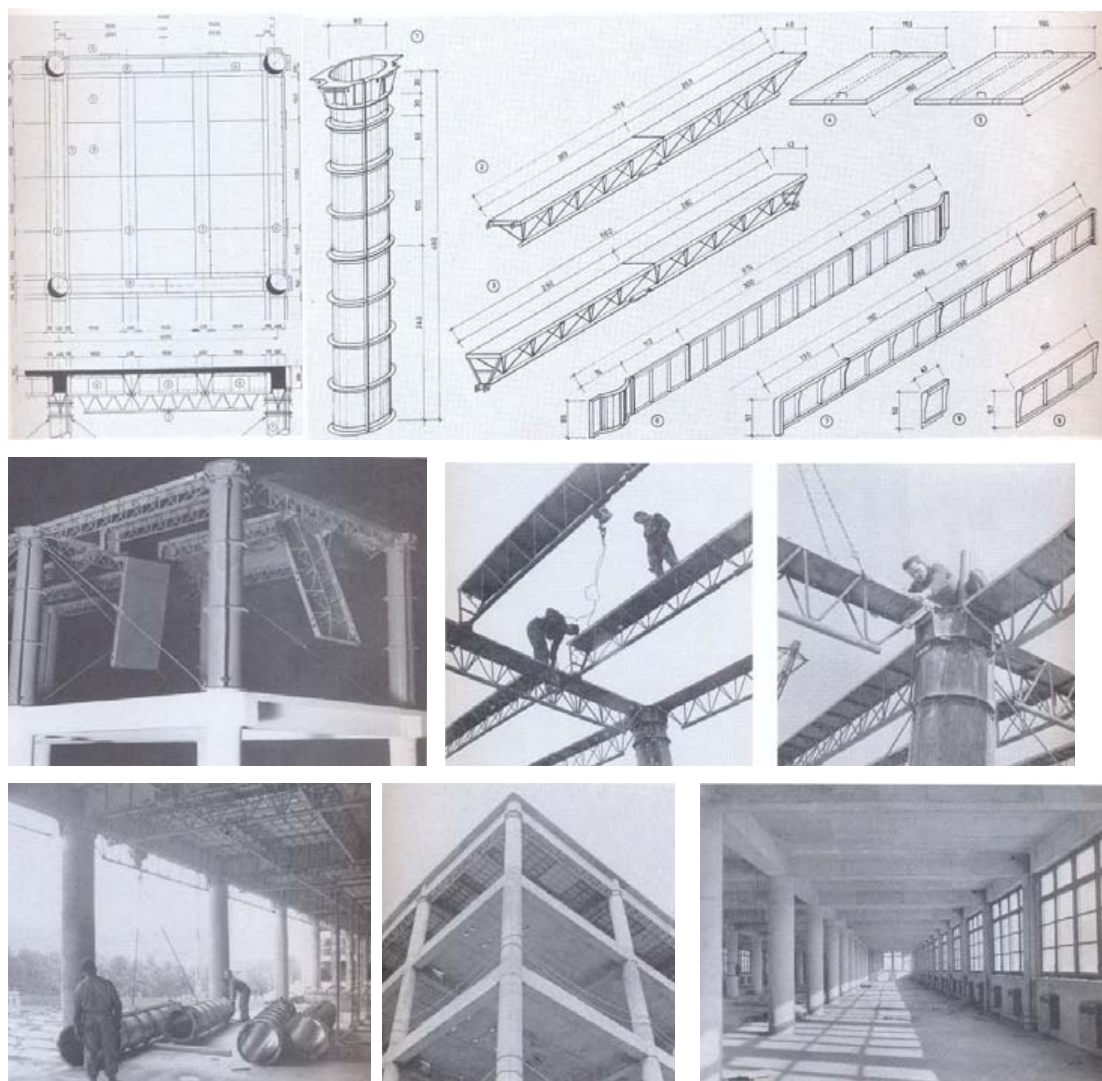
Figuras 7, 8 Zlín, 1934. Vista das fábricas, Vista geral, com habitações. NOVAK.

O arquiteto a suceder Kotera foi seu aluno Frantisek Gahura, que veio a tornar-se arquiteto consultor chefe da Cia. Gahura preparou as formas urbanística e arquitetônica de Zlín baseado no conceito de uma “fábrica entre jardins” e na adaptação, à forma dos edifícios fabris, das características técnicas e dimensionais da linha de montagem americana, que os irmãos Tomas e Jan Bata conheceram nos Estados Unidos por volta de 1919. O “esqueleto Bata”, sistema modular de 6.15 x 6.15 metros baseado numa versão estrutural norte-americana de 20 pés (cerca 6 metros) se tornaria a marca registrada da arquitetura da Cia. Bata, junto com a alvenaria de tijolos aparentes (SLAPETA, 2009: 57), permitindo uma racionalização cada vez maior na construção.



Figuras 9, 10 Zlín, 1937. Ritmo rápido na construção do edifício administrativo. NOVAK.

Figura 11 Zlín, 1938. Edifício Bata 21, com sistema de limpeza de fachada por meio de plataformas externas suspensas – utilizado pela primeira vez na Europa. NOVAK.



Figuras 12-19 Aperfeiçoamento do molde de aço padrão para o módulo-Bata de 6,15 x 6,15 m, 1945. (NOVAK, 1993: 188-191).

Os desenvolvimentos subsequentes da companhia Bata, em parte graças à adoção do sistema de linha de montagem (SLAPETA, 2009: 57), resultou num incremento constante na produção e no número de operários e em seguidos planos de desenvolvimento para a cidade de Zlín. Gahura elaboraria os planos urbanísticos de 1921, 1927, 1931 e 1934, levando em consideração as novas necessidades de infraestrutura urbana e social como habitação, com casas alugadas aos trabalhadores por valores simbólicos (SLAPETA, 2009:57), escolas (normais, técnicas, internatos), serviços de saúde (criação do Fundo de Assistência Bata), áreas comerciais e centros de lazer (NOVAK, 1993: 206-211).

Ainda em 1918, foi implantada uma fábrica própria de tijolos e serraria, tanto para servir as unidades produtivas do complexo fabril, como para a edificação de residências e equipamentos aos trabalhadores. Em decorrência disto, a companhia adquiriu uma vasta região florestada para suprir a sua demanda por madeira.

Além disto, ao longo dos anos 1920 foram se sucedendo os serviços ofertados por Bata. A companhia construiu um cinema – com ingressos gratuitos para os funcionários, e um clube, o *Bata Sports Club*. Formou uma orquestra própria e produziu filmes - cinejornais, documentários, comerciais, curtas e filmes educativos.

Para difundir suas realizações e seu ideário, iniciou a edição do jornal *Sdeleni* (Mensagem), impresso em gráfica própria. Esta prática seria seguida por Jan Bata e, ao longo dos anos, cada “cidade-em-série” da companhia teria sua própria publicação: em 1931, *Bata-Bericht* (Bata Relatório, em Ottmuth, Alemanha), em 1932, *Borovo* (em Borovo, atual Croácia), *Echo Chełmka* (Chełmek Echo, Chełmek, Polônia), *Anzeiger* (Diário, Möhlin, Suíça), e *Bataville* (em Hellocourt, França). Em 1932 o periódico *Batanagar* é lançado em Batanagar, Índia. Em 1933, *Bata Registro* é lançado em East Tilbury, Inglaterra, bem como uma publicação em Beirute. Em 1934 é editado *Koerier Bata* (Bata Courier), em Best, Holanda e uma publicação em Bagdá, Iraque, também teve início.

Devidamente propagandeadas, as ações empresariais e públicas – dada a sobreposição de papéis com a Prefeitura de Zlín- permitiu a Tomas Bata empreender diversas ações que se retroalimentavam, numa intrincada simbiose. Segundo Slapeta (2009: 58), a criação do Fundo de Assistência Bata permitiria à companhia investir, por meio de um escritório de seguros, em seus próprios meios de assistência à saúde e sociais. Por meio de uma doação de Thomas Bata em 1926, seria construído um hospital cuja direção caberia a Bohuslav Albert, profissional de sucesso na área de saúde na região da Ruthênia, nos Cárpatos³², o que o tornaria do consultor do projeto arquitetônico desenvolvido por Frantisek Gahura. A criação em Zlín de modernos edifícios escolares³³ e, visando o aperfeiçoamento técnico, de uma Escola Bata de Trabalho (*Batova skola prace*), permitia o desenvolvimento da arquitetura Bata assim como estava em estreita relação com o ideário do trabalho da companhia. A respeito da formação de cada indivíduo, acadêmica e técnica, diria Tomas Bata: “Se você quer construir uma grande empresa, primeiro construa a si mesmo”.

O que se reconhece como conquistas sociais e materiais de Zlín seria produto de uma contínua experiência de aprimoramento dos métodos industriais de produção, das relações de trabalho e das experiências urbanísticas, muitas levados a cabo durante os anos de crescimento da companhia Bata sob o comando de seu fundador, Tomas Bata.

Neste sentido, poderia ser dito que aquele mesmo processo de aprendizagem contínua que originou a racionalização “essencialmente empírica” da produção industrial - como

³² Ou Transcarpátia. Atualmente uma região da Ucrânia, tendo sido já dominada pelo Império Austro-Húngaro e pela Tchecoslováquia.

³³ Ao que parece a criação dos edifícios escolares, na linha da simbiose entre a Cia. e a municipalidade, estava articulada a um reforma do ensino público de cunho técnico-profissionalizante.

observado pelo INTERNATIONAL LABOUR OFFICE (1930: 221) -, aquele acúmulo de experiência industrial que levou Bata à posição de sétima companhia empresarial do entre-guerras, foram os mesmos movimentos que moldaram Zlín e seu modo de fazer urbanismo. E o modelo arquitetônico e urbanístico de Zlín, resultado de constante aperfeiçoamento, foi a semente que frutificou nas “cidades- em-série”.

Em 1931, a Cia. seria responsável por três quartos das exportações tchecas de calçados empregando, no país, 29.500 pessoas em fábricas e lojas (POKLUDA, 2009: 26). A companhia liderava o mercado doméstico (Bohemia- Morávia) com 1.825 lojas, 60 lojas na Alemanha e na Polônia e outras em diversas cidades européias. A produção diversificara-se: pisos, pneus, brinquedos, meias (SLAPETA, 2009: 60-61.). Não tanto pelos seus métodos, mas pela dimensão que alcançou na produção de massa, Tomas Bata foi conhecido, entre outros epítetos, como o “Henry Ford da Europa Oriental”.

Estas iniciativas particulares, embora orientadas para a organização de seu próprio corpo industrial-operário e conduzidas por industriais “esclarecidos” como Tomas Bata dentro do desenvolvimento do urbanismo moderno, utilizarão como base de seu discurso o poder civilizador da indústria – e, por extensão, do trabalho - na transformação da sociedade. A indústria como um “serviço social”, como visto.

Em função disto, Tomas Bata criara *slogans* como “viver, pensar e trabalhar Bata” (GATTI, 2003) ou “trabalhar coletivamente e viver individualmente”. Este último parece refletir dois elementos fundamentais na formação do ideário Bata: a cadeia de montagem e as oficinas independentes, desenvolvidas visando a atuação do esforço *coletivo* na expansão da Companhia e no aumento de seus lucros, e a vida familiar íntima e individual materializada na cidade industrial entre jardins, de baixa densidade habitacional e habitações unifamiliares.

Um modelo que, para alguns críticos, não alterava as relações trabalhador-capital, nem as condições gerais de déficit habitacional existentes (as habitações deveriam ser desocupadas pelos trabalhadores que deixassem a Cia.) e, por isso, não ficou isento de críticas.

O modelo habitacional da Cia. Bata era o das habitações individuais, embora as técnicas construtivas, sobretudo no que diz respeito aos grandes edifícios industriais seguissem a linguagem funcionalista da produção em série, da racionalização construtiva. Por outro lado, e num sentido diverso, a abordagem funcionalista da arquitetura encontraria seu maior apoio dentro da Tchecoslováquia na figura do artista e crítico Karel Teige (1900-1951), influente crítico tcheco entre as vanguardas do entreguerras e um declarado partidário de “*uma aliança marxista entre a filosofia e a tecnologia, buscando um horizonte socialista*” (LESNIKOWSKI, 1996: 20) – nada mais distante do “viver individualmente” da tipologia habitacional preconizada pela Cia. Bata.

A questão da habitação, fundamentalmente em sua forma coletiva, ocupava espaço central nas preocupações de Teige e neste ponto, o do viés coletivista, ficaria clara a possibilidade de choque entre a ideologia de Teige e a solução “*petit bourgeois*” (TEIGE, 2002: 50) de habitações unifamiliares numa cidade-jardim. O caso de Zlín, evidentemente, não lhe era desconhecido.

A crítica de Teige contra as habitações isoladas, sua ineficiência econômica e social enquanto catalisadoras de mudanças, atingiria diretamente as *company towns*. Indo mais além, para Teige as *company towns* não passavam de um “sistema de previdência social inventado pela indústria capitalista [...], principalmente para proteger seus próprios interesses”.

Para o crítico, tratava-se de uma espécie de “*welfare work*”, uma assistência social ao trabalhador aplicada pela indústria enquanto fosse economicamente vantajoso para ela (TEIGE, 2002: 48-50). Sua crítica recaí de modo incisivo sobre os interesses e a ganância dos industriais, sobre os especuladores financeiros e imobiliários.

Teige também lembrava que a estratégia do *welfare work* fazia parte da “filosofia filantrópica dos reformistas sociais” como Pierre-Joseph Proudhon (1809-1865). Em relação a isto citava o argumento de Friedrich Engels (1820-1985) na “A Questão da Habitação”, contra a proposta de Proudhon de que todos deveriam ter sua própria casa e jardim – para Teige, isto equivalia a um “socialismo pequeno burguês de antiquário”. Como para ilustrar sua hipótese, na seqüência refere-se aos projetos habitacionais desenvolvidos pela Cia. Bata (TEIGE, 2002: Capítulo 2 “*The Housing Crisis*”), os quais, em última análise, além de servirem a desígnios econômicos e não à emancipação do trabalhador, não passariam de uma forma ilusória de se resolver o déficit habitacional.

A propaganda da habitação “pequena, mas nossa” era para Teige uma importação do modo de vida norte-americano, com sua “aristocracia operária”, incompatível com a realidade tcheca. Teige via de modo crítico a disseminação dessa tendência de bairros ou cidades-jardins com habitações unifamiliares na Tchecoslováquia, fosse através do intercâmbio de ideias entre os arquitetos fosse através da aprovação de leis destinadas a favorecer este tipo de solução habitacional. Para ele era necessário realizar projetos condizentes com as realidades do país e, afora pouquíssimas realizações, mesmo neste sentido nada havia ainda sido feito no nível das *Siedlungs* de Frankfurt, por exemplo (TEIGE, 2002: 99-100). Curiosamente, embora Teige alegasse não concordar com a habitação individual, o projeto urbano implantado pela Cia. Bata em Zlín fora considerado por ele como a única realização abrangente e planejada nesta modalidade. Demais obras esparsas em Praga, modernas em geral, foram consideradas desanimadoras para Teige, que afirmou tais projetos serem “não apenas um desastre arquitetônico [...] bem como certamente devem ajudar a desacreditar completamente a

propaganda ingênua e demagógica que está empurrando a idéia de assentamentos jardim na Tchecoslováquia” (TEIGE, 2003: Capítulo 4 “*Modern Architecture and Housing in Czechoslovakia*”)³⁴.

Na defesa da disciplina arquitetura como construção e ciência socialmente relevante, Teige foi fortemente apoiado em suas teses pelo integrante do CIAM e diretor da *Bauhaus*, Hannes Meyer. Como comenta Dluhosch (1999: 235), sob a liderança de Meyer³⁵ a *Bauhaus* tornou-se importante referência para Teige e parte da comunidade arquitetônica tcheca, dada a relevância social implicada nos projetos e a orientação científicista em sua execução.

Fato curioso, as pesquisas de Teige eram suplementadas por projetos desenvolvidos pelos arquitetos membros do grupo *Levá Fronta* (Frente de Esquerda), dentre eles Jiri Vozenilek, que trabalharia para a Cia. Bata a partir de 1937, tornando-se chefe do escritório de arquitetos da Cia. em 1945 (NOVAK, 1993: 289). Um projeto de habitação coletiva de múltiplos andares, de Vozenilek, datado de 1931, pode ser visto no volume *The Minimum Dwelling* (TEIGE, 2002: 336-337).

Apesar das críticas externas aos modelos arquitetônicos e urbanísticos de Bata, não haveria *a priori* um modelo único para concretizar a expansão física da companhia na Tchecoslováquia. Graças às sucessivas experiências da Cia., tanto em relação aos projetos urbanísticos, quanto em função do desenvolvimento de um modo próprio de produção industrial, um modelo de cidade iria paulatinamente se formar a partir de Zlín. Um modelo passível de ser replicado em cidades em série construídas como parte da expansão mundial da companhia. Esta fase seria associada à direção da Cia. por Jan Antonin Bata.

A natureza conceitual do modelo-Zlín, expressa num contínuo aperfeiçoamento de seguidos projetos urbanos, parece refletir o processo de desenvolvimento do próprio modo de produção de Bata, corroborando-o. Ou seja, o modelo de racionalização da Companhia, tanto nos métodos produtivos quanto na produção de um plano de desenvolvimento urbano para Zlín, é consequência do mesmo processo de experimentação e construção contínuas de Bata ao longo dos anos de crescimento da companhia; crescimento este possível justamente pelo fato de Bata ter tomado decisões nem sempre ortodoxas, mas que quase sempre se mostraram eficazes.

³⁴ Teige aderiu de maneira prática aos CIAM, mas suas posições radicais acabariam por colocá-lo em conflito com alguns membros. Sua posição geral dizia respeito, principalmente, à necessidade de se questionar as condições econômicas e sociais vigentes naquele momento, algo que o crítico dizia não ver em alguns trabalhos de colegas, como o edifício de Gropius na exposição *Deutsche Bauausstellung* em Berlim (1931), que Teige via como hipótese de trabalho, mas não como uma inovação - “*old wine in new bottles*”, ele diria (o que resumiria de modo geral o pensamento da delegação tcheca do CIAM de 1931) (DLUHOSCH E SVACHA, 1999: 218,233).

³⁵ Meyer trabalhara, por volta de 1916 a 1918, no projeto do conjunto habitacional *Margarethenhohe* da fábrica Krupp, a partir de onde teria adquirido uma visão crítica do capitalismo monopolista.

1932-1940

Jan Bata assumiu o comando da Cia. em 1932, após a crise econômica de 1929, quando, segundo Tafuri, surgiram “novos protagonistas decisivos: a reorganização internacional do capital, a afirmação dos sistemas de planificação anticíclica (ações governamentais de combate a choques econômicos externos, e aos ciclos de expansão e recessão) e a realização do primeiro plano quinquenal soviético” (TAFURI, 1985:92).

A despeito da tendência do capitalismo mundial, no entreguerras, em se transformar de sistema econômico em sistema de poder, como também coloca Argan (1992: 268), Jan Bata, afinado com as diretrizes preconizadas por Tomas Bata, buscou manter a companhia naqueles rumos, praticando o capitalismo que imprimiu a ela uma característica fundamental: a de uma empresa global consolidada, e com viés social específico (o qual viria por conta da reprodução do modelo Zlín)³⁶.

The company's prosperity at the end of the 1920s led to a new investment strategy, initiated and executed by Jan Bata, which included the purchase of land abroad and the construction of satellite factories (SLAPETA, 2009: 59).

Em 1930 Vladimir Karfik (1901-1996) foi chamado de Chicago por Jan Bata, para chefiar a equipe de arquitetos em Zlín, vindo a tornar-se arquiteto chefe da Cia. entre 1930 e 1946. O arquiteto obtivera grande experiência nos EUA, onde trabalhara no escritório Holabird & Root e com Frank Lloyd Wright. Mais tarde, Karfik apresentaria Jan Bata a Le Corbusier, com quem trabalhara na França. Desde este período, e com a expansão verificada pela empresa, os arquitetos Gahura, Antonin Vitek e Karfik desenvolveram os projetos para as primeiras cidades-satélites, ou cidades-em-série. Até 1932, as fábricas no exterior eram por volta de seis: instalações em Borovo, Iugoslávia (atual Croácia); Ottmuth, na Alemanha (vendida posteriormente a um empresário norueguês); Chelmek, na Polônia; Hellocourt e Vernon, na França e Möhlin, na Suíça. Importante salientar que os produtos Bata expandiram-se para o exterior por volta de 1913, quando se iniciaram as vendas para o mercado alemão e para o Império Austro-Húngaro (POKLUDA, 2009: 22-28).

Zlín

Enquanto a companhia Bata esteve sob o comando de Jan Bata, o desenvolvimento de Zlín continuou sob todos os aspectos. Em 1935, a Cia. realizou um concurso internacional para habitações a serem construídas em série, do qual participaram 289 projetos de arquitetos de dez

³⁶ Slapeta ainda lança um olhar curioso sobre Jan Bata. Embora as realizações de Jan, como um capitalista, também tivessem sido notáveis, ao que parece este recebera muito menos críticas da esquerda – no caso o “feroz jornalista de Praga” Erwin Kish e o escritor soviético Ilya Ehrenburg – que seu predecessor Tomas Bata (SLAPETA: 2009, 61).

países. Um dos quatro modelos de habitação escolhidos foi uma habitação individual de tijolos à vista, idealizada pelo arquiteto sueco Erik Svedlund, que rapidamente tornou-se marca registrada da Cia., ganhando, inclusive, um apelido, *svedland* (ou *svedlundy*). Na gestão de Jan Bata foi erigido um dos maiores ícones da arquitetura de Zlín, o edifício Bata 21, concluído em 1938 e considerado, à época, o primeiro arranha-céu moderno construído na Tchecoslováquia e um dos mais altos em toda a Europa. Projetado por Karfik, seu projeto baseava-se no módulo típico de 6,15 x 6,15m, uma altura de 77 metros e 16 andares, sistema de climatização trazido dos EUA e um escritório privativo para Bata (com lavatório e ar-condicionado) na forma de um elevador. O edifício, concretização do ideário Bata de “trabalhar coletivamente”, poderia ser considerado uma amostra paradigmática da arquitetura de Zlín: o sistema estrutural modular, o uso racional do concreto, do tijolo, do aço e do vidro, a planta livre, a descentralização do controle da produção (oficinas independentes) e a presença mítica do “chefe” (GATTI, 2003: 125), expressos na disposição móvel do escritório de Bata.

Ainda, a gestão do empresário seria reconhecida por ter estimulado a vida cultural e artística de Zlín com a criação de Salão de Artes, um Festival de Cinema, competições literárias, teatros e cinemas e a fundação de um Instituto de Estudos e uma Escola de Artes (SLAPETA, 2009; IVANOV, 2009).

Um fator fundamental a influir na construção de cidades-satélites, e que fez a companhia repensar a questão das dimensões urbanas foi apontado por Novak. No início dos anos 1930 a cidade industrial de Zlín estava saturada e com grande demanda energética e de matérias-primas. Nas fábricas concentrava-se grande parcela da produção da empresa, e grande contingente de funcionários - cerca 15.000 naquele momento, criando condições para altas concentrações salariais, problemas trabalhistas e de liderança, enfim, colocando em xeque a “paz social” (NOVAK, 1993: 253).



Figura 20 Crescimento de Zlín (1918, 1931, 1944, anos 2000). Arquivo de Zlín.

Esta forte expansão englobou áreas ao longo do vale do rio Drvenice (afluente do Morava), chegando à velha Otrokovice e originando um núcleo Bata anexo, Batov - onde foram implantados uma pista de pouso para aviões e um novo complexo fabril.

Na Tchecoslováquia, a escala de intervenção deslocara-se de Zlín e adjacências para a macro-região morava, como bem descreve Vladimir Slapeta,

O desenvolvimento que se seguiu do conjunto conurbado de Zlín foi muito importante para Jan A. Bata. Por essa razão, [Frantisek] Gahura projetou um novo plano geral para toda a Grande Zlín em 1934, abrangendo toda a Zlín, Batov e Otrokovice, com planos para mais de 50.000 habitantes. Ele [Jan Bata] iniciou a regulagem do nível da água do rio Morava e o tornou navegável, como primeiro passo para a conexão do Mar Negro com o Báltico através dos rios Danúbio e Oder. Ele também foi responsável, nos anos 1930, pelo zoneamento e controle do território no sul da Morávia, realizados pelos arquitetos de Brno Bohuslav Fuchs e Jindrich Kumpost.

Também foi sua a idéia de tornar Zlín um importante eixo de transportes (rodovia, ferrovia, hidrovia e aviação) para toda a Tchecoslováquia e Europa central, o qual teria beneficiado imensamente a companhia (SLAPETA, 2009:62).

O assentamento industrial Bata de Otrokovice- Batov, na confluência do rio Drvenice com o Morava, é exemplar do processo de expansão das fronteiras da Companhia Bata - no caso, dentro da atual República Tcheca. Um volumoso aporte industrial foi para ali dirigido, em função da possibilidade de transporte fluvial através dos rios e da necessidade da descentralização da produção de Zlín, estimulada pela insuficiência de água naquela cidade. Havia ainda em Otrokovice uma extensa área fértil aproveitável, denominada “Bahnak” - algo como “lamaçal” - e ali o complexo industrial começaria a se desenvolver a partir de 1930, não sem antes ser realizado um trabalhoso movimento de terra para elevar o nível do terreno, acometido por freqüentes inundações.

Durante dois anos, três milhões de metros cúbicos do monte Trestny foram transladados de um lado do rio Morava para outro, elevando em 2 metros toda a área onde seria erigido o complexo industrial e habitacional (NOVAK, 1993: 298). A operação consistia em jatos de água de alta pressão sobre o morro, com canaletas transportando o barro resultante por sobre o rio e despejando-o na área a ser aterrada (IVANOV, 2009: 191)³⁷.

Durante os anos de 1931 a 1934 foram construídos curtumes, plantas industriais de sabão, cola, pigmentos, papel, embalagens, refinaria de óleo, centrais elétricas e hidrelétricas, usina térmica etc. Em 1934 iniciaram-se a instalação de uma fábrica de aviões e do canal navegável (NOVAK, 1993: 298). O canal navegável construído no Morava, além de dar acesso ao

³⁷ Segundo Ivanov, Jan Bata assim teria se expressado sobre o problema: “Livraremos Bahnak das inundações inundando-o”.

Danúbio e ao Oder, conectava os empreendimentos de Bata também aos depósitos de carvão de Ratiskovice em Hodonin, distante 40 km (SLAPETA, 1991:108).

Seguiram-se daí o núcleo habitacional e lojas de departamentos, piscina e escolas - tudo no conceito “Bata”, no núcleo antigo de Otrokovice.

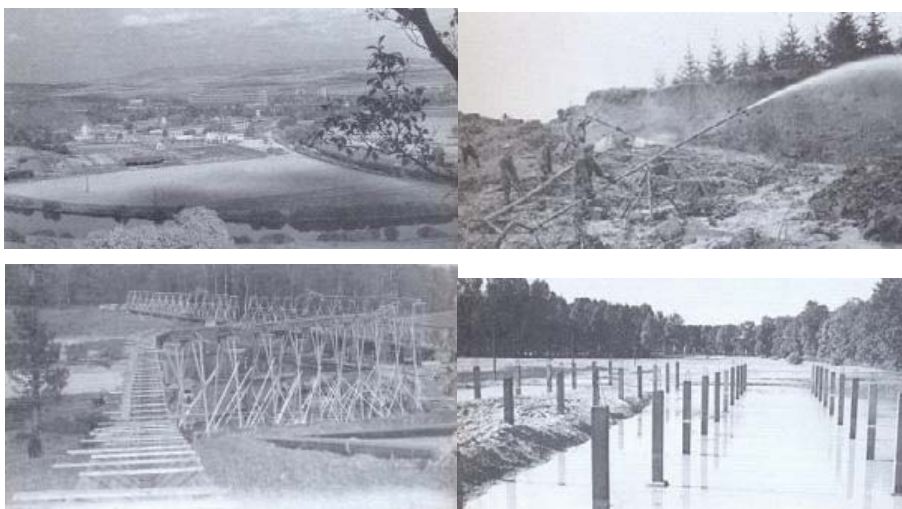


Figura 21-24 Batov-Otrokovice e o movimento de terra, 1930. NOVAK.



Figura 25-30 Batov-Otrokovice. Edifícios industriais, bairro habitacional, hangar, canal, 1930-1937. NOVAK.

Em 1932 Zlín contava por volta de 26400 habitantes e, em 1938, 36200. Para sua conurbação com Otrokovice – Batov, Frantisek Gahura desenvolveria em 1934 um grande plano

regulador abrangendo toda a área das cidades, e ao longo do rio Drvenice. Em 1935 Le Corbusier também seria chamado a dar sua contribuição.



Figura 31 Plano regulador Zlín - Batov-Otrokovice de Gahura, 1934. NOVAK.

Segundo Novak (1993: 298), procurou-se estabelecer em Otrokovice – Batov uma diversificada rede de transportes, com conexões ferroviárias e rodoviárias, aviação e canal fluvial, pois a Companhia estava ciente do papel estratégico do centro industrial, prevendo que o mesmo viesse a desempenhar importante papel logístico nas relações com o restante do país. A 2ª Guerra Mundial acabaria por frustrar esta expectativa.

A empresa adquirira ainda uma linha ferroviária Otrokovice- Zlín- Vizovice, com planos para expandi-la até a Eslováquia, projeto paralisado também nos primeiros anos da guerra (IVANOV, 2009:195). Outro grande empreendimento, o Canal Bata, destinado a ligar os rios Danúbio, Odra e Elba na região da Morávia do Sul começaria a ser construído durante os anos 1936 e 1938, sendo apenas um trecho terminado e o restante paralisado em função da 2ª Guerra. Assim, a expansão da produção de Zlín e região também se configurou como um motivo para a descentralização produtiva através das cidades-em-série. Mesmo após o início da implantação de várias delas, a situação de Zlín poderia ser atestada por Jan Bata: ainda no final dos anos 1930, a partir dos EUA, expressava sua preocupação com o crescimento da produção e, consequentemente da cidade, como mostra carta endereçada ao seu diretor em Zlín, Joseph Hlavnicka:

Fiquei muito preocupado quando você escreveu, no final da sua carta, que por causa da grande produção estão faltando trabalhadores. Temo que por causa disso crescerão tanto a cidade de Zlín como a firma Bata, até virarem monstros com todas as dificuldades que já conhecemos. É preciso ter cuidado com o aumento da produtividade – como você mesmo pode ver. A cidade [de] Zlín não deveria ter mais do que 24 mil habitantes³⁸ e eu não gostaria, se vocês aumentassem esse número (TRIBUNAL..., 2006).

³⁸ Aqui pode haver inconsistência de dados. Provavelmente Bata fez referência ao número de trabalhadores, e não habitantes; mas a pertinência da citação permanece.

Cidades-em-série

A constante ampliação da esfera de atuação da Companhia foi uma característica que a atuação de Jan Bata imprimiu à organização a partir de 1932. Seja pelo seu empenho pessoal, seja pelas decorrências naturais de uma empresa *global* a qual, além de se expandir continuamente naqueles anos, detinha o controle de toda a cadeia produtiva – e, portanto, necessitava de uma infra-estrutura estável - o fato é que a direção da companhia se empenharia, como visto, em projetos cada vez mais abrangentes.

Assim, a maior contribuição de Jan Antonin Bata, segundo Slapeta, teria sido a construção das cidades satélites industriais, as quais buscavam superar a dificuldade que o momento protecionista europeu com suas altas taxas alfandegárias oferecia a quem quisesse exportar (SLAPETA, 2009: 63; IVANOV, 2009: 174). No final dos anos 1920 o protecionismo e as barreiras alfandegárias vigorantes na Europa tornaram proibitivos os movimentos de importação ou exportação de mercadorias. Para superar este obstáculo, aquelas primeiras fábricas citadas foram construídas. A fragilidade da concentração urbana exposta na 1ª Guerra também pode ter sido um dos fatores a contribuir para a dispersão de pequenas cidades Bata. Para reunir as nascentes indústrias no exterior, foi organizada por Tomas e Jan Bata a *holding*³⁹ *Leader A. G* com sede na Suíça, sendo que as fábricas dentro da Tchecoslováquia ficariam reunidas sob o nome *Bata A. S.*, uma sociedade anônima (IVANOV, 2009: 173-177; POKLUDA, 2009: 26). O autor tcheco Miroslav Ivanov⁴⁰ comenta:

[...] A idéia de construir fábricas no exterior, para fugir às taxas alfandegárias, surgiu, provavelmente, entre os jovens que se agrupavam em torno de Jan. Começou quando o gerente da loja da Iugoslávia, Maximovic, que veio atender a uma conferência com Jan em Zlín com uma notícia ruim: Botinhas de criança que trazia de Zlín por 18 coroas custavam, na Iugoslávia, acrescidos de taxas, incríveis 54 coroas.

Além disto, como visto, a expansão desenfreada de Zlín contribuiu para que a companhia pensasse na descentralização industrial e ainda outro motivo estratégico para a construção de fábricas no exterior surgiria a partir da segunda metade dos anos 1930. Segundo Ludmila Bata (ARAMBASIC, 1997), a vulnerabilidade da matriz tcheca frente a uma possível invasão germânica no despontar da 2ª guerra mundial deveria ser compensada com instalações nos mesmos moldes, no exterior, para que pudesse ser assegurada a possibilidade de sua reconstrução no futuro. Novak afirma que cidades como Best, Belcamp, Tilbury ou Batanagar,

³⁹ Forma societária destinada a administrar um grupo, ou conglomerado, de empresas.

⁴⁰ IVANOV, Miroslav. Saga sobre a vida e morte de Jan Bata e seu irmão Tomás. Tradução: Edita Batova de Oliveira e Nelson Verlangieri d'Oliveira. Presidente Prudente: [s.n.], 2009. p.174-177.

por exemplo, vieram a ser efetivamente bases para os negócios da companhia durante a 2ª Guerra (1993: 298).

Ao longo de todos os anos 1930 a nova gestão representaria um salto notável no desenvolvimento da companhia tendo como resultado a criação de uma rede de “cidades –em –série” espalhadas pela Europa, Ásia, África e Américas (HORNAKOVA, 2007: 56-58; IVANOV, 2009: 191; SLAPETA, 2009: 63-64). Alguns exemplos: Best, Holanda (1933); East Tilbury, Inglaterra (1933); Batizovice, Eslováquia (1934); Batanagar, Índia (1934); Napajedla, Rep. Tcheca (1935); Belcamp, EUA (1936); Zruc nad Sázavou, Rep. Tcheca (1938); Sezimovo-Usti, Rep. Tcheca (1938-1939); Batovany -Partizanske, Eslováquia (1938); Batawa, Canadá (1939); Martfu, Hungria (1941), dentre outras localidades e outros planos não realizados (HORNAKOVA, 2007: 56-58; TOPOLCANSKA, 2005: 198, 185). O âmbito de atuação da companhia Bata foi bem descrito por Pavel Novak: “*Its territory was, whitout exaggeration, the whole world*” (1993: 298).



Figura 32-40 Borovo, atual Croácia (Antonin Vitek, 1935), Hellowcourt, França (Richard Podzemny, 1939), Batanagar, Índia (Vladimir Karfik, 1937) e Mohlin, Suíça (Antonin Vitek, 1937), Batanagar (Índia), Batovany (Eslováquia), Best (Holanda), Zruc Nad Sazavou (Rep. Tcheca), Mohlin (Suíça). NOVAK (imagens p&b)/ Aplicativo *Google Earth* 2009 (imagens coloridas).

Alguns autores incluem ainda as cidades brasileiras de Bata como parte da rede de “cidades-satélite”, não passando, no mais das vezes, de citações breves. Vladimir Slapeta, por

exemplo, fala de cidades-satélites industriais na América do Sul (2009: 64). Já Maria Topolcanska, refere-se expressamente a Batatuba, no Brasil, embora sem entrar em detalhes (2005b: 183). Ladislava Hornakova vai mais além, referindo-se a Batatuba, Mariápolis, Bataguassu e Batayporã (no mesmo rol que Batawa e Belcamp) como cidades destinadas a manifestar “as mesmas condições econômicas, geográficas e sociais” que as cidades-satélite européias (2007: 58).

Como afirmado anteriormente, aspectos da organização industrial de Bata parecem ter influenciado diretamente sua concepção de urbanismo. Neste sentido, o conceito das cidades-em-série parece derivar diretamente daquele sistema de organização da produção, que preconizava autonomia entre as oficinas ao mesmo tempo em que cada uma delas era parte da engrenagem que concorria para a produção geral, o apoio no planejamento em todos os níveis produtivos dentro de uma estrutura de concentração vertical (da produção da matéria-prima à venda), o apoio na experiência diária, nos erros e acertos do laboratório urbanístico de Zlín. No caso das cidades, estas pequenas estruturas urbanas, projetadas para cerca de 30.000 habitantes, fabris, auto-suficientes - porque produziam através e para o país em que estavam instaladas -, ao que parece, deveriam formar entre si um conjunto coeso que concorria para o crescimento da Cia. Bata como um todo.

As características das cidades-em-série seguem o mesmo conceito que a companhia Bata buscava imprimir em Zlín: o de uma moderna “cidade industrial em meio a jardins”, onde predominavam as estruturas moduladas de concreto armado, o aço o vidro, os tijolos à vista, o zoneamento por funções, a disposição alternada das habitações⁴¹, os complexos esportivos, o uso de extensas massas vegetais para o conforto ambiental⁴², a implantação do parque fabril ao longo dos eixos de comunicação extra-cidade (rios, ferrovias, rodovias). Algumas modificações podiam ser realizadas no projeto e seu grau poderia depender tanto das características locais quanto da distância em relação à central de projetos da companhia em Zlín, mas o vocabulário era fundamentalmente o mesmo (TOPOLCANSKA, 2005b: 185).

⁴¹ O conceito de “viver individualmente” levado ao máximo.

⁴² Por exemplo, isolando o parque fabril dos demais setores urbanos, ou configurando um parque central a partir do qual se estruturavam os bairros residenciais e os edifícios de uso coletivo.



Figura 41-46 “Cidades em série” pelo mundo. Batapur (Paquistão). *Google Earth 2009/* Tilbury (Inglaterra) e Best (Holanda). NOVAK / Napajedla (Rep. Tcheca). www.drofa.com/ Belcamp (EUA). www.heritage.umd.edu/ Borovo (atual Croácia). *Google Earth 2009/*

Assim, quanto ao terreno, por exemplo, era natural a adaptação a cada local – embora tenha havido certa predileção por locais com declives suaves. Apenas uma regra deveria ser fielmente seguida, uma norma fundamental também no projeto da “cidade industrial ideal” - que será visto a seguir: “[...]quanto al concetto, gli architetti non si distolsero da quello attuato con tanta fortuna a Zlin; e che anzi ora poteva piú risolutamente affermarsi su un terreno vergine” (LABO’, 1936: 28).

Outros aspectos destas cidades, relacionados ao modo de vida dos habitantes, foram comentados no livro de Moacir Archanjo. Nele, encontra-se a seguinte descrição da cidade-em-série de Mohlin (Suíça), feita por Nelson Verlangieri de Oliveira, genro de Jan Bata, que a conheceu:

‘O nível de vida dos operários da fábrica Bata, de Moehlin, na Suíça, é mais elevado do que o de um alto funcionário público do Brasil com vencimentos mensais superiores a seis mil cruzeiros. As casas que eles habitam, de propriedade da fábrica, custaria no Rio, de 300 a 400 mil cruzeiros e o mobiliário é de valor superior a 100 mil cruzeiros. São residências de dois pavimentos, de quatro a cinco cômodos [...]’

‘Esta fotografia é da copa. Esta geladeira dá a impressão de conforto e abundância’, disse aquele militar, indicando como o dedo uma “Frigidaire” de proporções avantajadas. ‘Quem no Brasil pode manter uma casa nessas condições?’

- Nas outras fábricas o conforto é o mesmo? Perguntará naturalmente o leitor.

- ‘Em toda fábrica Bata o operário é um homem que gosa de um lar agradável’, - continuou o comandante Nelson de Oliveira - ‘com quintal amplo, onde vicejam rosas e árvores frutíferas. Não tanto quanto a Suíça, é claro, pois compreende-se que um trabalhador chinês, na fábrica Bata de Shangai, não pode ser o mesmo da fábrica de Zlín, da de Moehlin, da de Bataville [Hellocourt], na França, da de Belcamp, nos Estados Unidos, mas é, guardadas as proporções, superior ao de qualquer outra organização naqueles países’.

E Archanjo completa:

E ainda, há a questão dos salários, calculados de modo a superar as despesas. Quando o empregado é admitido na fábrica esta lhe aluga a casa, cujo aluguel não pode ser mais do que 10% do salário mensal. Os alimentos são fornecidos pelos estabelecimentos da fábrica, chegando, portanto, ao consumidor quase pelo custo. É de notar-se, ainda, que a economia dos operários é depositada na fábrica ao juro de 10% ao ano. É um juro que nenhum banco paga. Somente os estabelecimentos Bata fazem isso, mais com o propósito de estimular a poupança entre os seus empregados e, também, proporcionar maior rendimento aquêle que coopera para o progresso da empresa (ARCHANJO, 1952: 68-69).



Figura 47-51 Mohlin, Suíça, [s.d.]. Arquivo D. L. B. Arambasic.

Em que pesem o teor apologético da obra de Archanjo e a possível tendência à parcialidade promovida pelos laços familiares do autor da descrição, trata-se de passagem de interesse por considerar aspectos objetivos das condições de vida e trabalho na Companhia, ademais registradas em outras fontes, aqui citadas.

Cidade industrial ideal

O fato de a companhia Bata ter-se expandido a tal ponto de tornar-se uma corporação global levou Jan Bata a concentrar seu interesse⁴³ no urbanismo e no planejamento regional e a fundar, em 1937, uma divisão de planejamento urbano para a qual foram contratados os jovens Jiri Vozenilek e Robert⁴⁴ H. Podzemny. A fundação de cidades– as “cidades –em- série” – e de novas fábricas levou a companhia também a debruçar-se cada vez mais nos problemas específicos de planejamento de uma cidade industrial⁴⁵ e, em 1937, começava a desenvolver o conceito de uma “cidade industrial ideal”. A cidade-modelo de Zlín fora “a primeira escola de planejamento urbano, laboratório, maior realização e também o teste” daqueles conceitos ⁴⁶

⁴³ A descentralização da produção fora de Zlín e também para o exterior do país tornara a questão *macro* paulatinamente uma questão central, que conduzia, inclusive, a crescentes necessidades de ampliação das ferramentas de trabalho a acompanhar estas escalas. A este respeito, é interessante registrar que em 1937 o empresário encomendara a funcionários da Cia. a confecção de um mapa gigantesco do país tchecoslovaco, com o qual teria presenteado o presidente Eduard Benes (IVANOV, 2009: 199-200) – o que mostra, ainda, algum grau de acesso que Bata possuía em relação à Presidência de seu país, atestada em outras passagens do livro de Ivanov.

⁴⁴ Pavel Novak (1993) refere-se a “Richard H. Podzemny”.

⁴⁵ No caso dos edifícios industriais, conceitos como rapidez, flexibilidade e economia na construção, por exemplo.

⁴⁶ Outra contribuição pode ter sido dada pelo próprio Bata, que realizara uma viagem internacional no início de 1937, a qual durou quatro meses, durante os quais ele visitara as ramificações estrangeiras da companhia e estudara os mercados em quatro continentes, realizando reuniões de negócios e estudando processos produtivos, sistemas de transporte e de processamento de matérias primas(SZCZEPANIK, 2009: 203). Em cada país, Bata teria relacionado aspectos técnicos e culturais que julgava úteis de serem aproveitados em seus negócios. Suas anotações eram

(NOVAK, 1993: 298). É importante salientar que, dada a dimensão de seus projetos urbanos, o escritório da companhia apresentava uma natureza complexa para atender os mais variados aspectos projetuais: topografia, geologia, engenharia, além da arquitetura.



Figura 52 Escritório de planejamento da Cia. Bata em Zlín, [ca.1937]. NOVAK.

Vozenilek e Podzemny basearam-se nos primeiros desenhos para uma cidade industrial ideal desenvolvidos por Joseph Gocar para dar nova forma às necessidades da companhia (SLAPETA: 2009, 64). Juntos com outros arquitetos como Emanuel Hruska, Vladimir Kubecka e principalmente Frantisek Gahura e Josef Gocar, desenvolveram um diagrama conceitual “bastante dogmático”(NOVAK, 1993: 298) ou, como afirmou Topolcanska, um conceito e uma forma aplicados de forma muito consistente (2005b: *passim*) ao longo de vários projetos.

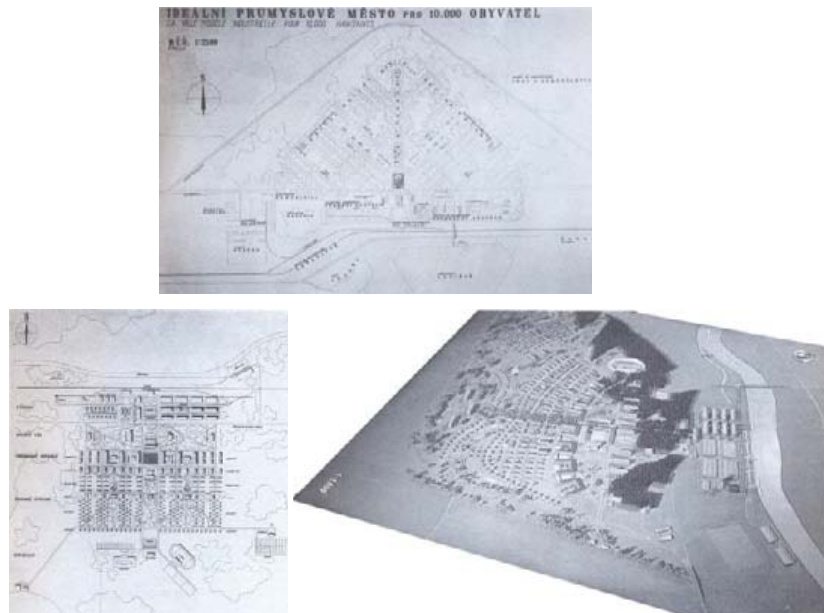


Figura 53-55 Planos para a “cidade industrial ideal”. Josef Gocar, 1937. Jiri Vozenilek, 1940 (e maquete). NOVAK.

enviadas a Zlín e publicadas na imprensa local: *Os banhos públicos romanos. Para o homem moderno, são eles uma descoberta que envergonha. Afinal, somos tão orgulhosos da nossa tecnologia moderna, da capacidade criativa do nosso homem educado, que é capaz de calcular uma construção [...] E nestes banhos encontram [...] Radiadores, ou seja, aquecimento central com água quente. Uma fornalha central com saída de fumaça perfeitamente calculada e isolamento de calor [...] Foi bom termos visto os banhos romanos. Terá uma influência importante na formação dos balneários de Zlín (Eng. Karfik – Para tomar conhecimento) (IVANOV, 2009: 211).* No mesmo ano um documentário intitulado “Bata Voa ao Redor do Mundo” foi produzido por Alexandr Hackenshmied e Elmar Klos, nos laboratórios cinematográficos de Zlín (SZCZEPANIK, 2009: 203).

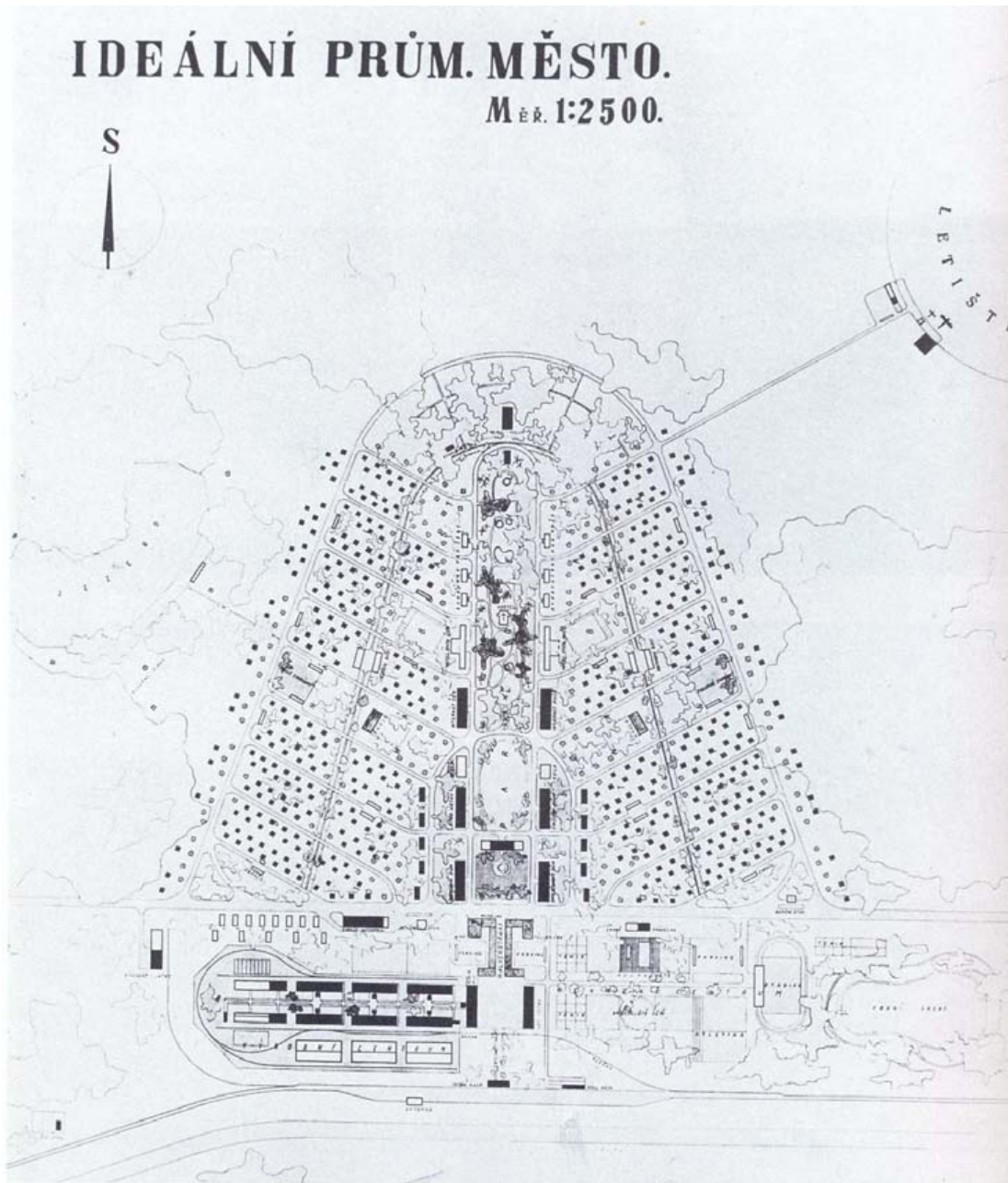


Figura 56 Plano para a “cidade industrial ideal”. Richard Podzemny, 1937. NOVAK.

A análise de Novak oferece mais detalhes das diretrizes da cidade ideal preconizadas pela companhia Bata: a população não deveria ser maior que 10.000 ou 12.000 habitantes, dos quais 3.000 a 5.000 como trabalhadores nas fábricas; o local de implantação deveria ser “limpo”, ocupado antes apenas por terras aráveis, prados ou florestas.

Para a Cia., “a indústria não pode suportar a grande cidade moderna”- o crescimento desenfreado inicial de Zlín e a necessidade da transferência de serviços essenciais (geração de

eletricidade, abastecimento de água, plantas fabris) para Otrokovice o provariam⁴⁷. Uma faixa de cerca de 400 hectares deveria envolver o entorno citadino, como a isolar ou minimizar a influência direta de outras iniciativas industriais ou mesmo de outras ideias. Aos moradores, habitações unifamiliares com jardim estimulando a vida familiar com filhos, ao contrário de conjuntos verticais, coletivos, os quais só seriam aceitos e construídos (em Zlín) mais tarde, após a 2ª Guerra, sob governo comunista. Ainda não foram identificadas referências a soluções tipo “unidades de vizinhança” nos projetos habitacionais da companhia.

Novak lembra que o projeto de uma cidade industrial ideal da Cia. Bata não foi o único a pensar um “teoricamente sofisticado sistema de planejamento urbano” para colocá-lo a serviço de seus interesses econômicos, políticos e sociais. Resgatando padrões e inspirações inglesas, alemãs e norte-americanas, o autor também observa que a transformação de Zlín foi uma resposta às necessidades urgentes da empresa num mesmo período histórico em que as ideias da cidade-jardim vigoravam para adaptar-se perfeitamente às necessidades de seu desenvolvimento (NOVAK, 1993: 256).

Ao mesmo tempo os arquitetos da companhia faziam experimentos com protótipos de habitações, modulações estruturais, design de interiores e desenvolvimento de tipologias, por exemplo, o que ligava intimamente a produção arquitetônica da Cia. às vanguardas artísticas do entreguerras. Haja vista que Vladimir Karfik trabalhara com Le Corbusier e Frank Lloyd Wright antes de ser chamado por Jan Bata para integrar seu time de arquitetos⁴⁸, e Jiri Vozenilek havia sido um fundador do PAS (Grupo de Trabalho Arquitetônico, 1932), que “manifestava uma abordagem estritamente científica da arquitetura, e uma afinidade com as teorias de Karel Teige” (TOPOLCANSKA, 2005b: 185).

A partir da experiência e dos problemas empíricos de Zlín e região (e mesmo de outras cidades), uma formulação se consolidou na forma de modelos de “cidades industriais ideais”, buscando superar o empirismo. Como exemplo disto, Novak e Topolcanska apontam que as cidades de Batovany-Partizanske (Eslováquia), Sezimovo Usti e Zrud Nad Sazavou (Rep. Tcheca), foram projetadas de acordo com aqueles princípios de uma cidade industrial ideal e

⁴⁷ Tal necessidade em solucionar a questão essencial da infra-estrutura de transportes tornou este tema objeto de numerosos estudos contratados pela Cia., um dos quais originou o livro “Budujme stát pro 40.000.000 lidí” (*Construamos um Estado para 40.000.000 de pessoas*), idealizado por Jan Bata em 1938, cuja proposição central era um eixo ferroviário conectando a Tchecoslováquia de leste a oeste (BUDUJME..., 1938; IVANOV, 2009: 196). O livro teria sido tema de palestra proferida por Jan Bata na Associação de Engenheiros e Arquitetos de Hradec Kralove, por volta de 1938, na qual o empresário referiu-se à geração de trabalho como justificativa para o projeto: [] *Nos últimos seis anos, não fiz outra coisa a não ser procurar trabalho para a minha gente, e inventar o que poderiam fazer para poder viver com dignidade [...] Perguntei, então, se havia necessidade de tantos desempregados na Tchecoslováquia, como os havia e ainda há. Quis entender porque temos desemprego e o que seria possível fazer para não o ter. Esta questão me queimava porque experimentei na própria pele o que isto significa. Esta experiência trouxe da América [...] e acho que nunca poderei esquecê-la [] Assim, nasceu então o meu livro [...]* (IVANOV, 2009: 246-247).

⁴⁸ E, como já mencionado, por sua vez, Vladimir Karfik aproximaria o arquiteto franco-suíço de Jan Bata.

efetivamente construídas entre os anos 1938-1939 (NOVAK, 1993: 298; TOPOLCANSKA, 2005b: 185).

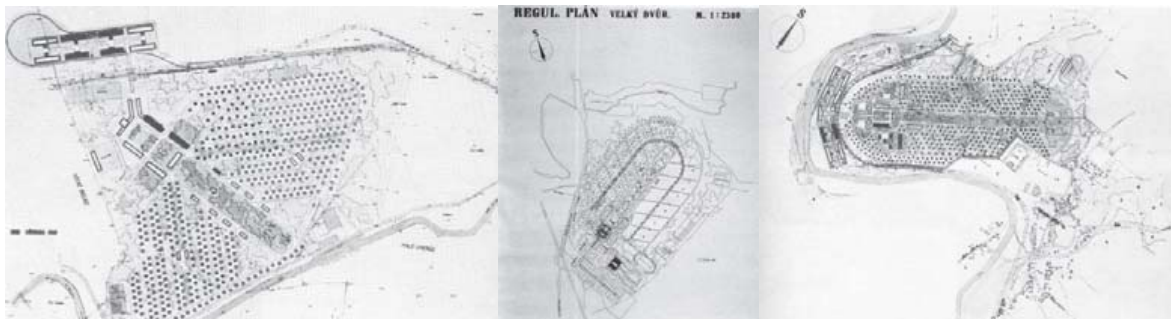


Figura 57-59 Batovany-Partizanske, Sezimovo Usti-Velky Dvur e Zrud Nad Sazavou. NOVAK.

O conhecimento teórico e prático conquistado pelos arquitetos nesta iniciativa produziu o volume *Uma cidade industrial ideal* que, segundo Maria Topolcanska, jamais foi publicado (2005: 185). De todo modo, se não se constitui no mesmo material, houve um livro, espécie de manual no idioma tcheco, intitulado *Prumyslové Mesto* (A cidade industrial), de 1938, que parece guardar alguns objetivos semelhantes àqueles citados por Topolcanska, e sobre os quais comenta Zdenek Pracuch:

[...] foram descritas todas as experiências favoráveis ou erros cometidos na fundação de cidades industriais até então edificadas em diversas partes do mundo, para servir de orientação para os projetos futuros. Existiam 7 (sete) exemplares deste livro, destinados aos diretores, com gráficos, planos e mapas elucidativos [...] (PRACUCH, 2010).

Ainda, segundo Hornakova, muitos desenvolvimentos para as cidades- satélites existentes e projetos para novas cidades a serem construídas no pós-guerra foram preparados pelos arquitetos da companhia, mas permaneceram apenas como estudo (2007:58).

GUERRA E INFLEXÃO

Como informado, o impacto da segunda guerra mundial recairia sobre os planos empresariais de Jan Bata, que se dirigiu para os EUA buscando preservar-se como comando da companhia (pois a Tchecoslováquia e Zlín estavam ocupadas pelas forças nazistas) e onde estava implantando a cidade industrial de Belcamp. O porte econômico internacional e o protagonismo de Zlín no volume geral de produção industrial da companhia também sofreriam um profundo impacto com a ocupação. Conforme já apontado por Arambasic (1997), previa-se a vulnerabilidade da matriz tcheca e a necessidade de assegurar a continuidade da produção no exterior, apesar da guerra- informação corroborada por Novak: Best (Holanda), Belcamp (EUA), Tilbury (Inglaterra) ou Batanagar (Índia) apoiariam logisticamente os negócios da companhia durante a guerra (1993:298). Na mesma linha, informa Ivanov que uma estratégia para garantir

a continuidade dos negócios foi a de suprir as fábricas existentes ao redor do globo com estoques de material e, a partir de Zlín, montar conjuntos fabris completos a serem “exportados”, os quais, remontados em localidades livres da guerra, pudessem suprir a demanda das lojas. Estes conjuntos, denominados “unidades”, eram providos de todo o maquinário necessário a uma linha de produção, peças de reposição, instalações, mercadorias, material impresso etc. As “unidades” contariam ainda com mais um item, seguramente o mais importante: grupos de funcionários especializados nas escolas técnicas Bata. Estes grupos de maquinário e recursos humanos teriam o destino de países como Chile, Peru, Bolívia, Guatemala, Haiti. Ao todo, Jan Bata teria construído seis fábricas no continente americano desde 1939⁴⁹.

A ocupação de 15 de março [1939], nada mais poderia mudar o fato de que, por diversos mares do mundo, navegavam dezenas de pessoas, trazendo nos porões as “unidades” [] No convés, em torno de sessenta homens e mulheres, egressos das escolas Bata (IVANOV, 2009: 275).

A vigilância germânica chegara à fábrica de Zlín, mas,

[...] apesar de tudo isto, escapavam de baixo de seus narizes coisas que não entendiam. Toda semana, rumavam para o exterior mercadorias no valor de 20 milhões de coroas, e de fora voltava matéria-prima e dinheiro que mal chegavam a 5 milhões de coroas [...](idem).



Figura 60-64 Fábricas Bata no Haiti, no Chile e no Peru, [ca.1940]. Arquivo D. L. A. Arambasic.

No panorama geral, segundo Wojciech Lesnikowski (1996), o conflito bélico entre 1939 e 1945 viria alterar definitivamente os rumos da produção arquitetônica moderna tcheca. O autor mostra que o período considerado mais produtivo para a arquitetura moderna daquele país foi o entreguerras, de 1918 a 1938 - momentos antes do início da 2ª Guerra, quando o destino do país seria selado pelo Pacto de Munique⁵⁰. O desenvolvimento da arquitetura seria paralisado ou reorientado para vertentes mais atraentes ao Nacional-Socialismo alemão, ingerência que

⁴⁹ Esta informação encontra-se numa legenda sob foto da fábrica de Porto Príncipe (Haiti), em álbum de fotos de Jan Bata, que hoje faz parte do arquivo pessoal de Dolores Ljiljana Bata Arambasic (Nova Andradina, MS).

⁵⁰ Como prelúdio da 2ª Guerra Mundial, o Acordo de Munique (firmado entre Reino Unido, França, Itália e Alemanha) de 1938 teria representado uma “traição” para a Tchecoslováquia, pois permitiu a absorção de 25% da população instalada na região tcheca dos Sudetos pela Alemanha e enorme enfraquecimento das suas defesas, a tal ponto que em março de 1939 todo o país foi tomado, tornando-se um protetorado do Terceiro Reich. A Eslováquia tornou-se um estado independente, mas títere e ligado à Alemanha, vindo a seguir políticas racistas e pró-fascistas. (LESNISKOWSKI, 1996).

afetaria até mesmo o estilo dos projetos dos arquitetos da Bata Zlín. Segundo TOPOLCANSKA (2005:189):

[...] a maior parte de Batovany [cidade-Bata na Eslováquia] foi planejada e construída durante a 2ª Guerra Mundial. Nos países sob influências políticas alemãs e italianas os modelos arquitetônicos vindos destes centros gradualmente prevaleceram. A arquitetura residencial conservadora alemã, que remete às tradições Romanescas, influenciou o caráter do desenvolvimento residencial de Batovany, também. Telhados inclinados, arcos sobre as entradas e venezianas de madeira ou detalhes decorativos correspondem mais à arquitetura alemã do "Blut und Boden" [Sangue e Solo], do que ao modernismo de Zlin. Esta tendência foi forte por duas razões: primeiro, a influência política do estado tcheco que colocou estes estilos italiano e germânico como exemplos para os arquitetos locais; segundo, a administração dos escritórios Bata em Zlin esteve diretamente sob influência germânica. O novo diretor, Miesbach, incitou os arquitetos da Bata a não desenhar projetos "bolcheviques ou americanos", e até mesmo organizou excursões para mostrar a arquitetura alemã.

Apesar do fim da guerra em 1945 e a mudança na orientação do comando político do país em 1948 (com o governo comunista), Lesniskowski mantém a leitura de que os melhores momentos da produção material e intelectual foram aqueles anos pré-guerra. Para o autor, teriam sido apenas cerca de vinte anos (décadas de 1920 e 1930) de uma "*produção econômica e intelectual única em toda a Europa central*" (LESNISKOWSKI, 1996). Após sua nacionalização, em outubro de 1945, mudanças ocorreram na Cia. Bata em Zlín. Além das reorientações de programa e estilo referidas por Topolcanska, o "putsch" comunista tcheco (fev. 1948) levava Vladimir Karfik e Frantisek Gahura a deixarem Zlín, e Jiri Vozenilek, cuja orientação política se alinhava à causa comunista, tornou-se o líder do escritório de projetos⁵¹ (SLAPETA, 2009: 66).

O destino de todo o patrimônio da companhia Bata na Tchecoslováquia a partir de 1945-1948 foi a nacionalização pelo novo governo comunista. Já o destino da *holding Leader A.G.*, e portanto dos complexos fabris internacionais, seria resolvido apenas por volta de 1962-1963, quando, de empresas confiscadas pelos países Aliados por conta da acusação contra Jan Bata de auxílio ao nazismo, as empresas passariam a ser alvo de disputa judicial e familiar entre Jan Antonin e seu sobrinho Tomas Bata Jr. , com quem afinal ficaria a propriedade da *holding*.

À exceção de um projeto de ampliação do complexo Bata em Batanagar (Índia), com 2.500 novas habitações e outros edifícios, a serem concluídos em 2011 pela atual Companhia Bata⁵², restaria investigar se existem outros indícios de que o conceito das cidades-em-série

⁵¹ Entre 1945 e 1950, Jiri Vozenilek e Miroslav Drofa projetariam para o centro de Zlín edifícios habitacionais de andares múltiplos, alterando a tradição de Bata de habitações unifamiliares. Inspirado num projeto anterior semelhante, de Drofa, o desenho de Vozenilek da "Casa coletiva" - com 12 (doze) andares, apartamentos de dois e três quartos, banheiros e restaurante coletivo, clube e jardim de infância no andar térreo e um ginásio esportivo no terraço - foi uma das primeiras realizações deste tipo em Zlín. Por outro lado, a técnica estrutural e a alvenaria da Zlín de Bata foram mantidas (NOVAK, 1993: 174-175, 295).

⁵² A empresa continuou a crescer nos anos seguintes constituindo-se em 2008, de acordo com publicação do Ministério dos Negócios Estrangeiros da República Checa, num conglomerado formado por 4700 lojas em 68 países do mundo, cerca de 50.000 trabalhadores e 75 unidades produtivas⁵² (2008: 32-33), embora o sítio eletrônico da Bata

Bata, com suas ramificações sociais e de forma de trabalho, tenha permanecido como política de gestão e expansão da companhia, em algum momento após a saída de Jan Bata.

BATA E A VANGUARDA MODERNA: O CASO DE LE CORBUSIER

Como de conhecimento, Le Corbusier foi um dos principais formuladores do problema da necessidade de associação entre arquitetura e a sociedade mecanicista - em que pese sua fase de certo desencanto com “o funcionamento *inevitavelmente* benéfico de uma civilização da era da máquina”, entre o final dos anos 1920 e início dos anos 1930, observada por Frampton (2003:271-272, grifo do autor) -, mas não abrirá mão de atuar como ideólogo deste vínculo. Segundo Tafuri, Corbusier procurará demonstrar “que o nível máximo de programação produtiva coincide com o máximo de produtividade de espírito”, e fará um apelo aos industriais, propondo-lhes o *tipo* e a produção em escala (1985:86-87).

E seria Corbusier quem, ainda segundo Tafuri, superaria a realidade econômica e tecnológica dando-lhe uma forma arquitetônica revolucionária, forma a qual esta realidade ainda era incapaz de dar-se de maneira “coerente e orgânica”. O arquiteto, para Corbusier, era um organizador, um planejador, e sua escala era a da paisagem: seus modelos globais de cidade (Argel, Montevideu, Rio de Janeiro etc.) avançariam no sentido do desenvolvimento econômico e tecnológico em termos de organização territorial de tal forma, que suas propostas ganhariam um acento cada vez mais utópico. A partir dos anos 1930, a reorganização internacional do capital e ações dos governos no combate aos choques econômicos seriam decisivos para alterar o pano de fundo sobre o qual a vanguarda construíra suas hipóteses de Plano (TAFURI, 1985:91-92).

Apesar de, a partir da primeira metade da década de 1930, Le Corbusier apresentar uma tendência para o monumentalismo, como uma espécie de compensação ao fato de seus projetos em grande escala permanecerem em grande parte irrealizados, o arquiteto continuaria a buscar os industriais “e, sempre que possível, chamava-lhes a atenção para sua capacidade de projetar os *objets-types* em grande escala, os quais ele via como essenciais para equipar uma nova era” (FRAMPTON, 2003: 221).

Em 1935 Corbusier seria apresentado ao industrial Jan Bata pelo arquiteto de sua Cia., Vladimir Karfik, que trabalhara com o franco-suíço e Wright nos EUA e depois fora chamado por Bata para chefiar a equipe de arquitetos em Zlín, como visto. O arquiteto franco-suíço tinha “esperanças de ver seus sonhos tornarem-se realidade”, como afirmou Vladimir Slapeta (1991: 109).

Comparado ao trabalho que Corbusier realizou para o industrial Henry Fruges em Pessac (1925), os programas arquitetônicos e urbanísticos de Bata pareciam oferecer muito mais possibilidades. Além disto, afora as diferenças que viriam à tona com o passar do tempo (e se mostrariam fundamentais), havia muitos pontos em comum entre os ideais do arquiteto e dos irmãos Bata. Revelava esta aproximação a visão de Corbusier de um organismo urbano dotado de espaços livres em justa proporção com os espaços construídos e com as horas livres após o trabalho industrial numa “civilização maquinista”, preconizada pela Carta de Atenas (1933):

O urbanismo é chamado para conceber as regras necessárias a assegurar aos cidadãos as condições de vida que salvaguardem não somente sua saúde física mas, também, sua saúde moral e a alegria de viver delas decorrente. As horas de trabalho, em geral muscular e nervosamente extenuantes, devem ser seguidas, a cada dia, por um número suficiente de horas livres. Essas horas livres, que o maquinismo infalivelmente ampliará, serão consagradas a uma reconfortante permanência no seio de elementos naturais. A manutenção ou a criação de espaços livres são, portanto, uma necessidade e constituem uma questão de saúde pública para a espécie. Esse é um tema que constitui parte integrante dos postulados do urbanismo e ao qual os edis deveriam ser obrigados a dedicar toda a sua atenção. Justa proporção entre volumes edificados e espaços livres, eis a única fórmula que resolve o problema da habitação⁵³.

Diferenças à parte - como a tipologia das habitações - a cidade funcional, industrial, sua relação com as vias de circulação, as massas vegetais e as moradias, idealizada e concretizada nas “cidades-em-série” da companhia Bata e entrevista no plano de Batatuba no Brasil, como será visto, parece também encontrar paralelo na visão dos CIAM expressa na Carta:

A cidade industrial se estenderá ao longo do canal, estrada ou via férrea ou, melhor ainda, dessas três vias conjugadas. Tornando-se linear e não mais anelar, ela poderá alinhar, à medida em que se desenvolve, seu próprio setor habitacional, que lhe será paralelo. Uma zona verde separará este último das construções industriais. A moradia inserida desde então em pleno campo, estará completamente protegida dos ruídos e das poeiras, mantendo-se a uma proximidade que suprimirá os longos trajetos diários; ela voltará a ser um organismo familiar normal. As “condições naturais” assim reencontradas contribuirão para fazer cessar o nomadismo das populações operárias. Três tipos de habitação estarão disponíveis para escolha dos habitantes: a casa individual da cidade-jardim, a casa individual acoplada a uma pequena exploração rural e, enfim, o imóvel coletivo provido de todos os serviços necessários ao bem-estar de seus ocupantes.

As zonas industriais devem ser contíguas à estrada de ferro, ao canal e à rodovia⁵⁴.

Ainda em 1934 Corbusier encontrou-se em Paris com o arquiteto da Cia. Bata, Frantisek Gahura, o qual lhe solicitaria por carta, no ano seguinte, pareceres sobre “a construção da cidade de Zlín, a construção da cidade fabril Bata, os problemas de comunicação em Zlín, os sistemas construtivos e os problemas de transporte na cidade e na região [de Zlín]” (LUCAN, 1990: 63).

⁵³ IPHAN - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Carta de Atenas, 1933. p.15.

⁵⁴ Idem, p. 20.

Em 1935 Corbusier iria a Zlín para participar do júri do já citado concurso internacional promovido pela Cia. Bata para habitações a serem construídas em série. Acompanhado de Karfik, Gahura, outros arquitetos e Jan Bata, Corbusier parecia ter encontrado o capitalista com quem sempre sonhara:

Zlín é um fenômeno luminoso. Eu viajei o mundo inteiro, e ainda estou prostrado entre vocês, um mundo fora de série (superplanetário, talvez extra planetário?) um mundo novo, um novo mundo onde parece que existe quantidade suficiente de felicidade para a vida poder ser considerada interessante (LUCAN, 1990: 63-64).



Figura 65-68 Le Corbusier em Zlín: com Karfik e Edo Šon; com Gahura e Bohuslav Fuchs; conversando com Karfik tendo Jan Bata em primeiro plano; no júri do concurso de habitações. NOVAK, 1993 e SLAPETA, 1991.

Corbusier realizaria em 1935 um plano urbanístico para o vale do rio Drvenice, que conecta Zlín ao núcleo industrial de Batov-Otrokovice. O projeto do arquiteto previa a retificação do traçado original do rio, e um setor residencial com edifícios *à redans* de vários andares ao longo de encostas. Utilizava a laje livre como solução para lugares íngremes, solução que, segundo Frampton foi introduzida justamente com este projeto e com a proposta para a cidade de Nemours na África do Norte, como uma evolução da forma de laje *Unité*.

Outra inovação referida pelo autor seria a adaptação para Zlín do modelo soviético de uma cidade linear de Nicolaj Milyutin, tornando-a uma “cidade linear-industrial” onde os assentamentos urbanos e rurais estariam conectados por um projeto de escala regional (FRAMPTON, 2003: 219-220). Jacques Lucan indicaria a representação da linearidade do projeto na forma de uma autopista única (LUCAN, 1990:64).

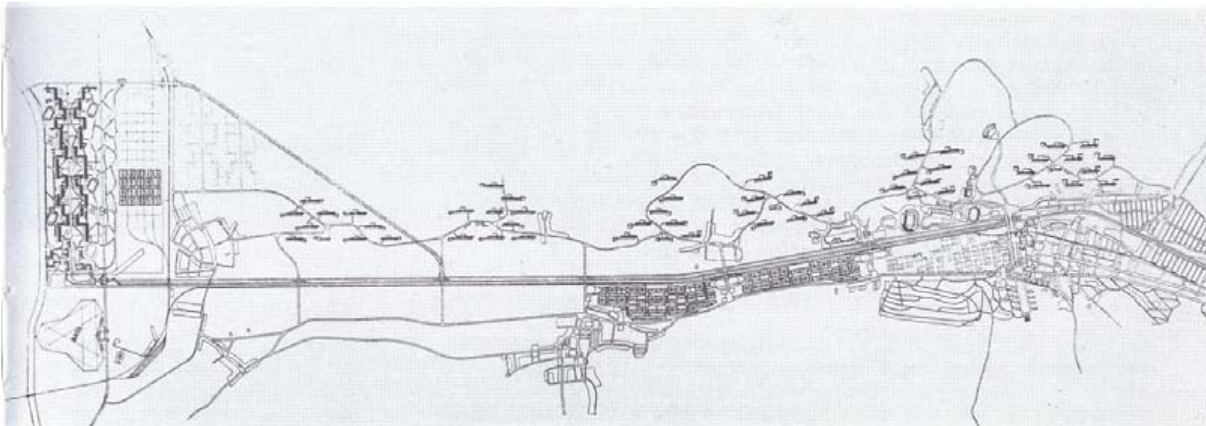


Figura 69 Le Corbusier. Plano regulador para Zlin - Batov-Otrokovice, 1935. NOVAK, 1993.

A expansão de Zlin naquele momento e, por extensão, a realização do projeto, deparar-se-ia com dois obstáculos representados pelos preços dos terrenos pedidos pelos especuladores imobiliários e pela questão do suprimento de água. Além disso, como comenta Lesnikowski:

Whereas Bat'a proclaimed the slogan "living separately, working together" and preferred single-family houses amid greenery, following the example of England, Le Corbusier suggested a group of tall collective blocks on the Southern Slopes [dentro do Plano regulador do Vale do rio Drvenice, entre Zlin e Otrokovice]. This was unacceptable for Bat'a, and the only Corbusier idea that materialized was the façade of standardized department stores for France, which Jan Bat'a and Vladimir Karfik also applied to the company store in Amsterdam (LESNIKOWSKI, 1996: 102).

Em carta de Corbusier a Bata, constante no verbete "*Bat'a*" da obra "*Le Corbusier: une encyclopédie*", o franco-suíço faria uma crítica ao plano de Gahura, no qual via uma repetição de que considerava uma obsessão, que era a concepção de cidade-jardim em uma extensão desmesurada da implantação geral (LUCAN, 1990: 64).

Ainda em 1935 Corbusier foi contratado pela Cia. Bata para desenvolver projetos para a companhia na França: um plano para o complexo industrial de Hellocourt (1935-1936) e tipologias para lojas. Corbusier produziria o "grandioso" plano diretor de Hellocourt para 32 000 habitantes, divididos em "treze edifícios cartesianos", síntese do pensamento desenvolvido na Carta de Atenas (Correspondência entre Corbusier e Bata *apud* GATTI, 2003: 131). Em março de 1936 uma lei de autoria do deputado Etienne Le Poullen, destinada a proteger os fabricantes franceses de calçados, impediria os desenvolvimentos subseqüentes da Cia. naquele país (GATTI, 2003:129; LE BOT, 2005:140).

Em 1937 o arquiteto projetaria o pavilhão Bata para a Feira Mundial de Paris. Corbusier desenvolvera para Zlín um conceito de cidade industrial como o de uma "usina verde", conceito que era expresso no *design* do pavilhão. O projeto, além do reconhecível avião Bata, utilizava mídias como projeções e várias iconografias que remetiam aos calçados: "*est un véritable hymne à ce que chaussure abrite: Le pied*" ("um verdadeiro hino à casa dos sapatos: o pé").

Em que pese este último trabalho do pavilhão, o projeto anterior, consagrado a Hellocourt, é apontado por Lucan (1990:66-67) como a razão da divergência fundamental entre Bata e Le Corbusier. Certamente sua concepção, com os blocos habitacionais na forma de arranha-céus, não devia estar de acordo com os ideais de Bata, que o teria considerado inaceitável, como anteriormente também afirmou Lesnikowski. Slapeta aponta ainda outras razões: num certo projeto a companhia preferia formas mais coletivas dos que as apresentas por Corbusier, e em outros, o projetista teria sido considerado “muito individualista”(SLAPETA, 1991: 109).

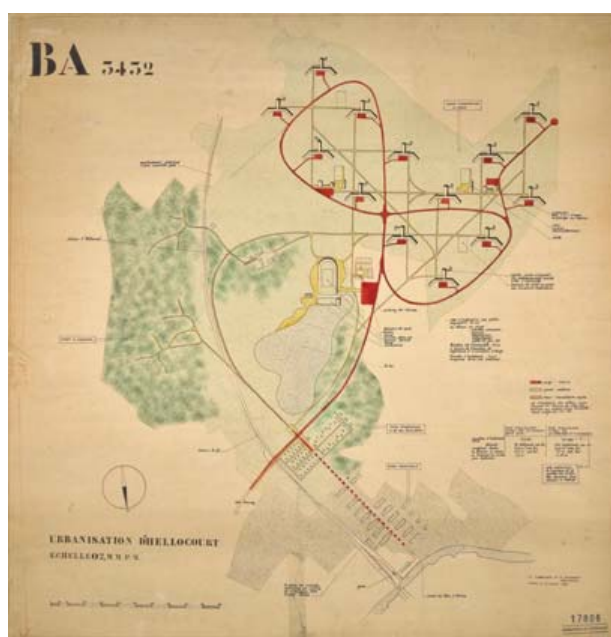


Figura 70 Le Corbusier. Plano para Hellocourt, 1935.

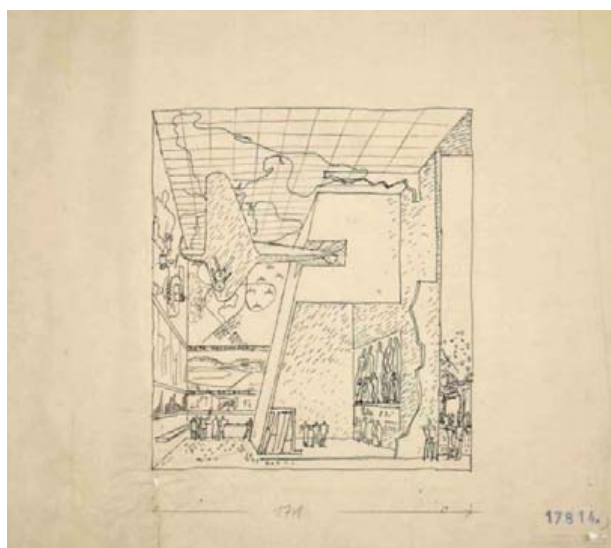


Figura 71 Le Corbusier. Pavilhão Bata para a Exposição Mundial de Paris, 1937. Foundation Le Corbusier.

A parceria entre o arquiteto e Bata se encerraria em 1937, com poucos resultados concretos para ambos⁵⁵, subsistindo, no entanto, uma grande⁵⁶ quantidade de desenhos para a Cia. Bata realizada por Corbusier entre 1935 e 1937: projetos arquitetônicos e urbanísticos, desenho de interiores, mobiliário e detalhes construtivos.

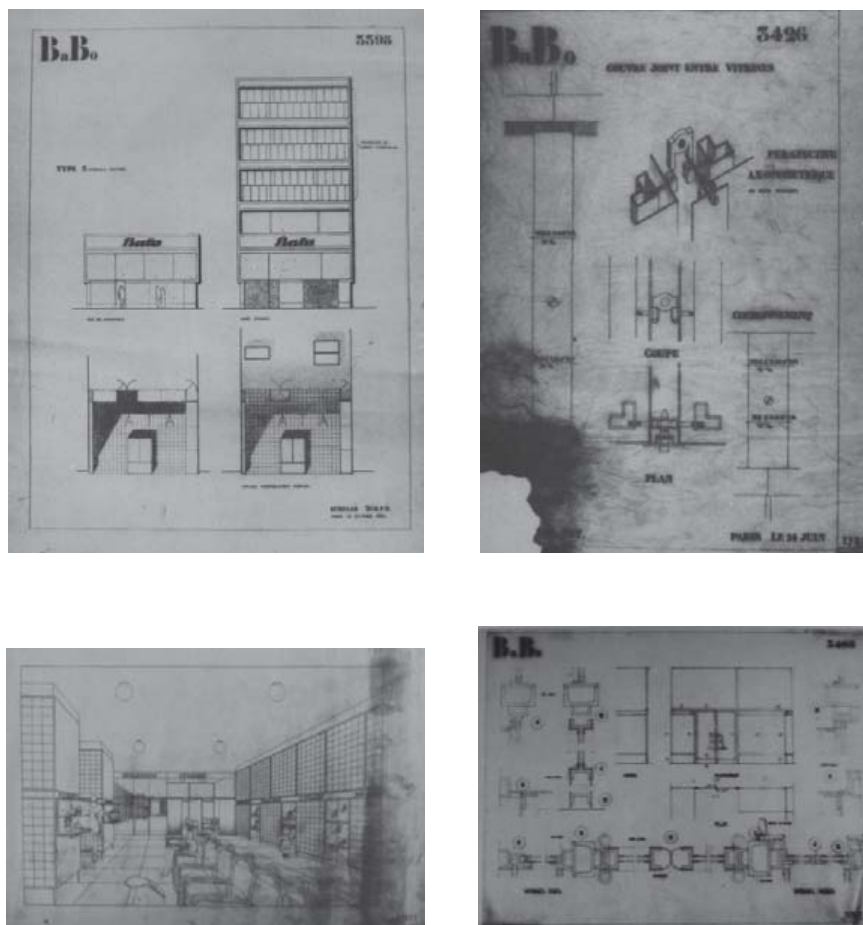


Figura 72-75 Le Corbusier. Estudos para lojas Bata (fachada, interior e detalhes). [1935]. LE CORBUSIER ARCHIVE.

A cidade industrial de Bata, embora fosse uma cidade privada cujos desígnios dependiam das diretrizes econômicas impostas pela administração geral da companhia, poderia refletir, de certa forma, a apropriação da técnica urbanística pelo poder constituído – no caso, o poder econômico. A relação da Bata com Le Corbusier ilustraria este caso: a arquitetura e o urbanismo são solicitados a dar forma urbana a um modo de planejamento econômico que não poderia fazer concessões a arquitetos que quisessem “mudar o mundo”.

⁵⁵ Havia uma disposição de continuar colaborando, segundo Lucan, expressa em carta de Corbusier ao diretor da Cia., Dominique Ciperia (LUCAN, 1990: 66-67) enquanto Slapeta refere-se a uma ‘desagradável’ troca de correspondências a respeito de honorários (SLAPETA, 1991: 109). Corbusier e Bata irão retomar contato apenas em 1957, quando Bata, já no Brasil, buscava o arquiteto com vistas a sua intercessão (a qual restaria infrutífera) à indicação de Bata ao prêmio Nobel da Paz (Sobre isto ver tb. ZILIANI, 2010).

⁵⁶ Sobre a produção de Corbusier para a Cia. Bata ver LE CORBUSIER ARCHIVE. *Buildings and Projects, 1933-1937*; 12. New York; Paris: Garland Publishing, Inc.; Fondation Le Corbusier, 1983.

Argan comenta sobre Corbusier:

[...] sentiu-se investido de uma missão histórica, dedicou-se a ela com um empenho lúcido que seria mesquinho não admirar [...] Para cada problema, tinha a solução correta já pronta, e sempre era a mais simples, porque o complicado não é o raciocínio, e sim o preconceito. Todavia, no entreguerras e com a evidente tendência do capitalismo mundial em se transformar de sistema econômico em sistema de poder, a humanidade não precisava de um São Jorge que lutasse com o dragão [...] (1992: 268).

Embora Bata tenha atraído arquitetos e urbanistas para uma causa essencialmente econômica é possível perceber nela um viés ideológico. Isto, tanto pelos *slogans* criados pela empresa e repetidos por toda a parte, como pela busca de uma urbanística própria a dar forma a atributos internos sociais e relativos ao modo de produção, que resultaram em cidades industriais destinadas a disseminar um modo capitalista próprio. Nesta diáspora, Bata sempre determinaria o trabalho dos arquitetos, ou parece ter procurado trabalhar com aqueles que aceitavam ou estavam de acordo suas determinações, mesmo, e sobretudo, em relação à formulação de uma concepção ideal de cidade. O período com Corbusier, com suas concepções próprias, como membro de destaque da vanguarda arquitetônica, sugere um abertura para o novo que, nos termos de Tafuri, acabará por revelar-se num tensionamento entre a condição auto-atribuída de Corbusier como arquiteto *organizador da paisagem* e, portanto, da cidade (TAFURI, 1985: 86-87), e a condição de Bata como organizador dos meios de produção. Condição a incidir no destino do próprio empresário: como um “capitalista democrático”, seu viés não deixaria de ser uma vertente à parte do desenvolvimento capitalista tal qual se deu em seu caráter hegemônico. E talvez também por isso pudesse, em certa medida, ser chamado de utópico.

Assim como Benevolo (1981) chamou de “desconcertantes e ingênuas” as propostas urbanísticas que associavam argumentos técnicos e ideológicos, como as utopias de Owen, Saint-Simon, Fourier e Cabet durante a primeira metade do século XIX, neste sentido interessa observar que algumas das proposições daquela época, em seus desenvolvimentos, parecem ter alcançado o fazer urbanístico e/ ou ideológico da Cia. Bata no começo do século XX, seja pelo modelo técnico acabado da forma urbana, seja por sustentar visões sociais e do trabalho por demais idealizadas e, ao final das contas, irrealizáveis dentro do contexto histórico que se seguiu após a 2ª Guerra Mundial.

AS CIDADES DE JAN ANTONIN BATA (1940–1965)



Tendo sido apresentado o modelo Bata de planejamento da produção, do trabalho e da cidade que se desenvolveu durante o período de 1918 a 1940, e sua relação com a vanguarda moderna – seus arquitetos e ideário – o presente capítulo comparece para iluminar, através dos achados documentais da pesquisa, o período em que Jan Antonin Bata viveu e realizou no Brasil projetos e cidades, de 1940 a 1965.

O plano urbanístico do núcleo industrial de Batatuba teria representado para Jan Bata um indicador decisivo da reorientação de suas atividades industriais pregressas. Sua natureza projetual, a de uma “cidade-em-série” segundo a linguagem de Zlín, aos poucos se desvaneceria até configurar-se na forma da planta urbana estritamente pragmática de Batayporã.

Como será visto, o plano para a Vila CIMA (Indiana, SP) ainda buscou preservar algo da essência do urbanismo de Bata, mas as localidades seguintes parecem já fazerem parte de outra realidade: a dos empreendimentos colonizadores do oeste paulista e sul do antigo Mato Grosso, que atuaram naquelas regiões ao longo da primeira metade do século XX. Afirmou-se no início que não se pretende esgotar nesta dissertação a discussão sobre as cidades e núcleos posteriores ou contemporâneos a Batatuba: Mariápolis (SP), Bataguassu (MT) e Batayporã (MT), e o projeto não realizado de Kennedyba (MT)⁵⁷. Estes empreendimentos, por sua natureza talvez mais de caráter agroindustrial, ou afeita aos empreendimentos colonizadores de caráter imobiliário, comparecem, como contraponto e como quadro complementar, para contribuir, numa primeira análise, para elucidar o desfecho do ideário Bata no Brasil.

⁵⁷ E, talvez, isto não fosse tarefa fácil. Apenas parte do material encontrado no Centro de Memória Jindrich Trachta (Batayporã/MS), por exemplo, foi trabalhada, sendo que sobrestava ainda expressiva quantidade inédita.

BATA NO BRASIL

Entre 1939 e 1940 diversos e decisivos seriam os fatores a levarem Jan Bata a mudar-se para o Brasil - segundo Ivanov, os planos de Bata para o país vinham sendo desenvolvidos pelo menos desde aquela época (IVANOV, 2009: 291). Além disto, como visto, os episódios entrelaçados da ocupação germânica das instalações da companhia na Tchecoslováquia; a necessidade premente de garantir o suprimento das fábricas e estabelecer um centro de decisões e controle longe do cenário do conflito bélico; a inserção do empresário na “lista negra” dos Aliados e os percalços enfrentados nos EUA, tanto políticos como econômicos, parecem ter tido fundamental participação no direcionamento das atividades do empresário.

Segundo o próprio Jan Bata, o governo de Getúlio Vargas, cujo nacionalismo econômico atribuía ao Estado a tarefa de desenvolver economicamente o país, o convidara a instalar-se no Brasil ainda em 1939. Naquele ano, o “Rei do Sapato” seria convidado pelo governo brasileiro, por meio do Ministério das Relações Exteriores⁵⁸ (ARQUIVO NACIONAL, 1946: fl.75, 86, 90), a visitar e investir no Brasil, o que se coadunava com a necessidade cada vez mais iminente da Companhia estabelecer uma central de matérias-primas longe do cenário bélico que se iniciava. Como exemplo da política de Vargas de contar com os empresários internacionais para a industrialização e ocupação do território, cite-se a visita feita pelo então presidente em 1940 aos empreendimentos de Ford na Amazônia, definidos por este como um “exemplo a ser seguido” (HAAG, 2009:21).

Amplia-se ainda o contexto em que se desenvolve a questão do fornecimento de matéria-prima para as indústrias Bata, quando se observa que, de problema imediato causado pela guerra, a questão do abastecimento de couro, por exemplo, remonta ao ano de 1925. Naquele ano, Jan Bata, adquirindo experiência no setor de aquisição de matérias-primas da companhia (Tomas ainda era o dirigente), teria vindo pela primeira vez ao Brasil em busca de couro e contatos comerciais, segundo Kuslova (RADIO PRAHA, 2007) vislumbrando um continente de muitas oportunidades. Desde então a firma Bata abastecera-se também do couro brasileiro (ANTIC, 2009; IVANOV, 2009: 345).

Portanto, a vinda ao Brasil parece, à primeira vista, coadunar-se com duas necessidades de Bata.

A primeira delas, formar uma base de suprimento de matérias-primas para todas as empresas Bata, visando, inclusive, o período pós-guerra (IVANOV, 2009: 479). Ainda segundo

⁵⁸ Segundo afirma o próprio Jan Bata, em documento integrante do seu processo de naturalização, o convite teria sido feito pelo “Ministro Dr. Konder” (presumivelmente o Cônsul- geral Arno Konder, que em 1939 passara a integrar a Seção de Segurança Nacional do Ministério das Relações Exteriores, à qual competia, dentre outras atribuições, “a adoção e prescrição de medidas para regular questões relativas aos estrangeiros residentes em território nacional e assegurar a defesa dos interesses do Brasil no quadro internacional” (Fonte: http://www.an.gov.br/sian/Multinivel/Exibe_Pesquisa.asp?v_CodReferencia_ID=1008532. Acesso em 09/04/2011).

Kuslova, projetavam-se no Brasil fazendas de criação de gado, campos de algodão e plantações experimentais de plantas fornecedoras de látex em substituição à *Hevea Brasiliensis*, considerada, pela empresa, de difícil produção nos Estados de São Paulo e Mato Grosso, podendo ser daí inferido que ambos os Estados foram definidos como possível campo de atuação da Cia. desde aqueles momentos.

O fornecimento de couro para Zlín, ou seja, a garantia de fonte própria de matéria-prima, seria a intenção inicial da compra por Jan Bata em 1939 da Companhia de Viação São Paulo – Mato Grosso e sua concessionária Companhia Comercial Alto Paraná, embora os desenvolvimentos seguintes direcionassem suas atividades também para a colonização (ARAMBASIC, 2007b: 92). Nesta época, anos da 2ª Guerra, a Companhia de Viação São Paulo-Mato Grosso e a Companhia Comercial Alto Paraná pertenciam a Henrique e Ricardo Sloman. As companhias, até então, eram deficitárias e recebiam subvenções governamentais. Por motivo do conflito bélico, os irmãos Sloman, de nacionalidade alemã, poderiam perder suas propriedades no Brasil, ao passo que a Cia. Bata passaria a ter, em bancos da Alemanha, recursos financeiros congelados (provavelmente por conta da ocupação alemã na Tchecoslováquia). Tais recursos teriam sido utilizados por Bata numa operação internacional que permitiu a compra das duas empresas (ARQUIVO NACIONAL, 1946: fl.90-91; IVANOV, 2009: 339-341, 345; SILVA, 2003: 33 e ZILIANI, 2010: 118).

A segunda necessidade - ou objetivo -, com a qual se ajustava a vinda de Bata, seria o estabelecimento no país de um novo parque fabril. As análises apontam que tais instalações poderiam tanto ter a natureza das “unidades” destinadas à continuidade da produção durante a guerra num local seguro, como a de uma “cidade-em-série”, se os planos da companhia fossem dar andamento ao seu programa de expansão internacional e implantar uma cidade industrial nos moldes de Zlín no Brasil. De qualquer forma, a princípio, as duas alternativas não eram contraditórias, e uma instalação nos moldes de uma “unidade” poderia, teoricamente, vir a desenvolver-se plenamente como uma cidade industrial, como Zlín nos primórdios da companhia.

A este respeito, um dos colaboradores de Jan Bata no Brasil, Jan Kosour, afirmou que em 1938 os planos da Cia. para empresas no exterior visavam a América do Sul, segundo Ivanov. Na Argentina não teria sido possível instalar-se, pois o sindicato da indústria calçadista havia conseguido impedir a entrada da Bata naquele país. No Brasil, em fins de 1939 uma unidade fabril da Bata seria implantada na capital paulista, num “barracão alugado pelo pai do atual prefeito de São Paulo”⁵⁹(IVANOV, 2009: 341). Seria o início da companhia Bata no país: uma

⁵⁹ Que pode ter sido Salim Farah Maluf, pai de Paulo Maluf, prefeito de São Paulo à época da realização do livro por Miroslav Ivanov (1993). Além disto, uma informação retirada do trabalho escolar sobre Jan Bata e Batatuba, realizado por alunos da Escola Siqueira Campos em Batatuba (SP), refere-se à cessão destes terrenos terem sido realizadas por Salim Maluf.

pequena fábrica (no caso, de meias), segundo Benedita Bueno Kosour, localizada na capital paulista, na Avenida Água Branca, atual Avenida Francisco Matarazzo (KOSOUR, 2010; SILVA, 2003: 43).

A constituição de um novo parque fabril ou a implantação de uma “unidade” acarretavam, ambos, uma necessidade de corpo técnico e administrativo especializado. Neste sentido, em setembro de 1939 chega ao país um grupo de funcionários procedentes da matriz em Zlín - depois de estada na fábrica de Borovo (ex- Iugoslávia, atual Croácia), destinados ao treinamento do primeiro quadro funcional da empresa Bata no Brasil. Eram “mestres sapateiros, um mecânico, um construtor, um contador, um técnico de tênis, um técnico em meias e um comprador” (SILVA, 2003: 43).

Uma espécie de ficha funcional constante do acervo da família Kosour (KOSOUR, 2010), intitulada, no idioma tcheco, “Unidade de Produção – Brasil” relaciona este grupo de funcionários enviados de Zlín para o país: Frantisek Klátíl, Jan Kosour, Leopold Divila, Jan Danek, Kan Jesek, Vladimir Kubik, Antonin Janoch, Evgen Pospisil, Hinek Buzga e [?] Bajgar (o construtor); todos jovens (entre 23 e 30 anos) e a maioria solteiros (apenas dois casados, com dois filhos cada, cujas famílias os acompanharam ao país). A história de um deles, Vladimir Kubik, ligar-se-ia à implantação de outras cidades no Brasil por Jan Bata, por meio da Companhia de Colonização São Paulo - Mato Grosso.

Výrobní jednotka - Brasilie						
Účel	Podnikatel	Učitel	Náklupa	Šumař	Bluvalník	Pincechář
Jméno	Klátíl	Kosour	Divila	Danek	Jesek	Kubik
narazen	20. I. 1911	17. II. 1914	15. I. 1911	13. II. 1913	10. II. 1912	8. X. 1906
plňal	1926	1928	1926	1928	1926	
stav - děti	žena - 2	svob.	svob.	svob.	žena - 1	svob.
Pracovník						
Jméno	Janoch	Pospisil	Buzga	Bajgar		
narazen	17. I. 1912	1. IX. 1912	20. VII. 1909			
plňal	1926		1926			
stav - děti	žena - 0	svob.	svob.	svob.		
Pracovník						
Průběh	Huť	lan	dělník	čikem		

Figura 76 Grupo de funcionários Bata no Brasil “Unidade de produção – Brasil”; no canto superior direito está Vladimir Kubik. 1939. Arquivo A. M. Kosour.

O início efetivo daqueles trabalhos, a partir de fins de 1939, marcara-se pela alteração do nome da Companhia, possivelmente por seu poderio econômico mundial e pela ameaça de concorrência que ela deveria representar. Segundo Silva, contra o boicote ao nome “Bata” uma nova empresa seria registrada sob o nome de SAPACO (Sociedade Anônima para o Comércio). Seguindo a dinâmica de funcionamento da Bata A. S. Zlín, a nova empresa não prescindiria de

uma rede de lojas próprias, e uma loja à venda na capital paulista foi adquirida, “A Imperatriz”, nome replicado nas demais. Autores como Silva afirmam que havia dezenas de lojas em Estados como São Paulo e Paraná (SILVA, 2003: 44-45). Para Jan Bata, segundo comentário em Archanjo⁶⁰, o número corresponderia a 60 lojas para vendas de sapatos em diversos Estados brasileiros. Posteriormente, a companhia SAPACO publicaria um folheto, “Novidades de Batatuba”, onde constava “A Imperatriz” em “*quasi todas as praças da Sorocabana, Central do Brasil, Paulista, S.P.R. [São Paulo Railway] , e Mogiana*” (ARCHANJO, 1952: 207). Marie Antic também se refere ao número de 60 lojas “A Imperatriz”, citando algumas cidades onde havia filiais: Santo André, Ribeirão Preto, Barretos, Araraquara (ANTIC, 2010).

Entre idas e vindas para dar início às suas atividades, Jan Bata chegaria ao Brasil para aqui se estabelecer definitivamente em 04 de agosto de 1941.

Durante as décadas de 1930 e 1940, em parte dos empresários brasileiros, especialmente paulistas, diversas iniciativas tomaram forma para uma organização mais eficiente da indústria, baseadas em teorias e experiências internacionais de organização científica do trabalho. Tais iniciativas foram demandadas em parte pela crise econômica de 1929 e seus reflexos no Brasil, em parte pelo estágio de desenvolvimento da indústria nacional frente aos desafios colocados pelo crescimento econômico e pela realidade social durante o Estado Novo. Neste contexto, a chegada de Bata coincide, por exemplo, com as “Jornadas” pela racionalização, organizadas pelo Instituto de Organização Racional do Trabalho (IDORT) entre 1939 e 1946, do qual tomou parte uma parcela deste empresariado. Em 1941, Hugo Von Hann escreveu, para a publicação, o artigo “As condições de trabalho numa fábrica de calçados racionalizada”, conforme comentado anteriormente.

O texto desperta curiosidade pelo fato de ser, ao que parece, uma das únicas citações sobre a Cia. nas edições de uma revista voltada para a “organização racional do trabalho” como aquela pretendia ser (a pesquisa analisou grande quantidade de edições posteriores e nada encontrou). Ainda mais pelo fato de ser justamente o mesmo momento em que o “Rei dos calçados” se estabelecia no Brasil (anos 1940), como a mesma revista noticiava. Em nota a publicação alegava que o estudo de Hann não perdera o interesse, “*não obstante acontecimentos de 1940 tenham mudado a face das coisas na Europa, afetando diretamente a Tchecoslováquia (em particular às indústrias Bat’a, cujo proprietário, ao que se noticia, está residindo no Brasil)*”⁶¹.

⁶⁰ Apesar do aspecto laudatório, o livro de Francisco Moacir Archanjo (“O mundo compreenderá- A história de Jan Bata o Rei do sapato”, 1952) é considerado relevante por reproduzir documentos importantes para a compreensão de Jan Bata no Brasil, por reproduzir entrevistas do autor com Bata, descrever as obras da Cia. Bata no exterior e as oportunidades que o Brasil teria, segundo Bata, se os investimentos que Bata pretendia fazer no tocante à fundação de cidades industriais se realizassem.

⁶¹ HANN, Hugo Von. As condições de trabalho numa fábrica de calçados racionalizada (I). Os estabelecimentos Bat’a, em Borovo, Iugoslávia. In: Revista de Organização Científica. São Paulo: Instituto de Organização Racional do Trabalho (IDORT), 1941. Vol. X, n.109-110, p. 06.

BATA, AS EMPRESAS E AS “CIDADES-BATA” BRASILEIRAS

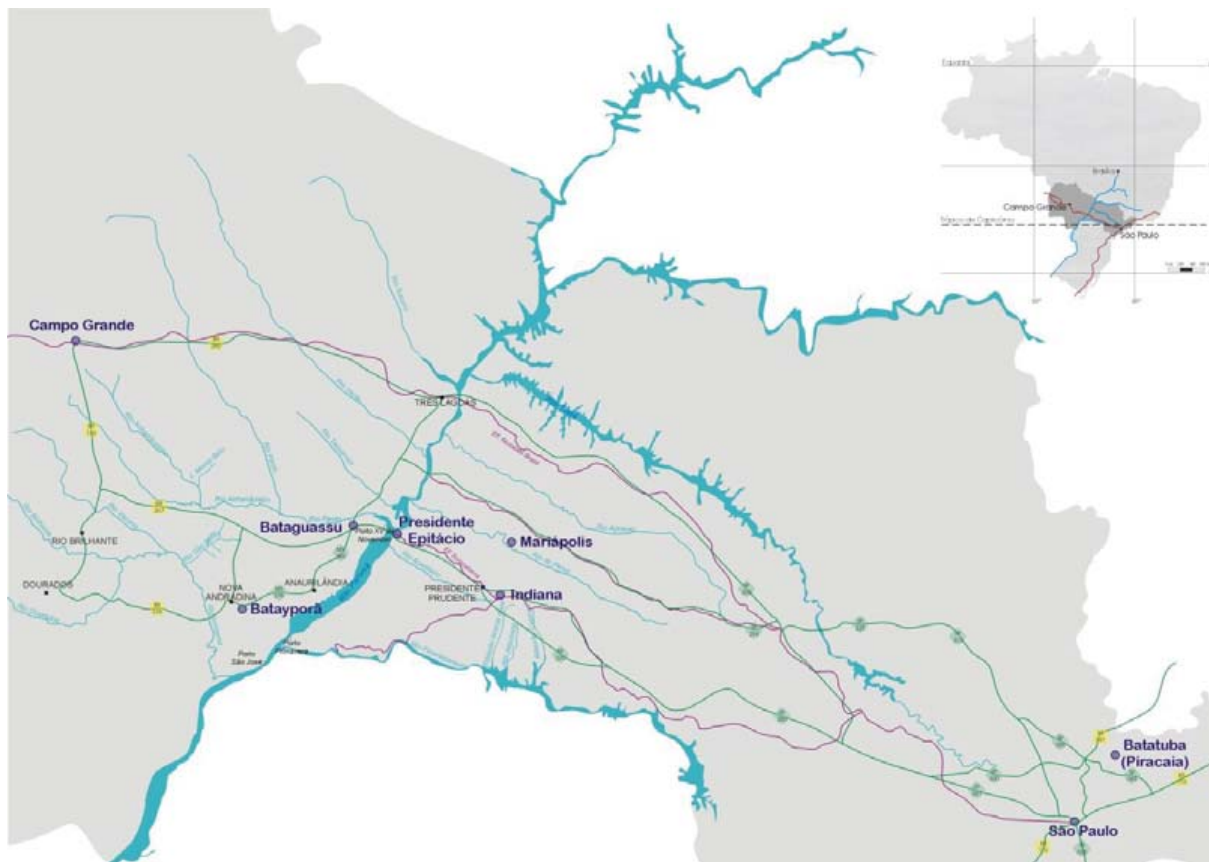


Figura 77 “Cidades-Bata” no Brasil: Batatuba (Piracaia, SP), Vila CIMA (Indiana, SP), Mariópolis (SP), Bataguassu (MS) e Batayporã (MS). Autora Ana Letícia T. Prado, 2010.

Dois eventos oficiais marcaram o estabelecimento definitivo de Jan Bata no Brasil: a concessão de cidadania (naturalização de Bata) pelo governo brasileiro em 1947 e a transferência, em 1949 (advinda de sua nacionalização pelo governo brasileiro), da sede da sociedade anônima “Bata A. S. Zlín” da cidade de Zlín para Batatuba, preenchidas as “condições julgadas convenientes aos interesses nacionais” (ARCHANJO, 1952: 77-96; BRASIL, 1947, 1949). Ambos os movimentos considerados estratégicos para Jan Bata, no sentido de que, tendo sido incorporados à nacionalidade brasileira, empresário e empresa passariam a contar, teoricamente, com o abrigo jurídico e as intercessões do governo federal brasileiro frente à nacionalização do acervo da companhia na Tchecoslováquia sob governo comunista e frente à normalização das relações comerciais internacionais da companhia com os países sob os ditames das “listas negras” da 2ª Guerra.

Impedida de reunir-se em quaisquer cidades da Tchecoslováquia devido à condenação (1947) de Jan Bata pelo governo comunista, a Assembléia Geral da Bata A. S. Zlín reuniu-se em Belcamp, em 22 de dezembro de 1948, onde aprovou os balanços financeiros de 1944 a 1947 e um novo estatuto adaptado à lei brasileira à época. O novo estatuto é esclarecedor do alcance

das atividades de Jan Bata até então, e daquelas que o empresário pretendia realizar no Brasil daquele momento em diante, e merece apresentação:

Art.2º - A sociedade terá sua sede na cidade de Batatuba [...] podendo estabelecer ramificações em outras cidades no Brasil e em outros países do mundo, sob observações das respectivas leis;

Portanto, a possibilidade de uma “nova Zlín” no Brasil começaria a se delinear, como pode ser observado, enfim, no trecho seguinte do estatuto mencionado:

Art.3º - As finalidades da Sociedade são as mesmas que aquelas da Bata A. S. Zlín, contidas nos seus estatutos, incluindo-se a subsequente modificação:

I – Tomar posse e continuar com a Empresa até agora administrada sob o nome de T. & A. Bata, em Zlín;

II – Dedicar-se às indústrias de calçados, máquinas, aeroplanos, têxteis, e de produtos químicos bem como a todas as indústrias subsidiárias e complementares, particularmente:

– a manufatura, armazenagem, venda e consertos de calçados, exploração de cortumes, exportação, importação e comércio geral de matérias-primas para cortumes, sapatos e têxteis;

– manufatura de capas impermeáveis, pneumáticos e câmaras de ar para qualquer espécie de veículos a motor, fabricação e venda de cabos de qualquer qualidade;

– oficinas mecânicas;

– fabricação e venda de artigos de pastelaria e de confecções; comércio de carnes; instalações hidráulicas, negócios de armazéns e miudezas, comércio de frutas nacionais e importadas; comércio com leite e com todos os produtos do mesmo; agências de expedições e comissões, restaurantes com bebidas não alcoólicas; empresas eletro-técnicas ou instalações para fabricação de transformadores; venda de instrumentos rádio-telegráficos e rádio-telefônicos, sua instalação e com sobressalentes;

– fabricação, armazenamento e venda de papelão, cola, cal, canos pretos, soldados, brinquedos de borracha em geral; fábrica de louça de barro (fabricação, armazenagem e venda de produtos de barro), moinhos, serrarias e operação de um hotel;

– fabricação, armazenagem e venda de qualquer qualidade de sabão e produtos de pedicura;

– fabricação e armazenagem e venda de tubos “Neon”;

– produção de taninos naturais e sintéticos, incluindo sulfito de celulose, bem como seus produtos derivados, resinas naturais e artificiais e igualmente ingredientes para borracha;

– fabricação, armazenagem e venda de utensílios ligados à pedicura, inclusive “Aguardente de France”, excluída a fabricação de navalhas e tesouras;

– fabricação industrial de borracha sintética e de outras matérias plásticas e elásticas, fibras sintéticas para têxteis, couro artificial artigos de papelão e de papel, carburêto de acetileno e carvão ativado;

– produção industrial de cromato de cobre, sulfato de soda, cloro, cloretos de oxigênio, sulfitos, hidratos e soda cáustica;

– empresas de agricultura e florestais.

Se Batatuba iniciara-se como uma “nova Zlín” ou não, é certo que, paralelamente ao seu desenvolvimento, empreendimentos dirigidos por Jan Bata também estavam em andamento

através da Companhia de Viação São Paulo – Mato Grosso (CVSP-MT) e da Companhia Comercial Alto Paraná, no oeste de São Paulo e no sul do Mato Grosso.

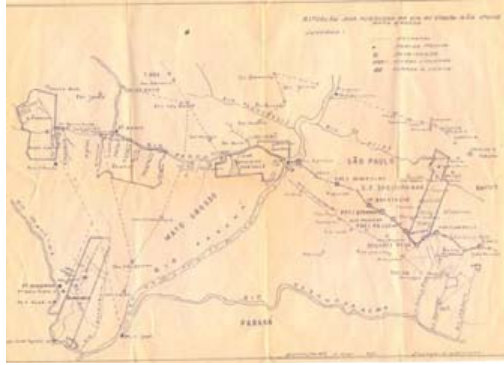
Ainda em 1941, em assembléia realizada pela CVSP-MT definiram-se os estatutos que antecipariam as novas atividades - de resto, em tudo semelhantes àquelas definidas quando da fundação da CVSP-MT, em 1908⁶²:

- 1º. – principalmente realizar e explorar as concessões a ela transferidas pelos Srs. Arthur Diederichsen e Dr. Francisco Tibiriçá, obtidas no Estado de São Paulo, por contrato de 6 de outubro de 1904 e do estado do Mato Grosso, por contrato de 27 de agosto de 1902 e 15 de abril de 1904, escrituras públicas e títulos subseqüentes e outros contratos congêneres já celebrados ou por celebrar;
- 2º. – Explorar a indústria de navegação e transportes no rio Paraná e seus afluentes;
- 3º. – Explorar a criação de gado em suas fazendas;
- 4º. – Dividir lotes e vender as terras de suas concessões e outras de sua propriedade, nelas estabelecer núcleos coloniais ou cultivá-las por conta própria;
- 5º. – Contratar com os governos a arrecadação de qualquer taxa ou imposto nas zonas de suas concessões;
- 6º. – Qualquer outro empreendimento comercial, agrícola ou industrial relacionado com seus negócios é resolvido pela Assembléia Geral (RUIVO, 2008: 06 - nota).

No levantamento das propriedades da CVSP-MT são utilizadas três referências: mapa de 1961, intitulado “Situação dos terrenos da Cia. de Viação São Paulo Mato Grosso” e mapa de 1962, intitulado “áreas colonizadas e a colonizar pela Cia. Viação São Paulo – Mato Grosso” (integrante do anteprojeto Núcleo Presidente Kennedy – Kennedyba) -ambos apresentados aqui- e o mapa apresentado por Dióres Abreu, de 1975 (1976: 213) ⁶³.

⁶² Cf. ABREU (1976: 209). A Companhia tinha por fim: “1º. – Precipuaemente realizar e explorar as concessões que lhes transferem os accionistas Arthur Diederichsen e Doutor Francisco Tibiriçá, obtidas do Estado de São Paulo por contracto de 6 de outubro de 1904, e do estado do Matto Grosso por contractos de 27 de agosto de 1902 e 15 de abril de 1904; 2º. – Explorar a indústria de navegação e transporte no rio Paraná e seus afluentes; 3º. – Explorar a criação de gado para criação e para corte e de gêneros alimentícios e outros de primeira necessidade; 4º. –Vender terras devolutas de suas concessões ou estabelecer nellas nucleos coloniaes; 5º. – Montar e explorar estabelecimentos de criação ou de culturas em suas terras ou nas que venha a adquirir; 6º. - Contractar com os governos a arrecadação de quaesquer taxas ou impostos nas zonas de suas concessões;6º. – qualquer outro empreendimento industrial ou comercial relacionado com seus negocios e resolvido pela Assembleia Geral”.

⁶³ Dos mapas depreende-se uma evolução na quantidade de terras entre 1961 e 1975, no Estado de São Paulo, mas por tratar-se de informação ainda não fundamental para o objetivo da pesquisa optou-se, por ora, por apresentar os mapas mais antigos. Dado também que a situação da Companhia de Viação São Paulo – Mato Grosso após a morte de Jan Bata (1965) não foi levantada. RUIVO (2008:06) comenta que a Cia. foi fechada em meados de 1980.



Figuras 78, 79 “Situação dos terrenos da Cia. de Viação São Paulo Mato Grosso”, 1961. “Áreas colonizadas e a colonizar pela Cia. Viação São Paulo – Mato Grosso”, 1962. Centro de Memória Jindrich Trachta.

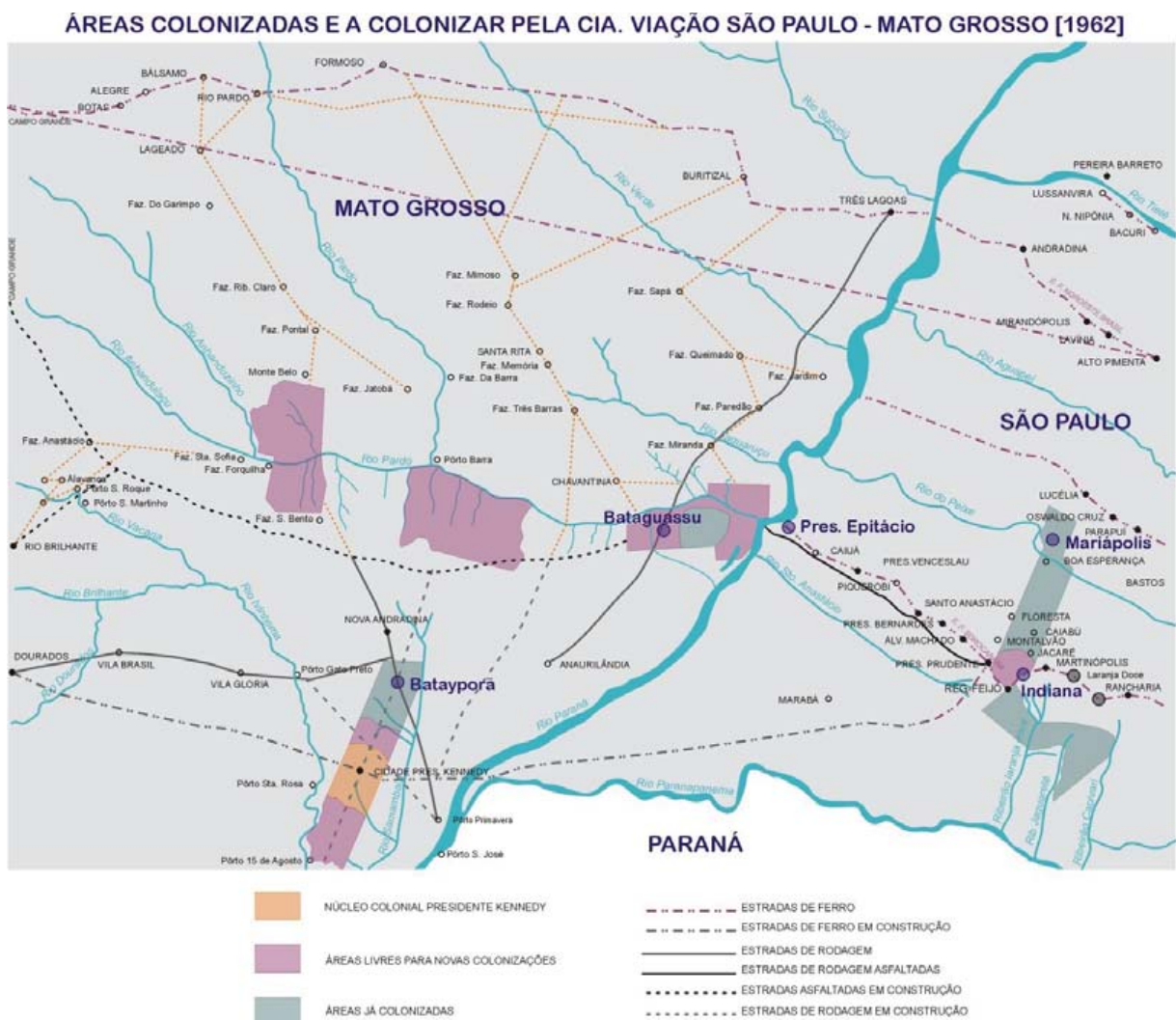


Figura 80 Propriedades de Jan Antonin Bata (CVSP-MT) até 1962 (Consolidação dos mapas “Situação dos terrenos da Cia. de Viação São Paulo Mato Grosso”, 1961 e “Áreas colonizadas e a colonizar pela Cia. Viação São Paulo – Mato Grosso”, 1962). Ana Leticia T. Prado, 2010.

Uma lista das empresas de Jan Bata no Brasil e as principais atividades a partir de 1940 poderia ser assim descrita:

1. SAPACO - Companhia SAPACO para Comércio e Indústria (Batatuba, Piracaia, SP): calçados de couro e borracha, meias;
2. IMPERATRIZ (Estado de SP): rede de cerca de 70 lojas para revenda de calçados Bata no Estado paulista, “*quasi todas as praças da Sorocabana, Central do Brasil, Paulista, S. P. R. e Mogiana*” (NOVIDADES DE BATATUBA, jun. 1942:3);
3. CVSP-MT - Companhia de Viação São Paulo – Mato Grosso (escritório central em Indiana, SP): colonização e agropecuária (no antigo MT), e serviços de navegação fluvial (comércio e turismo) sediado em Porto Tibiriçá (atual Presidente Epitácio, SP);
4. ALPA - Companhia Comercial Alto Paraná (escritório central em Indiana, SP): armazéns comerciais (distribuídos no antigo MT e SP);
5. CIMA - Companhia Industrial Mercantil e Agrícola CIMA (escritório central em Indiana, SP): colonização, agropecuária (algodão, gado) e experimentos, serraria, marcenaria (móveis, portas, batentes, pisos, brinquedos), olaria (pisos, telhas, vasos).

COMPRE SEU CALÇADO NA
A Imperatriz
Da fabrica para seus pés. 70 filiais no Estado de S. Paulo

Eis o distintivo da
Companhia Industrial, Mercantil e Agrícola
Indiana - E. F. S. - C. Postal, 21 - Fone, 6 - Est. S. Paulo

Este signo é a melhor garantia de segurança em negocios. "CIMA" é um mundo inteiro, um mundo trabalhador e produtivo, que muito tem contribuido para o desenvolvimento de nosso país.
"CIMA" mantem relações comerciais com milhares de empresas no Brasil e no mundo inteiro, que se sentem satisfeitas com transações realizadas com a Cia.
"CIMA" é fundadora das prosperas cidades de Regente Feijó e Mariapolis, e tem contribuido para a expansão de muitas outras.

Bata

Tá lá desconfia de nós que a nossa "BATA" serve TI de padrão de medida para os seus calçados de grande letreiro. Calçar com elegancia e economia as batatas das diversas partes do gado é a prerrogativa desta grande empresa brasileira.

Na no Estado de São Paulo existem hoje mais de 70 lojas desconfiadas "A IMPERATRIZ" que vendem os famosos calçados "BATA". Assim, no Brasil sempre outras lojas surgirão para garantir aos que gostam de andar bem calçados.

Cia. SAPACO
BATATUBA - E. F. S. J. - Est. de São Paulo

Visitem **Sete Quedas**
e **IGUASSU** As maiores e mais belas cataratas do mundo!
Viagem quinzenal pelo magnifico e luxuoso Vapor "TIBIRIÇÁ", da Cia. de Viação S. Paulo Mato Grosso. Partidas de Dueto Estação, ponto final da E. F. Sorocabana. Estação de Presidente Epitácio

Quer **trocá, comprar, engordar GADO?**
as melhores condições oferece a
Cia. de Viação São Paulo - Mato Grosso

Mais cedo ou mais tarde...
O lavrador amigo convencer-se-á, por experiencia própria ou por observação de outrem, que o melhor emprego de capital, no momento, é a aquisição de terras na futura Rainha do Sul de Mato Grosso, **BATAGUASSU!**
Terras para quaisquer culturas, tais como algodão, café, batatinha, arroz, feijão, fumo, amendoim, cana, etc., e, o que é mais ainda, — em suaves prestações.
Mas, para que deixar para amanhã o que pôde ser feito hoje? Procure sem demora a
Cia. de Viação São Paulo - Mato Grosso
em Presidente Epitácio, Bataguassú ou Indiana - E. F. S.

Figuras 81-87 Propaganda das empresas de Bata no “Novidades de Batatuba” (1942) e no “Ordem e Progresso” (1950), periódicos brasileiros das empresas de Bata.

Os serviços de navegação fluvial da Companhia de Viação São Paulo – Mato Grosso, conectavam Porto Tibiriçá (atual cidade de Presidente Epitácio/SP, na margem esquerda do rio Paraná), no lado paulista, aos portos XV (Rio Paraná), Porto Alegre (no atual município de Nova Andradina/MS, margem direita do rio Anhanduí-Guaçu) e Entre Rios (atual município de Rio

Brilhante/ MS, entre os rios Vacaria e Brilhante) dentre outros pontos, no lado mato-grossense. Este serviço seria encampado pelo governo federal em 1943, passando a fazer parte do Serviço de Navegação Bacia do Prata (SNBP)⁶⁴.

Importante salientar o papel estratégico que a CVSP-MT poderia ter ocupado nestas regiões, praticando uma conexão econômica – no caso, empreendimentos agroindustriais - entre áreas ainda passíveis de uma ocupação planejada⁶⁵, o que poderia ter sido promissor, se levarmos em conta as intenções manifestas de Jan Bata.

Em relação aos meios de transporte, a região de influência mais aparente da CVSP-MT compreendia terras situadas nos Estados brasileiros de São Paulo e Mato Grosso, conectada por extenso trecho navegável da bacia do alto rio Paraná - o que beneficiava sobretudo as glebas mato-grossenses, providas de acesso direto aos afluentes facilmente navegáveis daquele rio: Pardo, Anhanduí e Ivinhema.

Além disso, a Estrada de Ferro Sorocabana percorria terras e a sede da Cia., em Indiana, indo terminar em Presidente Epitácio, onde a empresa mantinha suas instalações portuárias. Originalmente, o traçado da E.F.S. em direção ao rio Paraná tinha como objetivo final alcançar o rio Paraguai através de sua penetração pelo sul do Mato Grosso, segundo Joaquim Huet Bacellar, chefe da Comissão de Prolongamentos e Desenvolvimentos da E. F. Sorocabana, em 1909 (*apud* QUEIROZ, 2004: 386). O traçado original, que antes visara o Paraná através do rio Paranapanema seria alterado, indo terminar em Presidente Epitácio em 1922, beneficiando os empreendimentos da CVSP-MT.

A realização da conexão da Sorocabana com o rio Paraguai através do sul do Mato Grosso seria objeto de algumas proposições não levadas a cabo até os anos 1950, quando, relacionada também com a continuação da Araraquarense, seria objeto de proposta defendida por Fernando Corrêa da Costa, então governador do Mato Grosso, em discurso quando da instalação da Comissão Interestadual da Bacia do Paraná-Uruguaí (CIBPU), em 1952, na cidade de São Paulo (QUEIROZ, 2004: 387-388). Será explicitado posteriormente o envolvimento da CVSP-MT, sob Jan Bata, com estas questões infraestruturais, quando o empresário contrataria projetos para o desenvolvimento do rio Paraná.

O projeto do Núcleo de Colonização Presidente Kennedy elaborado pela CVSP-MT em 1962 ainda contava com esta conexão São Paulo-Sul do Mato Grosso, como será visto adiante. No caso, tal ligação referia-se a um ramal que sairia de Regente Feijó, próximo a Presidente

⁶⁴ Por questões de segurança nacional, durante os anos da guerra foram nacionalizadas diversas companhias de navegação, criando-se empresas nacionais como o Serviço de Navegação e Administração do Porto do Pará (SNAPP), criado pela nacionalização das empresas privadas Companhia Porto of Pará e a Amazon River Steam Navigation Company Ltd.; e a Companhia Nacional de Navegação Costeira, através do controle da empresa privada Cia. Lage e irmãos (Cf. http://www.cpdoc.fgv.br/dhbb/verbetes_htm/5458_28.asp).

⁶⁵ Como Jan se referia à sua forma de colonização em “Estudos sobre a Migração” (BATA, 1951).

Prudente, atingindo o rio Paraná pouco acima da foz do Paranapanema naquele rio. De fato as obras foram iniciadas em 1953 e não se atingiu o rio Paraná, mas,

[...] o trecho paulista do prolongamento da Sorocabana foi efetivamente construído, se não até Rosana, às margens do rio Paraná, pelo menos até a localidade de Euclides da Cunha, adiante da cidade de Teodoro Sampaio [todas no Estado de SP]. Sabe-se também que as intenções de prolongamento da linha jamais desapareceram de todo: ainda em fins da década de 80, por exemplo, o presidente da FEPASA incluía, entre os projetos da empresa, o 'ramal de Dourados' (QUEIROZ, 2004: 389).

No Mato Grosso, as redes rodoviárias começariam a alcançar cada vez maior proeminência e, a partir de 1952, Queiroz afirma ser

[...] notável o fato de que [...] a Sorocabana já começava a ser substituída, até mesmo em seus contatos com o sul de Mato Grosso, pela concorrência rodoviária exercida no Estado de São Paulo: já neste ano, com efeito, o governador de Mato Grosso se rejubilava com o fato de que a rodovia dirigida ao Porto 15 permitiria o entroncamento 'da nossa rede rodoviária do Sul do Estado com a rede (rodoviária) paulista (QUEIROZ, 2004: 394).

Por outro lado, em relação às atividades econômicas, é importante considerar que a região do extremo oeste paulista entre os rios Paranapanema e do Peixe, e mesmo sul do Mato Grosso – locais das atividades de Jan Bata - foi palco da atuação de vetores que partiam de distintas direções e concorreram para sua ocupação e dinamização econômica. Havia um movimento oeste-leste de transposição do rio Paraná para que uma estrada boiadeira, conectando o sul do Mato Grosso ao oeste paulista, pudesse dar vazão mais direta à demanda dos mercados consumidores de gado, capitaneados pela capital paulista. Havia ainda o movimento leste-oeste apoiado na expansão cafeeira paulista que iria desembocar, mais vigoroso, nesta e em outras regiões no oeste paulista com a fundação de núcleos urbanos. Também no sentido leste-oeste e precedente ou não à expansão cafeeira, a ferrovia seria um terceiro e fundamental elemento a atuar na galvanização destas atividades econômicas e nos núcleos urbanos, locais de apoio e dinamização das atividades rurais.

Mas, este papel estratégico oferecido pela CVSP-MT relaciona-se profundamente com a necessidade de Jan Bata, como imigrante, transitar junto aos diferentes níveis governamentais, políticos e econômicos de modo a garantir o acesso da companhia sobre regiões ainda desprovidas de infra-estruturas.

UM PROJETO DE INDUSTRIALIZAÇÃO PARA O BRASIL, 1940

Como Boris Fausto e vários outros autores indicam, em 1940 o Brasil era um país de população jovem, a qual correspondia a aproximados 54% dos 41,1 milhões de habitantes. Deste total populacional, a população urbana nas cidades de 20 mil habitantes - ou mais - não passava de 27%. As produções agrícola e industrial representavam, respectivamente, 57% e 43% do total produzido pelo país (FAUSTO, 1999: 389-392).

Provavelmente este aspecto de um país ainda predominantemente rural não passou ao largo do conhecimento de Jan Bata, assim como as ações industrializantes do governo Vargas. Em 1940, o empresário desenvolveria um estudo intitulado “Plano de Industrialização do Brasil” o qual, “nos moldes dos muitos outros executados nos diversos países da Europa, da África do Sul, do Oriente Próximo e, também, da América”, teria sido apresentado aos governos Getúlio Vargas, por volta do início dos anos 1940, e Eurico Gaspar Dutra em 1947 (ARCHANJO, 1952: 186), aparentemente sem resultados⁶⁶ em ambas as vezes.

Pela obra de Archanjo, pode-se interpretar que Jan Bata, já naturalizado brasileiro, exortava o governo brasileiro a interceder junto aos governos comunistas (tcheco e outros) pelas indenizações devidas quando das nacionalizações de suas fábricas, e oferecia parte do valor das indenizações à industrialização do Brasil⁶⁷:

[...] Nestas condições o Brasil poderia receber 250.000 toneladas de carvão da Polônia [] no valor aproximado de 200.000 cruzeiros. Na Checoslováquia poderia receber usinas elétricas, tratores, refinarias de petróleo, máquinas têxteis, etc. no valor de Cr\$ 5.500.000.000,00. Agora imagine-se Jan Bata dispondo desse parque mecânico e de 220 milhões de cruzeiros? De que ele não seria capaz? Seria capaz de transformar o Brasil, em dez anos, num país industrial [...] (ARCHANJO, 1952:192).

Archanjo comenta, brevemente, que Jan Bata “viajara ao Brasil e contratara arquitetos para a construção das fábricas em Batatuba e em outras zonas onde pretendia fundar cidades industriais” (1952:141). Não foram encontradas referências de projetos aqui desenvolvidos, pelo contrário, a sua base seria referenciada nas cidades planejadas e implantadas por Jan Bata no exterior e, ainda, num extenso levantamento realizado pela Cia. Bata - ainda em Zlín, que Archanjo denomina de “Livro da Produção”. Citado por Nelson Verlangieri de Oliveira, este compêndio (não localizado) reuniria a experiência da Cia. Bata na forma de gráficos e tabelas, que poderia ter contribuído para os planos de cidades brasileiras:

[...] uma espécie de termômetro que controla a pulsação rítmica dessa imensa organização de 80 fábricas, 6.000 lojas, cerca de duas dezenas de hotéis, vários hospitais, numerosas escolas, mais de 20 restaurantes, uma centena de armazéns, açougues, uzinas [sic] elétricas, abastecimento d’água em 20 cidades Bata disseminadas pelo mundo (1952: 205).

A atividade industrial seria a base econômica das cidades da Companhia. No caso do Brasil, indústrias de sapatos e meias (inclusive indústria de máquinas) ou estabelecimentos agroindustriais como reflorestamento e indústrias de celulose, tecidos, produtos químicos, seda; e atividades como curtumes, beneficiamento de algodão, pecuária etc. (ARCHANJO, 1952: 179). A alegada tradição de planejamento da Cia. permitiria, inclusive, a previsão dos impostos a serem recolhidos pelas cidades novas, depois de determinado número de anos. Conforme Archanjo o

⁶⁶ Cf. entrevista com Nelson Verlangieri d’Oliveira (Presidente Prudente, 26 de maio de 2010).

⁶⁷ Em correspondência entre Jan Bata e o governo brasileiro, por diversas vezes o empresário refere-se aos valores que poderia aplicar no país caso recuperasse, como cidadão brasileiro, seus bens congelados no exterior (ARQUIVO NACIONAL, 1946).

plano de Jan Bata propunha as seguintes cidades, suas atividades econômicas e valores a serem investidos:

	Em milhões de cruzeiros, na época.	Milhões de pares por ano	Capital a ser investido		Imposto no 4º ano	Data do início
			Total*	Em 3 anos*		
Batutuba, SP	Sapatos de couro, borracha, meias e máquinas		387	133	55	1941
Bataberá, SP	Agricultura, criação, florestas, tanino, borracha, papelão, celulose, celofane		140	60	35	1943
Bataibuna, BA	Sapatos de couro, borracha, meias		387	60	55	1948
Batapora, MG	Sapatos, meias		387	60	50	1945
Bataiara, RJ	Sapatos, meias		387	60	50	1950
Batarassu, PE	Sapatos, meias		387	60	50	1951
Batapé, RS	Sapatos, Curtume, meias		387	60	50	1952
Batajubá, PA	Sapatos, meias		387	60	50	1953
Bataguassu, MT	Madeira, artefatos de gado e agrícola, colonização		120	40	25	1949
Batavari, PR	Sapatos, meias		387	60	50	1954

Figura 88 Quadro de cidades idealizadas por Jan Bata para o Brasil, [1940]. ARCHANJO.

Sobre a fundação destas cidades o mesmo autor comentou (em 1952): “[...] Batutuba já é uma cidade em perspectiva. Bataguassu já tem vida própria e Bataberá está sendo iniciada. As outras ainda não foram começadas porque faltam recursos, que se acham retidos no estrangeiro” (1952: 187). Sobre Batutuba e Bataguassu, estas foram efetivamente implantadas - ao que parece, em parte, de acordo com os planos iniciais, mas sobre Bataberá, que Archanjo diz localizar-se no Estado de São Paulo e já ter sido iniciada, não foram obtidas outras informações durante a pesquisa⁶⁸. Há duas hipóteses em relação à Bataberá: ou a fundação que levou o nome de Mariópolis (SP) inicialmente chamar-se-ia Bataberá, ou a Vila CIMA, sede da Companhia Viação São Paulo – Mato Grosso em Indiana (SP), evoluiria para tal cidade, absorvendo Indiana - como as fábricas e habitações Bata envolveram o núcleo antigo de Zlín.

Uma identificação dos potenciais agrícolas e pecuários das regiões indicadas pela tabela e as atividades que Jan Bata imaginava que aconteceriam em Bataberá (“agricultura, criação, florestas, tanino, borracha, papelão, celulose, celofane”) poderiam melhor esclarecer sua localização; por hora, tal análise foge ao escopo desta pesquisa.

De todo modo, ainda que apresentada por Archanjo e não sendo derivada de um documento de Jan Bata, a tabela indica um volume notável de empreendimentos, e permite depreender que estes articulavam atividades industriais e agrícolas.

⁶⁸ Em entrevista, Nelson Verlangieri de Oliveira foi questionado sobre Bataberá, mas ele afirmou não se lembrar de tal localidade.

BATATUBA, 1940 (PIRACAIA, SP)



Figura 89 Jan Bata aponta para “Batatuba” [s.d.]. Arquivo D. L. Arambasic.

Em que pesem as condições de estruturação do território talvez diversas das que Bata havia se habituado na Tchecoslováquia e na Europa (e mesmo em outros países), o extremo oeste paulista e o sul do então Mato Grosso reuniam condições ao empresário para que seus interesses industriais e comerciais pudessem ser mantidos e retomados quando a Guerra findasse. Mas pelo perfil de Bata, a criação de gado, os campos de algodão e mesmo plantações experimentais de plantas fornecedoras de látex deveriam ocorrer inscritas em objetivos maiores, não limitados ao seu sucesso imediato; objetivos não apenas balizados pela formação de um circuito produtivo vertical no Brasil - ainda que isso fosse economicamente fundamental. Em

caso de retomada pós-guerra, a internacionalização da Cia. era um dado da engrenagem produtiva e a rede local deveria integrar-se à rede produtiva mundial na linha das cidades-em-série. Nesse caso, essa ação seria iniciada com o núcleo urbano-produtivo denominado Batatuba.

Após uma conveniente alteração do nome Bata para SAPACO (Sociedade Anônima para o Comércio) devido à concorrência e boicotes promovidos em função de seu poder econômico mundial, Jan Bata viria ao Brasil em 1º de maio de 1940 (estadia não definitiva) para, junto com Jan Klátil, Frantisek Klátil e Jan Kosour procurar um local para a cidade industrial (IVANOV, 2009: 341). O *modus operandi* da companhia Bata, no que diz respeito à fundação de cidades novas, previa como elementos indispensáveis para a instalação da nova fábrica a existência de rodovia, ferrovia e um rio. Além disso, a preferência da companhia por locais onde pudesse imprimir seu próprio conceito de desenvolvimento também refletiria na escolha do local.

A nova cidade seria instalada num lugar que “necessitasse de progresso e desenvolvimento”. A cerca de 90 km da cidade de São Paulo, a região do município de Piracaia onde se implantou Batatuba guardava uma característica de cunho sentimental: “é bem parecido com Zlín”, teria comentado Jan Bata (SILVA, 2003: 43), que produziu um poema sobre o lugar:

As casinhas no morro/ onde o trem corre/ morro abaixo rumo à cidade;
jardins com café/ pastos, cercas/ abaixo de nós vimos – estrada.
Trem serpenteia/ terra vermelha, trabalhada/ arroz em carreiras.
Morros ondulados/ sempre os mesmos/ até quando vem a descida.
Jardins no vale/ nas encostas, em qualquer lugar/ É prazer olhar para aquilo.
Para laranjais, feijão/ até o alto dos morros/ o mato teve que ceder lugar.
Embora sempre combatido/ sempre renascendo/ basta um ano para tanto.
Por isso o queima/ longe ou ao largo/ o lavrador apressado.

As estações ao longo/ onde tens que adivinhar/ de onde veio o povo
 que se aperta no trem/ com sacos de batatas/ para levar à feira.
 Casinhas de terra/ terra com bambu/ olham da sombra das árvores.
 Maravilhoso verde/ se destaca na luz do céu/ com o brilho do sol.
 (Ve vlaku k Batatubě - No trem para Batatuba. BATA, 1941. Trad. Zdenek
 Pracuch).

Os aspectos locais que definiram a escolha do local foram o relevo montanhoso, o clima ameno, a proximidade com a estrada de ferro Bragantina e com o rio Cachoeira, que forneceria água e energia elétrica através da futura usina Arpuí (ARCHANJO, 1952: 16; KOSOUR, 2010), elemento essencial para a instalação de curtumes, olarias e outros equipamentos.

Ainda havia outra vantagem. Segundo Jan Kosour, era um “local distante de grandes centros industriais. Distante de greves e reclamações”, além disso, confirmando Bata “a topografia entre Arpuhy e Canedos lembrava muito a região de Zlín. Ferrovia, rodovia, um rio forte, energia, luz. O chefe decidiu. Começaram as construções” (*apud* IVANOV, 2009: 341).

O terreno onde Batatuba foi iniciada foi adquirido com recursos da Cia. Bata - à parte daqueles custodiados durante a guerra e os quais Jan Bata esperava reaver com o término do conflito (ARCHANJO, 1952: 180) – da família de Benedita Bueno, a qual, mais tarde, se casaria com Jan Kosour (KOSOUR, 2010). Suas dimensões seriam suficientes para o plano de erigir uma cidade industrial de 10.000 habitantes (ARCHANJO, 1952: 16), a qual Bata previa, após 10 anos, tornar-se “[...] *uma cidade tão importante para o Brasil quanto Zlín foi para a Tchecoslováquia* [...]” (*apud* ARCHANJO, 1952: 207. Grifo nosso).

As dimensões limitadas de Batatuba, tal qual a “cidade industrial ideal” que os arquitetos da companhia Bata desenvolviam desde 1937, corroborava aquela preocupação já citada que Bata expressara ao diretor Joseph Hlavnicka a respeito de Zlín: “[...] Temo que por causa disso [a superprodução] crescerão tanto a cidade de Zlín como a firma Bata, até virarem monstros com todas as dificuldades que já conhecemos [...]”. Tempos depois, em 1951, Bata ainda não mudara de idéia quando dizia “Planejar uma cidade *sem limites*, significa prejuízos inimagináveis. Isso aprendi quando formei a primeira cidade industrial na Alemanha e outra na Jugoslavia”⁶⁹ (BATA, 1951: 33, grifo do autor).

O empresário esperava construir a cidade industrial da mesma forma que havia iniciado outras cidades fora do país (ARCHANJO, 1952: 181), ou, de outro modo, seguindo um plano previamente traçado baseado na experiência cinquentenária da cidade-modelo de Zlín e seguido de perto pelas cidades-satélite - ou “em série”: “[...] adquiria uma área de terreno e desbravava, limpava e começava as edificações: primeiro a fábrica, depois as casas dos operários. Só depois vinham os armazéns, cinemas, escolas, hotel etc. etc.” (ARCHANJO, 1952: 208).

⁶⁹ Embora Haan tenha dito que Borovo (ex-Iugoslávia, atual Croácia) foi a primeira. De qualquer forma, ao que tudo indica, ambas foram implantadas por volta de 1931.

Ludmila A. Batova Arambasic, filha de Bata, recorda a construção da colônia industrial:

[] Papai escrevia para, praticamente, todos os jornais patricios, correspondia-se com personalidades destacadas do mundo inteiro. Além da fábrica, que produzia calçados e tinha também um pequeno cortume, produziam-se algumas peças para as máquinas trazidas de Zlín, para as quais não havia componentes aqui... Papai tinha também algumas serrarias nas matas, cuja madeira era utilizada para a construção e também para esquadrias, portas, soalhos, móveis, barcos de madeira, brinquedos, fôrmas de sapateiros, etc. Foram, também, construídas por ele várias olarias e cerâmicas, onde se produziam filtros para água, tijolos, telhas e vasos para flores (*apud* IVANOV, 2009:343, 358).

A fábrica de calçados iniciara suas atividades num momento difícil. Entre os anos de 1939 e 1943 houve no país uma queda na taxa de crescimento industrial decorrente das dificuldades do início da guerra, como a “não renovação do equipamento industrial e as perturbações no comércio internacional” (FAUSTO, 1999: 393). Sob as condições bélicas “[...] o crescimento industrial era limitado pela dificuldade de obtenção de insumos essenciais e de bens de capital que possibilitassem a ampliação da capacidade”, por outro lado, determinados bens poderiam ser produzidos sem este estímulo das importações (FAUSTO, 1997: 55).



Figuras 90-98 Vistas de Batatuba, [s.d.]/ Jan Bata e funcionários. Centro de Memória Jindrich Trachta.

Jan Bata tinha experiência em contornar problemas técnicos e a impossibilidade de importar máquinas e peças de Zlín levava a SAPACO a comemorar, em julho de 1942, a fabricação própria da primeira máquina de cortar couro. Mas a falta de combustível (gasolina) afetava o desenvolvimento do núcleo industrial, como a seção de artefatos de borracha: “A falta do precioso líquido tem sido muito sentida [...] agora que secção de borracha vinha sendo desenvolvida. Batatuba faz um apelo no sentido de ser-lhe mantida a cota que vinha recebendo anteriormente” (Novidades..., 20/06/1942: 03; 18/07/1942: 04). Por outro lado, o comércio local era possível e os produtos de madeira como móveis, por exemplo, que Ludmila Bata Arambasic se referira como produzidos pela serraria de Batatuba, além de abastecerem as construções locais, também seriam comercializados em São Paulo, como comenta Marie Antic (ANTIC, 2010). Disto seria possível inferir que, para produzir móveis, possivelmente carpintarias e mesmo uma fábrica de móveis teriam sido implantadas.

A mídia impressa foi um dos setores fundamentais da organização industrial Bata, para a realização de seu sistema de vida e trabalho, divulgando-o e consolidando-o. Esta prática trazida de fora, no Brasil teve dimensões mais limitadas, mas não menos significativas. O periódico “Novidades de Batatuba”, editado pela SAPACO, bem ilustrava aspectos do “estado de espírito” reinante, enquanto a “pequena Zlín”, “a terra dos bons calçados” - como Batatuba era chamada pelo jornal, dava os primeiros passos em 1942.

Importante salientar que pela sua natureza, o periódico tratava-se, antes de tudo, de um veículo propagandístico da ideologia de Bata. As reproduções de citações do jornal, se não comprovam uma concordância coletiva sobre os fatos à época, são úteis para demonstrar que se buscou, na medida das novas possibilidades, a reprodução do ideário originário de Zlín. A partir da sua cidade-sede, a Cia. Bata lançava mão de uma extensa rede midiática que não se resumia aos jornais. Destes, o periódico “*Zlín*”, publicado três vezes por semana (em Zlín), seria o principal. Seguiam-se a ele cerca de outras 15 publicações especializadas, algumas das quais em idioma estrangeiro, como visto no Capítulo anterior. Além disto, a Cia. operava outros meios como⁷⁰ telefonia, cinema, radiotelégrafo, teletipo, gramofone e rádio, chegando a tentar, por volta de 1936-1937, a compra de sistemas de televisão nos EUA e na Grã-Bretanha e a construção de um sistema de transmissão em Zlín (SZCEZPANIK, 2009: 214).

⁷⁰ Segundo Szczepanik (2009: 214), em 1925 Zlín contava com uma central telefônica automática para 300 números, chegando a 1000 números em 1933; em 1938, um sistema de conferência telefônica permitia 10 chamadas simultâneas, e no mesmo ano, a Cia. produziu um filme sobre a utilização apropriada do telefone chamado “Tempo é dinheiro”. O cinema também foi extensamente utilizado: em 1928, foi criada uma unidade de filmagem como parte do departamento de propaganda para contratar, copiar e distribuir filmes, que passaram a ser produzidos, em parte, no início dos anos 1930. Em 1935, foi contratado um time de jovens cineastas que incluía o vanguardista Alexandr Hackenschmied; em 1936, foi criado um novo estúdio e laboratório de filmes sonorizado, e distribuía nas lojas Bata uma revista semanal sobre cinema, a “Bata Newsreel”; estúdios cinematográficos em Praga seriam locados com o propósito de produção de filmes de ficção (1939-1940); em 1940 ocorreria o primeiro festival de cinema tcheco *Filmové zné* em Zlín e, em 1941, se daria o início da produção de animações. O início das transmissões radiofônicas diárias das indústrias Bata e uma campanha publicitária conjunta da Cia. Bata e da Rádio Tchecoslovaca ocorreria entre 1937 e 1938.

Edições do “Novidades” daquele ano foram preservadas⁷¹. Os artigos do jornal, muitos deles aparentemente escritos pelos próprios funcionários e colaboradores, deixavam entrever que se buscava manter o ideário Bata em evidência – provavelmente como estratégia para estimular a cooperação fabril-, apesar das modificações concretas e iminentes que incidiriam sobre a companhia Bata e sobre Jan Bata naqueles anos.

Assim, a previsão do “Novidades” de 06 de junho de 1942 era a de que a fábrica, que então comportava diversas seções fabris, logo chegasse a 1500 trabalhadores. Dados de Ludmila Bata Arambasic, indicam que em Batatuba “normalmente havia 129 diferentes artigos sendo produzidos” e cerca de 1000 trabalhadores trabalhavam na fábrica em seu apogeu, fornecendo calçados de segurança pra empresas como Mercedes Benz e Petrobras (esta última certamente a partir da década de 1950, depois de sua fundação). Ainda segundo a autora, outros diversos produtos foram lá fabricados: “graxas, cadarços, palmilhas, saltos da madeira para calçados femininos”, máscaras de gás na época da Guerra e, no curtume, “uma significativa parte do couro para a produção dos calçados” (1997).

Segundo o periódico, as atividades desenvolviam-se em seções de compras (couro, miudezas, borrachas e químicas), têxtil (meias); calçados (borracha, palmilhados, “blaqueados”), cálculos (manipulação, modelação, preços), venda (lojas, abastecimento, atacado), oficina mecânica (conservação de máquinas, desenhos, oficina, formas e facas, eletromecânica), construção (casas em construção, moradia, olaria), “auxiliadoras” – fazendas (Escola Industrial, Restaurante, Fazendas, Gado), instalações das lojas, finanças e administração, contabilidade e impostos (Novidades..., 06/06/1942).

O “Novidades” intentava impregnar os trabalhadores com o ideário da “cidade industrial ideal” por meio de artigos lisonjeiros. Assim, o periódico chamava Batatuba de “cidade-jardim”, enaltecia seu viés “idílico”, e afirmava que seu destino era tornar-se uma “cidade industrial brasileira do futuro”. No artigo “Sonhando com a Batatuba do futuro”, o operário Jan Rozvald discorria acerca dos bons prognósticos para Batatuba, que o haviam acometido em sonho. Em outra edição Augusto Nadalutti comentava: “Batatuba cresce... e cresce dentro de nós a convicção de que não demorará muito a realização do projeto que fará dela a mais perfeita cidade industrial do Brasil!” (Novidades..., 20/06/1942 e 18/07/1942).

⁷¹ Conjunto de edições pertencente à família Bata Oliveira, em Presidente Prudente, SP.



Figuras 99, 100 Batatuba. Dizeres de incentivo nos ambientes fabris (“somos sapateiros”, “o trabalho é o melhor educador, amanhã será tarde, comece agora”), [s.d.]. Biblioteca Municipal de Piracaia e Centro de Memória Jindrich Trachta.

No diapasão do “código econômico da moral” preconizado por Tomas Bata, edições do “Novidades” também guardam artigos, apócrifos ou assinados por trabalhadores da fábrica, que discutiam regras de conduta (o uso do fumo, por exemplo) ou expunham problemas internos à fábrica de calçados. Como exemplo, artigo intitulado “Acontecimento” (jun. 1942: 02), relata “distúrbios” (motivo não especificado) com o qual um grupo de funcionários teria causado queda nos lucros da fábrica e demissão dos responsáveis. Artigos de outras edições seguem o mesmo teor doutrinário e permitem entrever fatos não tão positivos no dia-a-dia de Bata quando da implantação da “fábrica entre jardins” brasileira, como “A má ovelha põe o rebanho a perder”, sobre ferramentas furtadas (jul. 1942: 03); “Prescrição”, suscitado pelo desperdício de matéria-prima verificado na fábrica; “A escassês (sic) de gasolina origina a paralisação de 3 oficinas” (jul. 1942: 04, e uma infinidade de outras ocorrências (quebra excessiva de agulhas na linha de produção, falta de uso dos cartões de ponto etc.). De todo modo, como todo jornal de propaganda interna, é de se supor que a maior parte de seu conteúdo veiculasse apenas propaganda positiva e, muitas vezes, calculadamente ufanista⁷².

No clima de otimismo, em julho de 1942 o jornal parabenizava “o mais antigo batador” (Jan Bata preferia denominar os funcionários por “colaboradores” ou “batadores”) da fábrica de calçados, que fora admitido pela empresa um ano antes. Por sua “disciplina e espírito de trabalho”, o batador havia sido transferido da “seção de meias” para a “seção de contabilidade”, fato utilizado pelo periódico como exemplo para os demais funcionários: “Tudo depende de sua vontade. E aí fica um exemplo para os demais batadores” (Novidades..., 1942). Expedientes como este eram frequentemente utilizados pelo jornal para estimular os funcionários da Companhia SAPACO a produzirem mais e melhor. O salário era pago semanalmente, os rendimentos mais altos eram publicados no “Novidades”, com a foto do trabalhador parabenizado. Um interessante quadro na página 1 da edição de 06/06/1942 apresenta os mestres que mais se destacaram na semana, e que alcançaram a melhor produtividade em suas oficinas, dentro do previsto pelo planejamento da empresa. Nele se sobressaem, dentre outros, os operários Danek e Jezek -

⁷² Como nos artigos de 1ª página comemorando datas nacionais ou apoiando discursos de Getúlio Vargas.

possivelmente aqueles mesmos que integraram a lista dos funcionários aportados de Zlín para o início das atividades no Brasil, anteriormente citados.

Evidente o sistema de oficinas competindo entre si: a direção buscava “formar uma equipe de oficinas num *team* quasi esportivo”. Tal qual o *slogan* “Trabalhar coletivamente e viver individualmente”, Batatuba também parece refletir os dois elementos fundamentais na formação do ideário Bata: a cadeia de montagem e as oficinas independentes *competindo entre si*, visando o esforço *coletivo* no fazer a companhia expandir-se e aumentar seus lucros, e a cidade industrial entre jardins - no caso de Batatuba, ainda um pequeno núcleo habitacional, de baixa densidade e com habitações unifamiliares.



Figuras 101-103 Batatuba. Seções da fábrica, [s.d.]. Biblioteca Municipal de Piracaia.

Na linha daquele *slogan*, o dia-a-dia fabril relatado pelo jornal “Novidades de Batatuba” procurava mostrar que os “batadores” haviam absorvido o “espírito Bata” de competitividade e desenvolvimento das capacidades individuais. Neste sentido os batadores eram estimulados a contribuir na produção do periódico, atuando como instrumentos de divulgação do *modus operandi* de Bata, como na arregimentação de jovens aprendizes na formação do corpo operário, observada no artigo escrito por Orlando F. Carvalho, na edição de 04 de julho de 1942. Carvalho conclama pais a enviarem seus jovens filhos a Batatuba: “[...] para terminar, desejava dizer-lhe uma coisa muito importante: veja em casa, se seu filho quer agir na vida, de sorte a impulsionar toda a sua atividade pelo seu bem estar e progresso, podendo chegar a ser – um líder da indústria. Pense bem e mande-o a Batatuba para ver”.

A formação educacional do indivíduo, especialmente os jovens, pela empresa permanecia como uma das ferramentas de seu *modus operandi* visando a eficiência, a produtividade, a difusão de seu ideário. Para tal, os operários e de seus filhos ganharam uma “Escola Mista” e uma “Escola Industrial” já em 1942. A Escola Industrial ministrava aulas à noite, de matemática, história, “material”, contabilidade, português, cálculo, aritmética, mecânica, “sapataria”. Para receber os jovens aprendizes, um edifício para solteiros foi erigido em meio à zona residencial, e parece haver funcionado também como hotel para os refugiados da guerra. Um concurso com premiação em dinheiro buscava estimular os ocupantes do pensionato a manter a ordem e a limpeza em seus aposentos. A vida dos “batadores” era regida por horários rígidos, comunicados no jornal “Novidades” (jul.1942: 04): “5:40 levantar; 6:00 ginástica; 6:30 café matinal; 7:00 trabalho; 11:00 almoço; 11:30 Ping-Pong; 12:30 Trabalho; 17:00 Banho de Chuveiro; 17:30

Jantar; 19:15 Escola; 21:30 Dormir”. Em que pesem os constantes estímulos na forma de dizeres e de prêmios de produtividade, é possível inferir que havia um forte direcionamento na conduta dos trabalhadores e dos aprendizes da fábrica em Batatuba.

Os cuidados com o ambiente urbano eram prova de que se defendia a necessária boa educação das pessoas. Para Batatuba transformar-se numa agradável fábrica entre jardins era necessária a cooperação coletiva e o jornal fazia-se portador dessa atitude, sem esconder o doutrinário por vezes expresso em comentários como: “Para completar o aspecto florido que Batatuba deverá a apresentar a todos que nos visitam, restam ainda alguns colaboradores a cooperar neste sentido. São os que habitam as casas situadas na parte anterior da pensão. Ali as flores ainda não apareceram, o que esperam ansiosamente os demais residentes”. Os jardins também eram objeto de concurso em Batatuba, que chamava as flores de “complemento da beleza da alma”, e procurava estimular aqueles que ainda não haviam realizado o plantio em suas residências (Novidades..., 06/06/1942 e 20/06/1942).

Nos esportes, ainda que em menor escala, intentava-se reproduzir em Batatuba um caráter de amálgama coletivo originário das práticas esportivas e competições organizadas em Zlín⁷³. Uma seção do “Novidades”, intitulada “Novidades esportivas”, informava e estimulava os habitantes a participarem dos jogos de futebol, de corridas ou da construção da quadra de “bola ao cesto”. O E. C. de Batatuba fora fundado em abril de 1941, mesma ocasião da inauguração do campo de futebol, “como também o uniforme e seus elementos” (03/10/1942). Num certame entre o time dos batadores e o Juvenil de Piracaia F. C. o artigo “Os batadores defendem seu pavilhão” comentava: “[...] Em ambas as fases destacou-se o guardião Luizinho, componente do quadro batador que fez defesas verdadeiramente admiráveis. E como duas forças opostas da mesma intensidade se anulam o resultado do encontro foi: 0 a 0. Assim como no encontro principal, a preliminar não registrou nenhum deslize de disciplina, a não ser alguns lances de demasiado entusiasmo e ardor”. Ainda nas vésperas do Natal de 1942 os batadores eram convocados a participar de uma corrida de extensão, com oferecimento de “valiosos prêmios”: “[...] Os batadores que tomarem parte nessa corrida porão à prova a sua resistência”.

Para o clube foi construído um edifício próprio, onde eram realizadas seções de cinema nacional e estrangeiro e animados bailes: “Teve lugar, no sábado passado, dia 6 de Junho, um grande baile em Batatuba, abrilhantado com ótimo Jazz. Quase todos os nossos amigos e colaboradores participaram desta noite de alegria”. As artes eram estimuladas, como em Zlín, onde a companhia organizava exposições e onde montou um Instituto de Artes. Em 1942 se

⁷³ Áreas de lazer e prática esportiva foram formas de manter ocupados os habitantes das cidades industriais, proporcionando-lhes momentos de convívio coletivo e restringindo momentos ociosos. Alain Gatti (2003) refere-se à tradição tcheca do *sokol* para comentar o aspecto de “culto ao corpo” presente nos projetos da companhia. As grandes reuniões esportivas ao ar livre tiveram início em Praga em fins do século XIX e atuavam como um amálgama social, no fortalecimento da mente, do espírito e dos laços sociais em época de turbulência política.

previa que Batatuba teria sua orquestra “[...] composta unicamente por alunos da Escola Industrial [...] É de salientar o interesse e entusiasmo que reina no seio desses futuros músicos, a aprender a arte e ciência da combinação dos sons, que [...] vem sendo a eles ensinada pelo maestro Grmela [...]”.

Batatuba ainda não alcançara as dimensões projetadas, mas procurava-se introduzir ali, mesmo em pequena escala, o conceito de auto-suficiência. Segundo relatos orais⁷⁴, grande parte da cadeia produtiva de fabricação de calçados era controlada pela SAPACO e uma horta era cultivada nas imediações, fornecendo produtos que abasteciam o restaurante da fábrica ou eram doados aos trabalhadores. O seguinte trecho de artigo do dia 27 de setembro de 1942 aponta nesta direção:

Batatuba que até bem pouco tempo era uma cidade exclusivamente industrial tem desenvolvido ultimamente sua agricultura [...] Embora os calçados as meias e a oficina mecânica [a fábrica desenvolvia suas próprias máquinas] continuem a ser os principais pilares da produção fabril de Batatuba surgiu, agora a exploração com sucesso da agricultura, que dentro em breve prometerá salientar-se e aquilatar-se às demais. Esta terra fértil estará em breve produzindo arroz, milho, verdura, batatas, etc... suprindo assim toda a população de Batatuba [...] antecipadamente poderemos acrescentar que o campo para o plantio de arroz acha-se quasi em época de receber a semente [...] Por este motivo cremos que no próximo ano Batatuba irá consumir o que produziu. É este mais um motivo de orgulho para os Batatubenses! (Novidades..., 1942).

Em 1951, no livro *Estudos sobre a Migração*, Jan Bata definia “Batatuba (SAPACO)” como uma dentre as localidades colonizadas pela CVSP-MT numa lista denominada “Habitantes colocados nas Glébas e Patrimônios da Cia. de Viação São Paulo – Mato Grosso”⁷⁵. Naquele ano o empresário estava envolvido com ideias sobre “colonização mista” agroindustrial, ideias que ele atribuía a Henry Ford, e citava Batatuba e Indiana como locais possíveis de receberem “uma colonização industrial nas mesmas condições da do trabalho agrícola”. Assim, embora Jan Bata salientasse que os preços das terras ao redor daquelas localidades representassem uma dificuldade de realização do projeto, apresentava um esboço que acreditava tornar possível realizar aquele tipo de colonização:

A composição de valores, neste caso, seria diferente. As terras no plano de colonização agrícola estão sendo vendidas pelo preço de Cr\$1.000,00 por hectare. Em Indiana e Batatuba custaria cerca de Cr\$5.000,00 por hectare. Entretanto, a família de 7 pessoas necessitaria de somente 3 a 5 hectares de terra, desde que a maior parte da receita surgiria do trabalho industrial [...]

⁷⁴ Conversas informais com as funcionárias Patrícia Spina e Soraia Poloni, da escola Siqueira Campos. O couro seria fornecido pela CVSP-MT e suas atividades no oeste paulista.

⁷⁵ É necessário realizar um cruzamento de informações aqui: a SAPACO, teoricamente uma ramificação da Cia. Bata, teria sido implantada com recursos desta empresa. Isto parece não ter impedido Jan Bata de afirmar que implantou o núcleo através da CVSP-MT. A lista inclui, ainda, localidades como Regente Feijó e Indiana, de ocupação anterior a 1940, pela mesma CVSP-MT – neste caso, a informação de Bata carece de esclarecimento.

Será preciso elaborar um calculo detalhado deste tipo de colonização, mas já se pode prever que isso é bem viável uma vez que seja assegurado o numerario pelo emprestimo citado⁷⁶ [...]

A idéia de se formar um operariado mixto industrial-agrario, concebida por Henry Ford é bem interessante para o Brasil, e eu estou disposto a fazer uma experiência convincente que, aliás, para mim não seria nenhuma experiência, e sim uma tarefa simplesmente necessária a ser provada (BATA, 1951: 56, itálico nosso).

Parece que Bata buscava adaptar-se à realidade brasileira, mas sem prescindir de utilizar todo o *know-how* acumulado e utilizado com êxito desde a experiência de Zlín.

Devido aos processos judiciais vividos por Jan Bata, concernentes tanto à nacionalização da Bata A. S. Zlín pelo governo comunista tcheco, quanto às disputas pelo controle de toda a companhia nos processos movidos por familiares, por volta de 1952 Archanjo afirmava estar Jan Bata desenvolvendo Batatuba “quase sem recursos” (1952: 186). Tal situação refletir-se-ia também nas atividades das novas empresas, como será visto adiante.

Pelos motivos acima assinalados e provavelmente outros motivos, Batatuba permaneceu como um projeto durante 24 anos. Algo provavelmente impensável para quem contribuía para a realização de dezenas de cidades e núcleos industriais em todo o mundo num espaço de tempo de cerca de dez anos – anos 1930 a início dos 1940.

Em seu início, Batatuba recebera refugiados de guerra de várias nacionalidades (SILVA, 2003: 44, 46), que retornaram aos seus países de origem logo que terminou o conflito. Por outro lado, a exemplo do tcheco Zdenek Pracuch (entrevistado desta pesquisa e que obteve formação na Escola técnica Bata de Zlín), que chegara ao Brasil em 1949 e trabalhara em Batatuba, Indiana e Bataguassu, muitos destes estrangeiros permaneceram e participaram dos empreendimentos de Jan Bata no Brasil. Tanto Arambasic (1997) como Kosour (2010) referem-se aos muitos técnicos formados nos ambientes fabris da SAPACO que, ao deixarem a fábrica, eram “procurados de norte a sul” (ARAMBASIC, 1997), empregaram-se em outros pontos do país ou abriram seus próprios negócios calçadistas.

O PLANO DE BATATUBA

Dos documentos levantados referentes ao plano de Batatuba, três estão sendo considerados para a sua análise: dois estudos e o plano “final”. Os demais materiais são levantamentos e rascunhos que têm como base aquela planta final e serão oportunamente apresentados. Todo o material foi obtido no Centro de Memória Jindrich Trachta em Batayporã.

Mesmo sem indicação de autoria⁷⁷, local ou data, é possível identificar claramente a filiação dos três desenhos principais aos planos anteriormente apresentados para uma “cidade

⁷⁶ A citada obra foi apresentada com o intuito de se obter um empréstimo junto às autoridades italianas.

⁷⁷ A planta “final” contém uma assinatura à margem da folha, mas seu autor ainda não foi identificado. Cabe ressaltar a possibilidade de o dono da assinatura não ser, obrigatoriamente, o autor do projeto.

industrial ideal” desenvolvidos pelo escritório central de arquitetos da Cia. Bata em Zlín. No caso de Batatuba, o modelo de Zlín certamente utilizado foi aquele, já apresentado, de Richard Podzemny, de 1937. Por associação, a provável sequência cronológica das três plantas de Batatuba citadas começaria no esboço que mais se assemelha ao projeto de Podzemny, e em cuja folha há um carimbo no idioma tcheco com campos não preenchidos⁷⁸, seguida pelo segundo esboço, de desenho mais arredondado e implantação vizinha do rio Cachoeira. Este último se direcionaria formalmente para a solução da planta “final”, desenhada a nanquim.

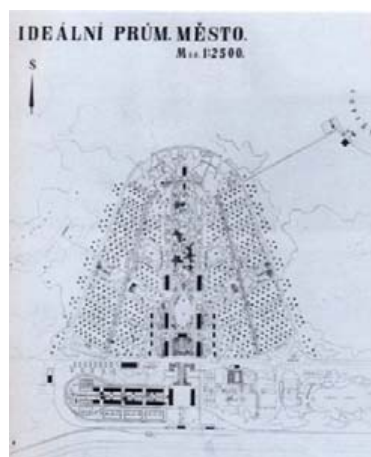


Figura 104 Richard Podzemny. Modelo de “cidade industrial ideal”, 1937. NOVAK.



Figura 105 Estudo para Batatuba, [s.d.]. Centro de Memória Jindrich Trachta.

⁷⁸ Carimbo do tipo usado em pranchas projetuais, com campos como Navrhoval (“Proposta”), Kreslil (“Desenhada”), Kontroloval (“Verificada”), Schválil (“Aprovada”), Kopiroval (“Copiada”) etc. Um carimbo muito semelhante aparece na reprodução de pranchas projetuais de habitações, produzidas em Zlín, no livro de Pavel Novak (1993: p.e. 36, 40, 43 etc.).

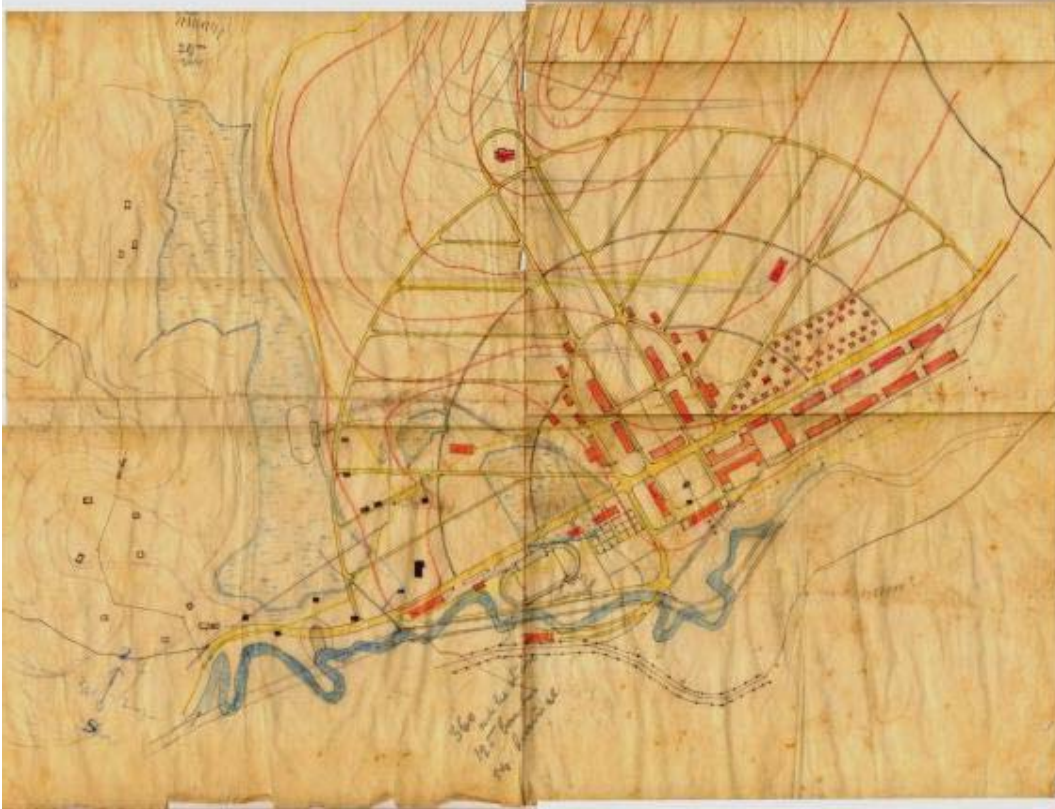


Figura 106 Estudo para Batatuba, [s.d.]. Centro de Memória Jindrich Trachta.

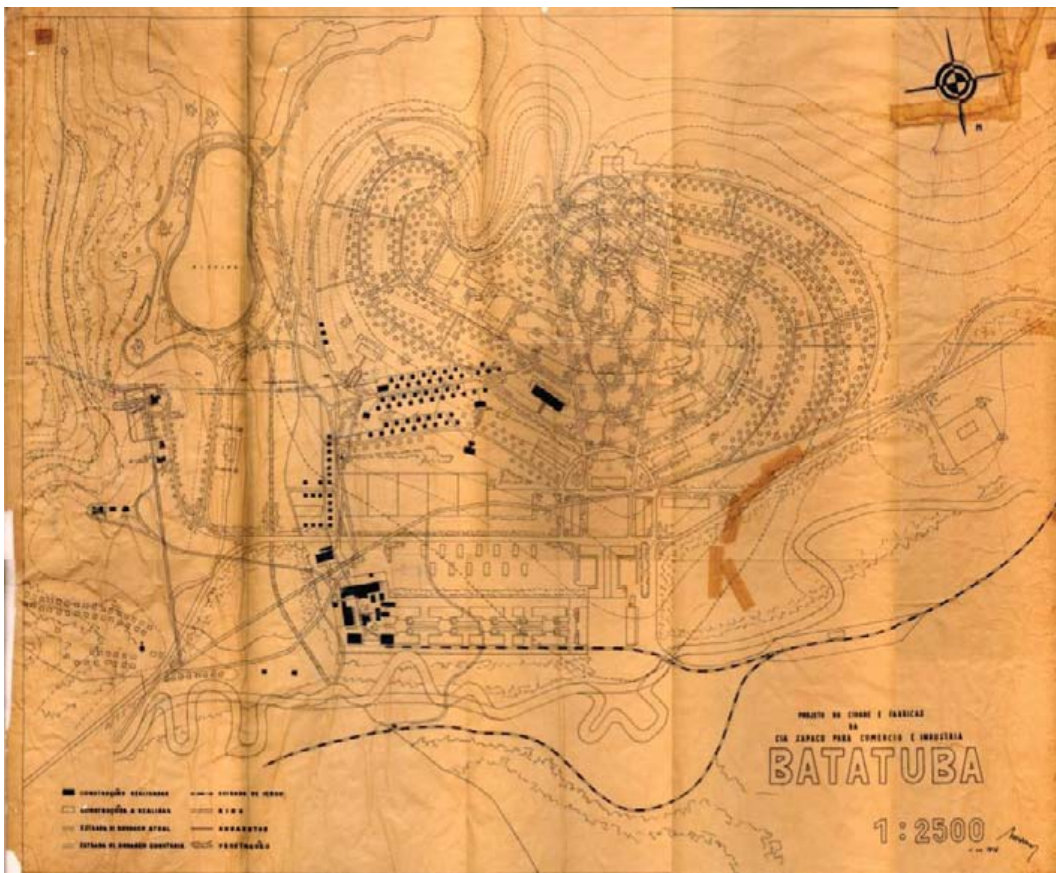


Figura 107 Plano de Batatuba a nanquim, 1948. Centro de Memória Jindrich Trachta.

O conceito embutido no projeto da cidade ideal de Bata parece se concretizar em formas, tipologias e funções fundamentais, pré-definidas e intercambiáveis – edificações, usos, viário, que são esquematizados e reagrupados conforme a necessidade do local onde se implantará o núcleo industrial. Como as habitações de Zlín, dispostas “*like scattered Legos*” (como *Legos* espalhados) (SHAW, 2007).

Esta standardização é levada ao seu termo em Batatuba: uma comparação com o projeto de Podzemny e os dos núcleos de Partizanske (Batovany, Eslováquia) e Sezimovo Usti (Rep. Tcheca) leva a diversas correspondências. Esta “consistência” nas soluções ao longo dos projetos, como diria Maria Topolcanska (2005b), é tal, que, mesmo na falta de informações mais detalhadas, arriscamo-nos a identificar a função de alguns edifícios propostos em Batatuba, realizando uma análise comparativa entre a planta de Batatuba e as plantas daquelas cidades.



- | | | |
|-----------------------------|------------------------------------|-------------------------------------|
| 01. Centro Industrial | 13. Centro Social | 25. Resid. Bata |
| 02. Edifício Administrativo | 14. Garagem Central | 26. Piscina |
| 03. Instituto Social | 15. Igreja | 27. Resid. Klátil e Smid |
| 04. Estação Ferroviária | 16. Hospital | 28. Habitações |
| 05. Estacionamento | 17. Escolas | 29. Mercado/ Refeitório/ Açougue |
| 06. Artesãos | 18. Hotéis Moças/ Rapazes | 30. Fábricas |
| 07. <i>Kalverstraat</i> | 19. Pensionato Moças/ Rapazes | 31. Clube/ Cinema |
| 08. Parque | 20. Internatos ou Escolas Técnicas | 32. Escola Mista |
| 09. Escritórios | 21. Boxes Comerciais | 33. Escola Estadual Siqueira Campos |
| 10. Praça do Trabalho | 22. Habitações Unifamiliares | 34. Pensionato Rapazes |
| 11. Quadras Esportivas | 23. Garagens das habitações | 35. Habitações |
| 12. Loja de Departamentos | 24. Horta Experimental | |

Figura 108 Plano de Batatuba a nanquim, 1948, adaptado com legendas a partir de plantas de cidade ideal em Novak (1993). Centro de Memória Jindrich Trachta/ Georgia Carolina C. Costa.

A organização urbana descreve-se basicamente por eixo central que se configura como um grande parque linear estruturador e ao longo do qual se dispõem os edifícios de caráter público/coletivo, como escolas, hotéis e internatos para moças e rapazes; de ambos os lados deste eixo e em posição diagonal a ele, formando a imagem aproximada de uma mariposa, partem malhas de ruas onde estão dispostos os setores privados/ domésticos de moradias com áreas para comércio local e para estacionamento de carros de moradores.

Na extremidade superior do eixo/ parque localiza-se o Hospital, e na outra, a Praça do Trabalho, na qual se situam um edifício de escritórios, o Centro Comunitário e a Loja de Departamentos – que não poderia faltar, dada a natureza do trabalho da Companhia. Desta “rótula” representada pela Praça do Trabalho, segue um conjunto de edifícios – Cinema, teatro, possivelmente Prefeitura, com estacionamentos, que se conecta a outro eixo, perpendicular ao Parque: o setor de edifícios industriais/ fabris. Este setor industrial tem um Instituto Social, um edifício administrativo, as fábricas e, dado interessante, um setor para “artesãos”, e se desenvolve paralelamente aos eixos de circulação extra-urbanos, locais de passagem das matérias-primas: a rodovia de um lado, e o ramal próprio de via férrea e o curso d’água- o rio Cachoeira, aqui retificado – de outro.

Para uma autêntica “fábrica entre jardins”, como Tomas Bata preferira desde os anos 1920 (SLAPETA, 2009: 57), as massas vegetais não poderiam deixar de serem indicadas. O verde separa as habitações unifamiliares entre si, dispostas alternadamente em lotes de dimensões generosas; separa as zonas habitacionais das institucionais e estas da industrial. O parque, estruturador, completa o paisagismo – com um templo religioso em seu interior.

O complexo esportivo se divide entre as quadras recreativas, contíguas ao núcleo efetivamente construído, e a enorme “Piscina” - que mais aparenta um lago (única edificação legendada) - na cota mais alta do terreno, junto a algumas nascentes existentes no local. Para completar, uma “horta experimental” ao largo da composição, para abastecer a cidade industrial.

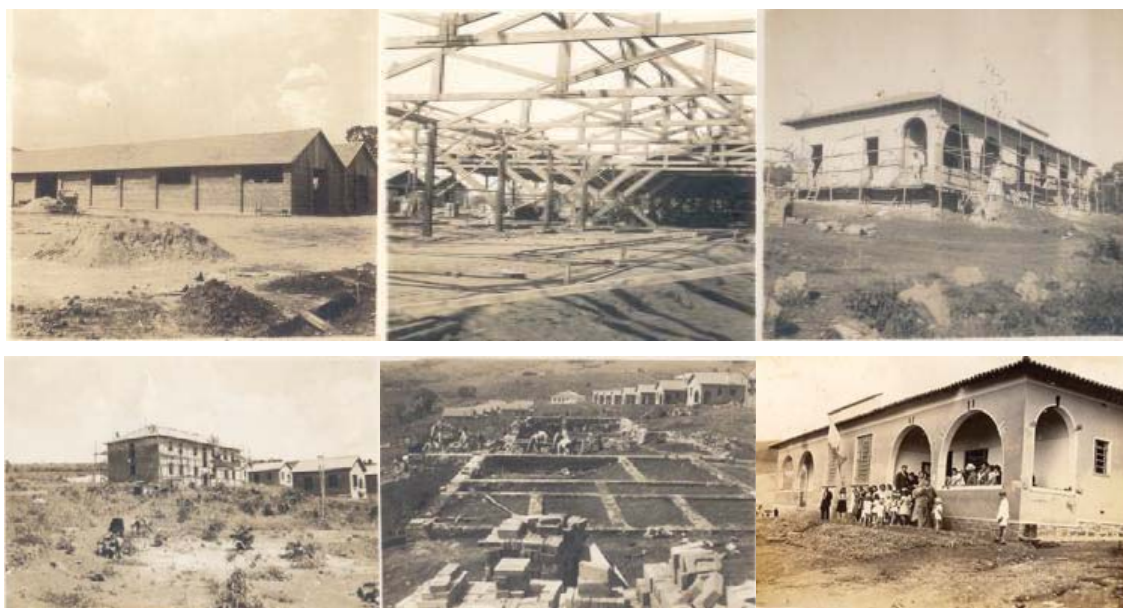


Figuras 109, 110 Piscinas em Mohlin e em Zlin, [193-]. Arquivo D. L. Arambasic e NOVAK.

Ao contrário de afirmar que do plano de Batatuba enquanto “cidade ideal” foi executada apenas uma pequena parte, a rigor pode-se dizer que quase nada foi construído. As áreas em negrito do plano urbano e a visitas às edificações remanescentes permitem identificar o que foi efetivamente construído. É de se notar que este trecho apresenta certa independência em relação ao plano geral: encaixa-se neste, mas dele parece não fazer parte. Se levarmos em consideração a data das construções e a data expressa na margem da folha a nanquim,

“1.XII.1948”, podemos ser levados a concluir que o plano para a cidade industrial foi desenvolvido enquanto sua “semente” já germinara e estava em funcionamento. Não é possível, ainda, afirmar em que local teria sido elaborado o “Projeto da Cidade e Fabricas da Cia SAPACO para Comercio e Industria”, pois como afirmado no capítulo anterior, as mudanças ocorridas no escritório central de arquitetos da Cia. no pós-guerra alterou sua direção e seu quadro de arquitetos⁷⁹, portanto, apesar do carimbo numa das plantas apresentar-se no idioma tcheco, existe a probabilidade de sua elaboração ter-se dado fora de Zlín.

No Instituto Geográfico e Cartográfico do Estado de São Paulo (IGC) foram obtidas fotografias que retratam o momento de construção das unidades habitacionais, do alojamento dos solteiros, da fábrica, da residência de Jan Bata e da escola. São imagens datadas de 1943⁸⁰. Um antigo álbum de fotografias, de propriedade da Escola Estadual Siqueira Campos (em Batatuba), aponta claramente a data da “Escola Mista de Batatuba”, mostrando que esta já estava em funcionamento em 1942. Em algumas das fotos é possível identificar habitações ao fundo. Daí infere-se que os demais edifícios no núcleo já deveriam estar erigidos neste mesmo ano.



Figuras 111-115 Momentos da construção do núcleo fabril de Batatuba, [ago. 1943]. Instituto Geográfico e Cartográfico do Estado de São Paulo.

Figura 116 Escola Mista de Batatuba. Presença de Jan Bata nas comemorações do Dia 15 de Novembro e cerimônia de Primeira Comunhão realizada na escola, 1942. E. E. José Siqueira Campos.

Segundo informou o “Novidades”, uma seção de construção de Batatuba estaria sob responsabilidade de João Kaspar, mas sobre ele ou sobre o tcheco Bajgar (integrante do primeiro grupo a chegar ao Brasil) ainda se carece de informações precisas. Documentação levantada no Centro de Memória Jindrich Trachta a respeito das expedições de desbravamento da Gleba Samambaia (propriedade da CVSP-MT no antigo Estado do Mato Grosso, região do atual

⁷⁹ Em 1948 Vladimir Karfik e Frantisek Gahura deixaram Zlín e Jiri Vozenilek tornou-se o novo líder do escritório de projetos (SLAPETA, 2009: 66).

⁸⁰ A maioria refere-se a datas entre colchetes, no geral, as mesmas datas da doação ao Instituto.

município de Batayporã/ MS) informa que João Kaspar esteve envolvido tanto naquela expedição quanto na construção de equipamentos agroindustriais⁸¹ no oeste paulista. Segundo informa Ludmila Arambasic, a seção de construção de Batatuba seria responsável por novas construções e também pela manutenção das casas e da fábrica (ARAMBASIC, 1997).

A fábrica de calçados teria se mantido em funcionamento enquanto era administrada por Jan Bata, até sua morte em 1965, e depois por seu filho Jan Tomas até 1977. Após, a empresa passaria a ser dirigida por familiares e antigos funcionários, e sua produção aparentemente decaiu, tendo sido decretada sua falência em 1983, num processo dificultado por questões de regularização fundiária que impedem o leilão público das terras da empresa para pagamento de dívidas (PIRACAIA HOJE, 2005; NASSER, 2006) e que se estende até os dias atuais - em 2010 a massa falida da Cia. SAPACO encontrava-se sob gestão de Luis Henrique Bueno (PIRACAIA HOJE, 2005: 06).

Quanto à preservação deste conjunto e de sua história, resalte-se a importância dos remanescentes do núcleo industrial de Batatuba informada, em âmbito local, pelo Plano Diretor do município de Piracaia, do qual Batatuba faz parte como distrito. O lugar figura no plano diretor, artigo 94, como “Zona de Preservação Histórico-Cultural” (ZPHC), cuja denominação insere Batatuba numa área *non aedificandi* circular de seiscentos metros de diâmetro onde estão incluídos os edifícios fabris, a antiga residência de Jan Bata e o núcleo residencial remanescentes. O local, “gleba de terras e edificações pertencente à antiga empresa de sapatos SAPACO”, também é considerado pelo mesmo documento, artigo 95, como “Zona de Especial Interesse Social” (ZEIS), que preconiza “funcionar para operar intervenções urbanas de interesse social notório que favoreçam a população local”, sendo nele previsto o uso habitacional (PIRACAIA, 2007).



Figuras 117-119 Vistas de Batatuba, 2009-2010 - Casas. Geórgia C. Capistrano da Costa.

⁸¹ No caso, equipamentos relacionados ao beneficiamento de arroz e ao abastecimento de água. Pastas com documentos da Companhia Viação São Paulo- Mato Grosso. Espécie de resumo de telegramas trocados entre João Kaspar (São Paulo) e pessoa não identificada (Batatuba), de numeração 250, entre 09 a 13 de setembro de 1943, no idioma tcheco. Tradução da pesquisadora.



Figuras 120-122 Vistas de Batatuba, 2009-2010 – Antigos Escola, Clube e Armazém/ Loja. Geórgia C. Capistrano da Costa.



Figuras 123-125 Vistas de Batatuba, 2009-2010 – Antigos Restaurante, Edifício habitacional para solteiros/ hotel, Galpões fabris. Geórgia C. Capistrano da Costa.

VILA CIMA, 1940 (INDIANA, SP)

No prólogo da obra "Saudades do Brasil", Lévi-Strauss descreve sua viagem ao Brasil ocidental entre 1935 e 1939: “[...] Em 1935 encontravam-se no comércio mapas geográficos de menos de vinte anos, nos quais todo o oeste do estado [de São Paulo] era deixado em branco com esta única menção: territórios desconhecidos habitados pelos índios” (LÉVI-STRAUSS, 2001:22).

Esta citação, tomada em conjunto com relatos referentes ao devassamento daqueles territórios pelas frentes pioneiras do café e à implantação das linhas das estradas de ferro Noroeste do Brasil, Paulista e Sorocabana ao longo das primeiras décadas do século XX⁸², permite entrever o contexto de origem da atuação de Bata no Brasil quando da aquisição, por ele, da CVSP-MT. Um pouco da história desta companhia é contada pelo Capitão Francisco Whitaker, em cujas memórias, relatadas em 1934, refere-se à Indiana e ao o Porto Tibiriçá, à margem do rio Paraná, como os locais a partir dos quais se iniciou efetivamente o povoamento da Alta Sorocabana.

O que se infere de interessante em seu relato é menos a exatidão desta informação (e a possibilidade de existirem outros pontos de povoamento mais pujantes ou não) e mais o caráter “desbravador” do empreendimento por ele realizado no início dos anos 1910 do século XX. Whitaker fora contratado por um dos proprietários da Companhia de Viação São Paulo - Mato

⁸² A este respeito são também bastante conhecidos nas fontes primárias relativas ao assunto naquele período os relatos das dificuldades enfrentadas pelos construtores das vias férreas, das quais sobressaem, além da malária, os sucessivos ataques dos índios coroados às frentes de trabalho, o que levou o governo federal a buscar o general Cândido Rondon para atuar na pacificação das contendidas.

Grosso (CVSP-MT), Arthur Diederichsen, para realizar a abertura⁸³ de uma estrada boiadeira no Estado de São Paulo, partindo de Campos Novos do Paranapanema (atual município de Campos Novos Paulista, SP) e chegando ao rio Paraná, no Porto Tibiriçá, através daquele “remoto e vasto sertão” do oeste paulista. Do lado mato-grossense, Francisco Tibiriçá, sócio de Diederichsen, se encarregava de abrir uma estrada com a mesma função, ligando o Porto XV (região da futura Bataguassu) - nas margens do Paraná opostos ao Porto Tibiriçá - aos campos de Vacaria, no centro-sul do antigo Mato Grosso.

Assim, o atual município de Indiana foi, originalmente, ponto de apoio em terras da CVSP-MT quando da abertura da estrada boiadeira em direção ao Porto Tibiriçá. Os obstáculos para a penetração e a fixação naquelas regiões são bem ilustrados pelo Capitão Whitaker em seu relato:

Devido à impossibilidade de se encontrarem carreiros ou tropeiros que se encarregassem do transporte de gêneros para o Pôrto [Tibiriçá], pois todos êles pelavam-se de mêdo dos coroados, havíamos resolvido fazer pelo Tietê os transportes que fôsem necessários, até que o Pôrto tivesse produção de cereais. Ora, tendo eu, na minha descida pelo Tietê, verificado o quanto a sua navegação é precária, e estando perdida a derrubada feita pelo Cel. Sanches, só nos restava uma solução: afrontar, de qualquer forma, os perigos da mata, e por ela transportar nossas cargas.

Estudando caso com a atenção que ele merecia, vi de pronto que, a primeira coisa que tínhamos que fazer, para que esta solução não falhasse e garantisse definitivamente os serviços de transportes para o Pôrto era estabelecer na bôca da mata e fim dos campos do Laranja Doce, um pôsto de recursos, para onde viria um homem animoso e prático, dirigi-lo.

Eis a razão primeira da fundação de Indiana (*apud* ABREU, 1965: 454-455).

Mas, ainda de acordo com Whitaker, o lucro obtido pelo trânsito de gado particular pela nova estrada era insuficiente para compensar o investimento realizado, pois o caminho histórico de escoamento do gado mato-grossense para os mercados consumidores demandava o Triângulo Mineiro, via Santana de Paranaíba (no extremo Nordeste do atual Mato Grosso do Sul) e Barretos (SP); “foi então, quando surgiu a idéia de transformar-se a Indiana, de simples entreposto, num grande centro distribuidor do gado de Mato Grosso” (*apud* ABREU, 1965: 457). Tornando-se centro distribuidor de gado magro e centro de engorda, a partir de 1917, a chegada dos trilhos da Sorocabana permitiria o embarque dos animais diretamente para São Paulo (1976: 210). Indiana e Porto Alegre, fazenda da CVSP-MT às margens do rio Anhanduí, estado do Mato Grosso, formariam, nos anos 1910, os principais centros de comércio de gado da companhia.

A CVSP-MT também mantinha entrepostos comerciais em Indiana e Porto Tibiriçá em São Paulo, e em Porto Alegre e Entre Rios (Rio Ivinhema), no lado mato-grossense, “sendo os do Mato Grosso importantes entrepostos comerciais para uma região muito grande e desprovida de

⁸³ Conforme concessão obtida pela nascente CVSP-MT junto ao governo estadual, comentada anteriormente na descrição dos estatutos da empresa.

recursos [...]. Os armazéns de São Paulo [Indiana] tinham nos empregados da Companhia seus principais fregueses. Porto Tibiriçá abastecia quem navegasse pelo Paraná” (ABREU, 1976: 211). Estas localidades ainda integravam o rol de terras da Companhia em 1961-1962, conforme pode ser aferido nos mapas pesquisados no Centro de Memória Jindrich Trachta e na UNESP Presidente Prudente.

Pode-se inferir que a partir de 1940 a “vocação pecuária” de Indiana exerceria algum papel no intento de Jan Bata de desenvolver criação de gado com vistas ao abastecimento de couro para as suas indústrias, além de outros objetivos. Kuslova e Antic, como visto, já haviam comentado sobre o interesse de Bata pela matéria-prima brasileira desde 1925, fato que poderia ser corroborado por Ivanov, ao apontar que a intenção de garantir-se em relação ao suprimento de couro animal levava Jan Bata a planejar uma “criação tecnológica do gado” no Brasil, intenção captada pela representação tcheca no país, que afirmava em notícia: “Bata compra atualmente por volta de dois milhões de couros bovinos para as suas empresas no mundo inteiro [...], pretende, por cruzamentos e manejo adequado, com métodos científicos, conseguir couros melhores, e maior quantidade e, assim, conseguir matéria-prima própria” (IVANOV, 2009: 344-345).

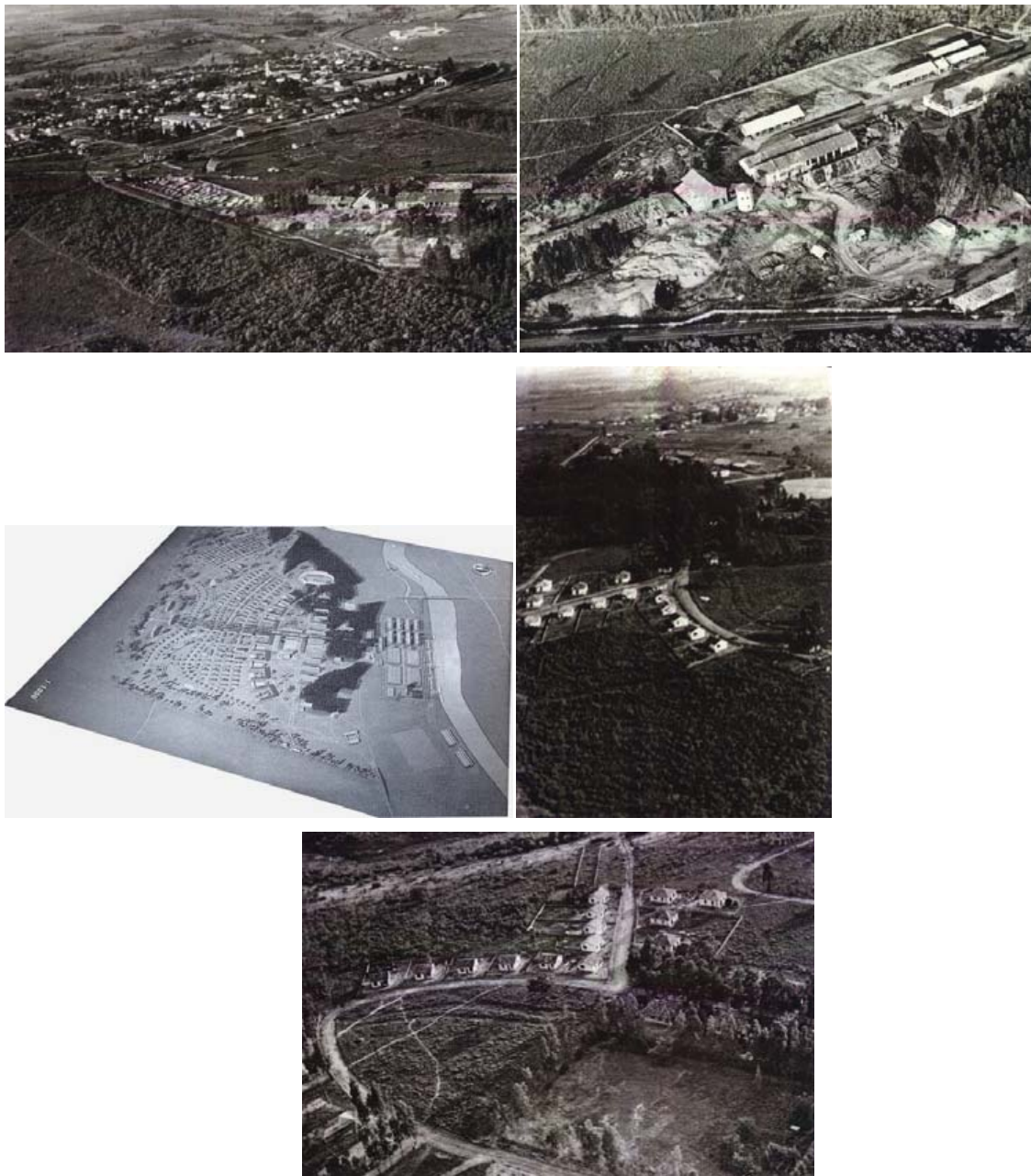
Como apontado, Indiana se desenvolveu no contexto de conexão de estrada boiadeira com estrada de ferro, participante das frentes pioneiras que definiram o crescimento econômico da região da Alta Sorocabana, com a produção agropecuária e industrial para abastecer as exportações e a demanda interna - carne, açúcar, arroz, algodão, etc. No Brasil de 1940 a proporção da produção agrícola sobre o total era de 57%, como visto. Neste contexto econômico, a produção de algodão cresceu, para atender à demanda da indústria têxtil nacional e às exportações. O mercado interno também estimulou a produção de cereais, carne etc. (FAUSTO, 1999: 391-392).

A partir dos anos 1940 Indiana seria sede da CVSP-MT - que em 1955 se intitulava “*a mais antiga empreza colonizadora da Alta Sorocabana*”⁸⁴, realizando comércio de madeira, colonização, arrendamento, criação e venda de gado. Além disso, Indiana também seria sede de sua concessionária Companhia Comercial Alto Paraná e da Cia. CIMA (Companhia Industrial Mercantil e Agrícola). Especificamente a Cia. CIMA, como dito, foi criada por Jan Bata para atividades de colonização, agropecuária (algodão e gado) e experimentos na área, serraria, marcenaria e olaria. Informações adicionais da família de Nelson Verlangieri de Oliveira indicam que, com ela, pretendia-se realizar experimentos com serraria (destilação de acetona e álcool), produção de divisórias e fábrica de brinquedos.

⁸⁴ De acordo com o subtítulo de uma folha de ofício da empresa, de 08 de novembro de 1955 (Arquivo Morumbi UNESP Presidente Prudente) e com as edições do periódico “Ordem e Progresso”.

Como será apresentado, a Vila CIMA foi objeto de um planejamento arquitetônico-urbanístico de filiação próxima a Batatuba, por isso inclui-se no rol das cidades-Bata no Brasil pesquisadas pelo presente trabalho, tanto por esta conexão quanto pelo fato de ter sido um projeto que, ao que tudo indica, teve uma concretização, mesmo que inicial.

A área, de propriedade da CVSP-MT, lindeira à estação férrea de Indiana, abrigaria um complexo de edifícios habitacionais, gerenciais e galpões agroindustriais, onde tanto a CVSP-MT quanto a Cia. CIMA tinham sede (SILVA, 2003: 48).



Figuras 126-127 Complexo agroindustrial da Cia. CIMA. Na primeira foto, Indiana á esquerda e Cia. CIMA à direita [s.d.]. Arquivo Bata Oliveira.

Figura 128 Projeto de uma “cidade industrial ideal”, de Jiri Vozenilek, 1940. (NOVAK, 1993: 256).

Figuras 129, 130 Setor residencial no complexo da Cia. CIMA, separado dos edifícios agroindustriais por densa mata preservada, [s.d.]. Remete à solução comumente adotada nos projetos da Cia. de separar, com a vegetação, o setor industrial dos outros setores. Arquivo Bata Oliveira.

Como visto na análise sobre Batatuba, Jan Bata, em sua obra *Estudos sobre a Migração* (1951), alegando basear-se em ideias de Henry Ford, propõe uma colonização com “operariado misto industrial- agrário” em suas terras em Indiana e Batatuba. A idéia central seria partir do estágio “parcialmente desenvolvido” de uma zona, desde que esta tivesse pelo menos alguma rede de transportes, escolas, mercados e indústrias, e ali estabelecer um loteamento “rural” onde parte da família do colono obtivesse uma renda estável na indústria e parte dela trabalhasse na terra. Seriam lotes de 4 hectares próximos à fábrica com “[...] paiol, poço com bomba manual, chiqueiro e granja, árvores frutíferas, ferramentas agrícolas, móveis, apólices de seguro, etc. enfim o necessário, onde já terão sido solucionados os problemas de transporte, escola, Igreja, divertimentos, etc.” (BATA, 1951: 59). A produção agropecuária familiar seria vendida “diretamente na praça da fábrica, nos mercados das vizinhanças” ou em grandes cidades próximas, no caso São Paulo (para Batatuba) e Presidente Prudente (para Indiana).

Em Batatuba, a indústria “âncora” deste tipo de empreendimento seria a fábrica de calçados SAPACO. Em Indiana, este papel de apoio pode ter sido previsto para o complexo agroindustrial da Companhia Industrial Mercantil e Agrícola - CIMA. A instalação de um complexo agroindustrial de produção, experimentação e aperfeiçoamento de matérias-primas ia ao encontro do modelo habitual de planejamento de Jan Bata, qual seja, o de controlar cada processo da cadeia produtiva, objetivando assegurar uma central segura de matérias-primas para as empresas Bata no futuro. Concentração vertical e sistemas de economia de tempo e matéria-prima eram estratégias comuns às empresas racionalizadas tal qual a Cia. Bata (INTERNATIONAL LABOUR OFFICE, 1930:220-221).

O complexo agroindustrial da Cia. CIMA poderia sustentar, de forma local, aquele modelo de colonização pretendido por Jan Bata, e ao mesmo tempo cumprir, de forma estratégica e global, o papel de “cidade-satélite” fornecedora de insumos para a rede Bata. As áreas necessárias para tal empreendimento estariam disponíveis, pois a considerar os mapas apresentados anteriormente, até 1962 a CVSP-MT ainda detinha grande quantidade de terras na região de Indiana.

Da mesma forma que Batatuba, segundo Silva, em 1940 chegaria ao local um grupo de profissionais denominado “unidade Bata” composto de “engenheiros, agrimensores, marceneiros, carpinteiros, vendedores, eletrotécnicos, agrônomos, mecânicos, construtores” para o começo dos trabalhos de “desbravamento” das terras da CVSP-MT (2003: 47).

Ainda que sem maiores detalhes, Silva refere-se à data de 04 de março de 1951 como a do “lançamento da pedra fundamental”, com a implantação de um posto de puericultura em Indiana, “o primeiro em toda a região da Alta Sorocabana” (SILVA, 2003:38) e a implantação de uma série de instalações: “serraria, caldeiras, gerador de eletricidade, destilaria seca de álcool e extração química, oficina mecânica, cerâmica, depósito de madeira serrada, depósito de toras,

brinquedos, tipografia, escritório [...] máquina de beneficiamento de algodão” (SILVA, 2003: 48). Produzir-se-ia algodão e mamona, óleo, casas pré-fabricadas, componentes construtivos de madeira (utilizados em Batatuba e Bataguassu e vendidos na cidade de São Paulo por via férrea).

Em Zlín, a Cia. Bata mantinha escolas técnicas que ministravam, além do conhecimento científico, outros cursos diversos (línguas, contabilidade, “boas maneiras”, etc.) destinados a enriquecer culturalmente os jovens aprendizes. Em Batatuba não foi diferente e no oeste paulista tampouco: uma escola agrícola deveria ser inaugurada pela Cia. CIMA para que seus trabalhadores obtivessem conhecimento técnico especializado (ZILIANI, 2010: 203) e, assim, fossem co-participantes do progresso antevisto por Bata.

Tal qual o “Novidades de Batatuba” em Batatuba, e, num contexto mais amplo, os jornais da Cia. Bata em Zlín, as empresas de Jan Bata no oeste paulista e no sul mato-grossense também contavam com um periódico, o “Ordem e Progresso”, denominado “Órgão de Propaganda da Organização Bata na Zona Sorocabana”. Da mesma forma, seria por este meio de comunicação que Jan Bata faria comunicar seu *modus operandi* na região, suas ideias:

Mostrar aos nossos colaboradores a nossa obra e as nossas tarefas de uma maneira facilmente compreensível [...] os nossos desejos de servir sempre na frente, o desenvolvimento do país. Com o nosso trabalho queremos melhorar a vida da gente trabalhadora na agricultura e na indústria. Alguns nos felicitam pelos dois anos de trabalho, outros preferem suspeitar dos nossos esforços e da sinceridade das nossas ações, por intenções políticas.

O lema da bandeira nacional – Ordem e Progresso- é o nosso lema sagrado. Por isso usamo-lo como título deste boletim (Ordem e Progresso, 1942: 02).

O periódico da alta sorocabana também reservava espaço para os “colaboradores” de Bata que compartilhavam suas ideias, seja por afinidade, seja por terem sido ex-trabalhadores em Zlín e imigrados ao Brasil. Um deles, Vendelin Hnilica, que desempenharia importante papel no desbravamento de terras no Mato Grosso e também seria um dos diretores da CVSP-MT, esclarece as intenções de Bata quanto ao país:

[...] foi na visita comercial ao Brasil, em 1940, que o Dr. Jan Bata teve a idéia de fundar uma sociedade que reunisse os setores agrícola e industrial de maneira a que todos os produtos do primeiro setor passassem para o segundo e fossem transformados para entregar ao consumidor (Ordem e Progresso, 1942: 02-03).

Como já assinalado, a CVSP-MT era deficitária até ser comprada dos alemães Sloman por Jan Bata e se mantinha por subvenções governamentais. Transformá-la numa empresa lucrativa era uma missão gerencial que não passava ao largo de sua *missão social*:

Sim, haveremos de vencê-la. Não sem dificuldade, não sem esforços dos nossos colaboradores, empregados, mecânicos, etc., mas com eles. E para quem venceremos? – Para a Companhia? – Sim, um pouquinho. Mas o beneficiado real será o POVO dessa região, a NAÇÃO BRASILEIRA, a REPÚBLICA.

Assim estaremos cumprindo uma tarefa que nos foi entregue pelo nosso Presidente: “A MARCHA PARA O OESTE”! (Ordem e Progresso, 1942).

Como instrumento de divulgação de Bata, o “Ordem e Progresso” também ecoava as atividades da Cia. SAPACO em Batatuba, com propagandas dos calçados lá produzidos e um

artigo, “O Calçado e a Civilização”, de 1944, relacionando o uso do calçado com o nível do progresso dos povos, provavelmente tendo em mente calçar também as populações rurais das regiões em que atuavam a CVSP-MT e, por, extensão, a Cia. CIMA.

O PLANO DA VILA CIMA

O traçado do núcleo urbano no oeste paulista teve uma tendência de guiar-se pela linha férrea, o que pode ser notado em Indiana, como em tantas outras cidades da região. Nestas regiões pioneiras ainda pode ser observada a passagem de uma tradição urbanística fundada na ocupação em torno do patrimônio religioso para uma prática fundada na racionalidade do agrimensor e na linearidade ferroviária - o que não impedia a permanência do hábito de se erigir uma cruz na fundação dos novos patrimônios laicos.

Referindo-se a tal fato, Ghirardello (1999: *passim*) irá analisar a atuação do agrimensor na disseminação de uma prática urbanística baseada fundamentalmente na racionalidade e na ortogonalidade, transposta diretamente do grande loteamento colonizador para a malha urbana, resultando numa “especulação fundiária sem desenho urbano” (GHIRARDELLO, 1999). Recorreremos ao estudo clássico de Pierre Monbeig, que analisa de modo cabal este movimento diretamente relacionado com o aspecto econômico dos empreendimentos colonizadores praticados pelas grandes companhias,

O traçado dos lotes é o mesmo em toda a parte e, seguramente, é o mais fácil e o menos oneroso no trabalho do loteador. Basta continuar aplicando o sistema utilizado desde o começo da fragmentação da gleba, que consiste em assegurar, tanto ao fazendeiro como ao pequeno sitiante, o acesso, ao mesmo tempo, à água e ao espigão, pois os dois continuarão a servir como fronteiras naturais (MONBEIG, 1984: 221).

Em nível urbano, tal processo ocorreria, via de regra, de maneira semelhante,

Provinham da uniformidade dos sítios a monotonia da paisagem urbana e a repetição constante do mesmo plano de cidades. Entre as da franja pioneira, as diferenças de forma são mínimas e o papel das condições topográficas locais só influi por certos pormenores. Nem colinas, nem escarpas, para orientar o avanço, num sentido ou noutro, ou para modificar a estrutura urbana. Não falta espaço para que o núcleo se expanda. A própria planura não deixa aos urbanistas outro recurso se não repetir, de fundação para fundação, o mesmo traçado. De resto, pensa-se muito pouco nisso, pois sobre as preocupações estéticas prima a de andar depressa e limitar as despesas. Repete-se infatigavelmente o plano geométrico, pois é o que melhor satisfaz as exigências do loteador, bem como as condições topográficas. Se o patrimônio se desenvolve, é fácil prolongar as ruas todas retas, em detrimento das terras de lavoura, que se recuarão sem ônus, em face da valorização dos terrenos (MONBEIG, 1984: 344).

Neste caso, interessante inversão ocorre. A regra do traçado estritamente ortogonal deixa de valer quando, em terras da CVSP-MT, a Vila Cima é esquematizada e sua implantação se dá em função da linha férrea no sentido funcional, mas não no sentido formal. Isto é, a planta urbana, refletindo uma pequenina cidade-Bata, é orientada pela suave topografia local, com um

bosque como anteparo entre os trechos residencial e agroindustrial, conectados por um eixo com quatro edifícios conformando uma espécie de praça central.

Assim, aqui parece não haver contradição, se a comparação do pequeno esboço da Vila CIMA aqui reproduzido se desse, não com as plantas reticuladas e homogêneas tão em voga nas novas fundações do oeste paulista, mas, sim, com as já apresentadas de Batatuba, a da “cidade industrial ideal”, e a de Batovany- Partizanske (Eslováquia). A planta da Vila CIMA, apesar da sua pequena dimensão e da pouca complexidade, apresenta o mesmo eixo norteador de funções industriais (aqui, agroindustriais) e alguns edifícios (de funções não esclarecidas) conformando a mesma praça central. Este mesmo eixo articula em cada lado uma mesma malha de ruas adaptadas à topografia, onde se implantariam um conjunto de habitações individuais, conformando duas “asas”. São soluções freqüentemente vistas nas plantas de Batatuba, Batovany e, inclusive, nas das já citadas “cidades ideais” desenvolvidas pela Cia. a partir de 1937.



Figura 131 Original. Esboço de planta para o núcleo agroindustrial da Cia. CIMA (ACCO- propriedade da Cia. Anderson Clayton), [s.d.]. Centro de Memória Jindrich Trachta.

Figuras 132, 133 Plantas de Batatuba, 1948 (Centro de Memória Jindrich Trachta) e Batovany- Partizanske, 1938 (Novak). Ver a correspondência formal entre estas e a planta da Cia. CIMA.

É provável que as linhas mestras daquele esboço se devessem ao arcabouço teórico e prático acumulado por Jan Bata em seus empreendimentos industriais internacionais anteriores à sua vinda definitiva ao Brasil. Tal afirmação é possível diante da replicação consistente, nas

diversas cidades-Bata pelo mundo, dos preceitos formais desenvolvidos em Zlín nos anos 1930, o que, em tese, conduziria à sua reprodução no Brasil independentemente da intervenção de um arquiteto. É uma hipótese factível que, de todo modo, necessita de aprofundamento.

Os projetos para as cidades e edifícios eram desenvolvidos pelo escritório em Zlín e, se necessário, adaptados para cada cidade-satélite, o que poderia ser realizado nos escritórios locais, de acordo com a necessidade ou com as características de cada localidade. Segundo Topolcanska (2005b: 191), a autoria de diversos projetos estaria representada pelo carimbo “de acordo com os planos de Zlín”.

Também comenta Joanna Smith (2008: 59. Texto e nota) que, para as cidades-em-série, não parece ter havido uma responsabilidade individual e, sim, um trabalho coletivo, de forma que os arquitetos atuassem em diversas frentes de projeto, muitas vezes alterando ou revisando propostas alheias. Assim, no caso de Batovany-Partizanske, teria atuado um grupo de arquitetos composto por Jiri Vozenilek, Vladimir Karfik, Frantisek Fakenberg e Miroslav Drofa.

Analisando uma cópia de planta urbana, encontrada no Núcleo Morumbi da UNESP Presidente Prudente, percebe-se que o complexo agroindustrial da CIMA (utilizado também como escritórios da CVSP-MT e da ALPA) teria sido objeto do projeto urbanístico “*Plano de Regulamentação do Núcleo agro-industrial e urbanístico nas propriedades da Cia. CIMA S/A sitas em Indiana, município de Regente Feijó, Est. de São Paulo*”.

Este projeto, ao que parece, não foi imediatamente implantado, e mais tarde teria sido refeito sob o título “*Planta do Núcleo agro-industrial e urbanístico nas propriedades da Cia. CIMA S/A sitas em município Indiana Est. de São Paulo*” (informação contida em fragmento de outra planta em estado precário de conservação), isto é, quando Indiana já se emancipara como município (24 dez. 1948). As informações anteriores dão conta de que os anos entre 1940 a 1951 foram apenas de preparação para dar início ao empreendimento propriamente dito.



Figura 134 Cópia de planta com trecho faltante. "Plano de Regulamentação do Núcleo agro-industrial e urbanístico nas propriedades da Cia. CIMA S/A sitas em Indiana, município de Regente Feijó, Est. de São Paulo", [s.d.]. UNESP Presidente Prudente



Figura 135 Fragmento. "Planta do Núcleo agro-industrial e urbanístico nas propriedades da Cia. CIMA S/A sitas em município Indiana Est. de São Paulo", [s.d.]. UNESP Presidente Prudente.

Uma comparação entre as fotografias anteriores - sem data, embora provavelmente pertençam à década de 1940 -, a planta apresentada "Plano de Regulamentação do Núcleo agro-industrial e urbanístico nas propriedades da Cia. CIMA S/A sitas em Indiana, município de Regente Feijó, Est. de São Paulo" e uma inspeção local nos edifícios remanescentes possibilitou a confecção de uma planta consolidada que permite melhor visualizar as intenções projetuais de seu[s] autor[es].

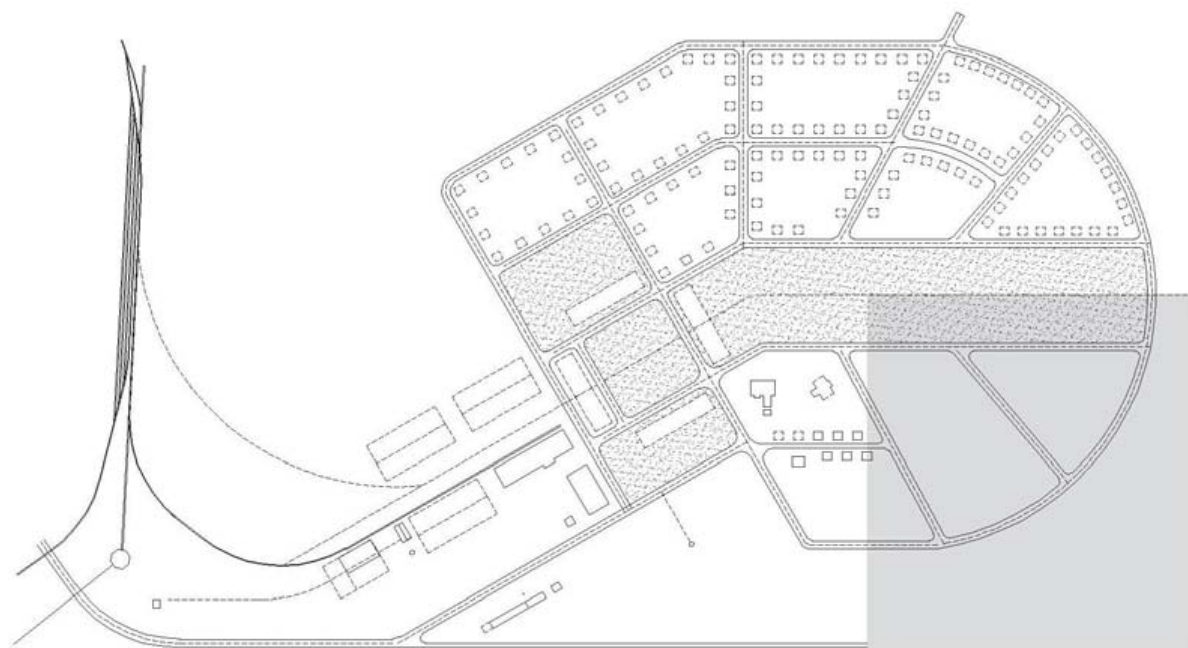
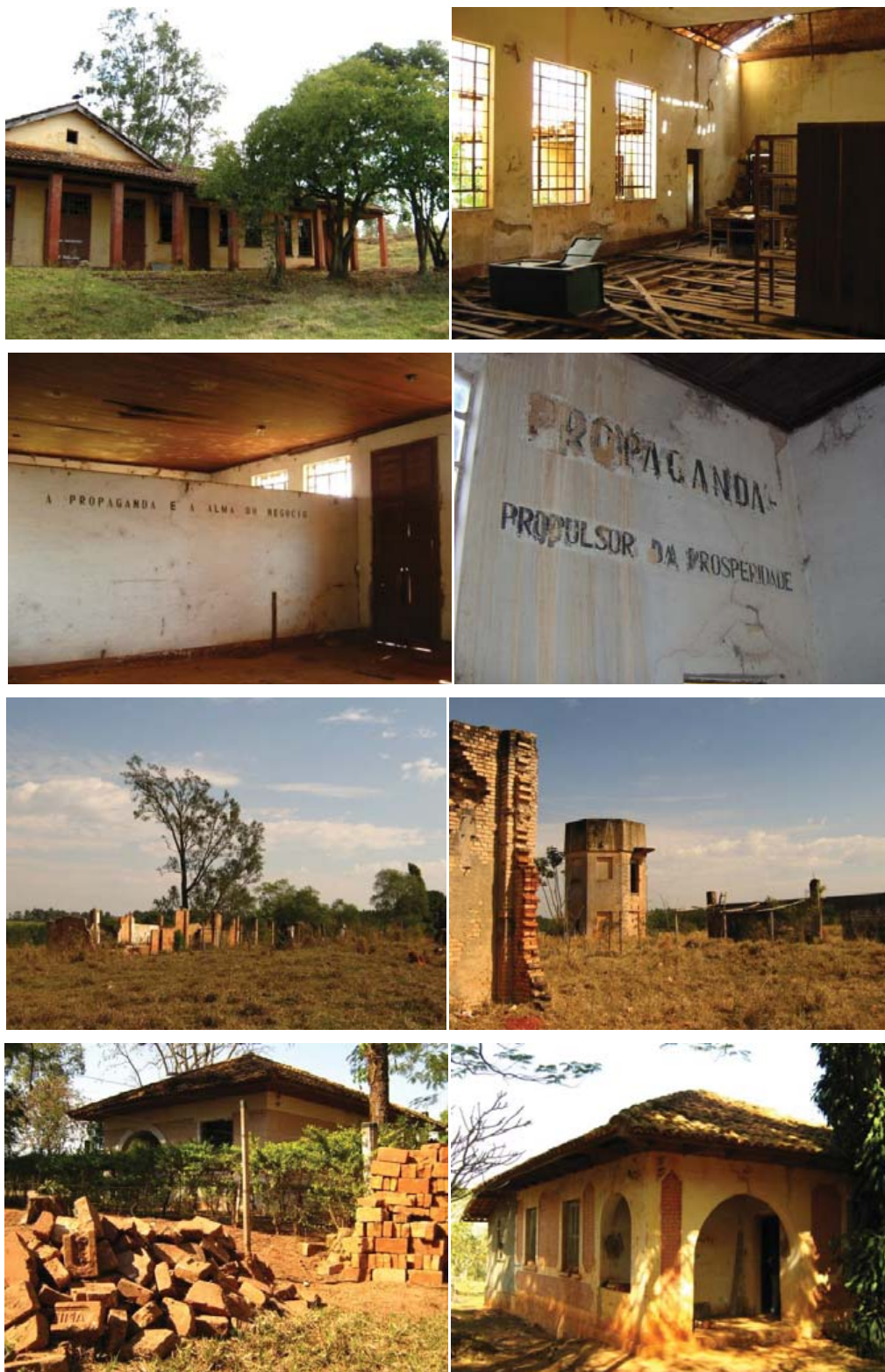


Figura 136 Adaptação digital a partir do “Plano de Regulamentação do Núcleo agro-industrial e urbanístico nas propriedades da Cia. CIMA S/A sítas em Indiana, município de Regente Feijó, Est. de São Paulo”, de fotografias e inspeção ao local dos remanescentes, na antiga fazenda da Vila CIMA, Indiana. Geórgia C. Capistrano da Costa.

Como visto no traçado urbano de Batatuba, as instalações industriais da Companhia SAPACO tinham inserção combinada com as habitações e demais edifícios previstos. Em correspondência, mas em escala menor, as atividades agroindustriais da Companhia CIMA estariam previstas no traçado da Vila CIMA, definidos por um eixo principal (talvez uma área arborizada ou um pequeno parque) para onde convergiriam, diagonalmente, uma malha de ruas e habitações unifamiliares; uma espécie de praça com 4 edifícios de mesma dimensão, conformando uma rótula (potencialmente com as qualidades de uma “Praça do Trabalho” como em Zlín) que organizaria e conectaria os setores habitacional e agroindustrial com seus galpões e garagens— este, disposto ao longo do eixo em direção à linha férrea (a imprescindível conexão com eixos de circulação extra-urbana).

De fato, alguns edifícios foram construídos seguindo as linhas mestras do plano, o que pode ser comprovado por fotos tiradas por volta de 1945⁸⁵, constantes do acervo da família Bata Oliveira e por fichas funcionais de empregados da Cia. CIMA (em sua maioria estrangeiros: tchecos, iugoslavos, alemães, russos), datadas de inícios dos anos 1950 e que indicam que suas residências se localizavam na “Vila CIMA” (Arquivo Morumbi da UNESP de Presidente Prudente). Finalmente, uma visita ao local, em julho de 2010, permitiu identificar resquícios de antigos edifícios agroindustriais e residências.

⁸⁵ Constantes do acervo da família Nelson Verlangieri de Oliveira. Informação transmitida por Paulo Bata de Oliveira e Ljubisav Mitrovich, netos de Jan Bata.



Figuras 137- 144 Cia. CIMA. Vestígios do complexo agroindustrial (Escritório central, galpões agroindustriais demolidos, residência demolido, residência remanescente), 2010. Geórgia C. Capistrano da Costa.

A autoria do projeto urbano não foi identificada, mas em edição de dezembro de 1942 do periódico “Ordem e Progresso” são elencados diversos edifícios e outras construções debitados à “Secção de Construção da Cia. CIMA”, mais especificamente ao engenheiro Estanislau Karas, o qual teria sido sucedido por Alois Gebauer. Os edifícios e obras listados permitem obter um

panorama geral da densidade de realizações arquitetônicas para o local e das atividades ali praticadas. Nas palavras do periódico, teriam sido realizados até aquele momento:

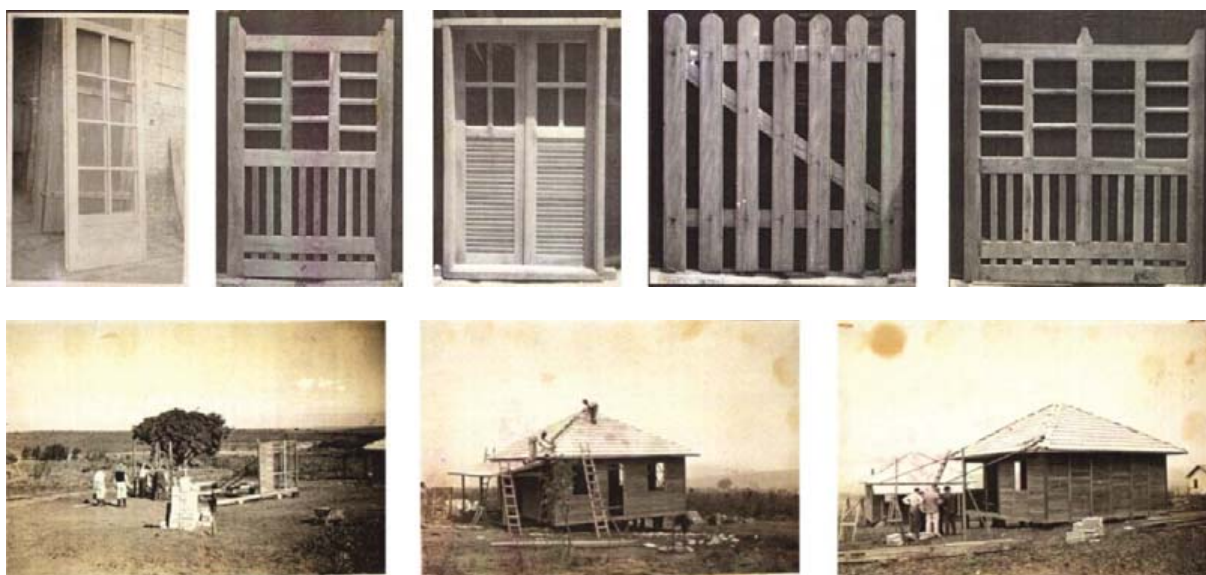
[Estradas de rodagem] Indiana ao Rio do Peixe (50km); Indiana a Laranja Doce (15km); Indiana a Olaria Barrinha (7km), Indiana a fazenda “Dr. Jorge” (não especificado), [núcleo] Bartyra a Retiro Formoso (12km); e aplainamento e construção de várias outras estradas;

[...] Reservatório de água em cimento armado; barracão para serraria, carpintaria, marcenaria e tornearia, construção e instalação de usina geradora de força-motriz com todo o maquinário; oficina mecânica e a grande garage para automóveis de serviço; vasto prédio para beneficiamento do arroz; escritório central e hotel, represa, condução e encanamento de água [...]; 17 casas em Indiana [...]; numerosas casas para moradias dos colonos a galpões na fazenda “Dr. Jorge”; forno e toda a instalação da olaria com maquinário e força motriz, a gás pobre, com inúmeras residências para empregados da olaria; casa gerencial para o gerente da Fazenda Retiro Formoso; casas pequenas, galpões, cercas, linha condutora de força elétrica, canalizações, esgotos, etc.;

[Debitados a Alois Gebauer] fábrica de óleo de caroço de algodão [...] nova usina geradora de força e luz com chaminé de 26 metros de altura; vasto depósito para algodão; 6 casas para residências dos auxiliares da Cia.; escola primária na fazenda “Dr. Jorge”; vários terreiros na mesma fazenda; escritório na Fazenda Retiro Formoso; ampliação do barracão da serraria “São Francisco” com instalação do maquinário; 5 casas para moradia dos empregados na mesma serraria, ponte monumental de 55 ms. de comprimento sobre o rio do Peixe, com 24 ms. de vão; modificações e consertos na casa residencial do *chefe* [grifo nosso] 2 olarias da Barrinha; construção de novo forno duplo para telhas francesas; galpão de 100 ms. de extensão para secagem de tijolos; um estudo e traçado de desvio de 1.200 de extensão com aplainamento do terreno e assentamento de trilhos de madeira para transporte de tijolos, telhas e lenha para o desvio da E.F. Sorocabana, no km.748; construção de casa e aplainamento no terreno citado, sendo removidos 1.500 m³ de terra. Cerca da *cidade industrial* [grifo nosso] de 1.500 ms. de comprimento; varias e inúmeras outras construções e obras menores.

Certamente os efeitos da Guerra vinham sendo sentidos também no local, assim, o texto finalizava com votos de desenvolvimento das atividades em maior escala em relação ao “previsto desde o início”, possivelmente após o término do conflito.

A necessidade de construção de habitações para os funcionários da Cia. CIMA teria incentivado à adoção de métodos mais eficientes de construção. Apoiada em texto extraído do “Boletim semanal da Associação Comercial” (possivelmente da Associação Comercial de São Paulo) a respeito de sistemas de pré-fabricação utilizados em outros países, a Cia. CIMA teria iniciado suas próprias experiências de casas de madeira pré-fabricadas e desmontáveis, tendo executado pelo menos uma dezena destes modelos (dotados de água encanada e energia elétrica), trabalho sob a direção de Vitor Grmela, “técnico especializado no assunto” (ORDEM E PROGRESSO, nov./ dez. 1944).



Figuras 145 - 152 Atividades - madeira. Esquadrias produzidas pela Cia. CIMA. Indiana. Montagem de casa pré-fabricada de madeira. [194-?]. Fonte: Família Bata Oliveira, Presidente Prudente (2010).

O assunto da habitação era tema corrente nos números do periódico “Ordem e Progresso”. Como visto, a Cia. CIMA mantinha instalações (marcenaria, olaria etc.) para confecção de elementos construtivos diversos: telhas, tijolos, portas, batentes, janelas, pisos – além das casas “desmontáveis”-, cuja qualidade era divulgada em suas peças propagandísticas. Aqui o jornal faz uma conexão curiosa entre os produtos da CIMA e o mestre moderno Le Corbusier- cuja obra e posicionamento em relação aos próprios ideais (talvez intransigente para o *planejador* Bata) era de conhecimento do empresário:

Com razão se diz que Paris é o “Umbigo da Terra” pois nada se passa na vida cultural do mundo sem que a “censura” de Paris conceda seu voto de assentimento. Especialmente em arquitetura, Paris é afamada. O maior arquiteto francês, Le Corbusier, fez os clássicos modelos de construção das casas futuras e por eles se constroem cidades em todo o mundo. Uma boa edificação precisa de bom material, e, por isso, os especialistas da Cia. CIMA seguem atentamente tudo o que se passa no mundo em relação a este ramo. A marcenaria CIMA produz portas, janelas, venezianas, microtacos confeccionados com as melhores madeiras brasileiras. A Olaria, por sua vez, produz tijolos ocos e manuais, telhas tipo francesas e paulistas, etc.

Peçam catálogos e preços e serão atendidos [afirma ter depósitos em São Paulo e São Vicente, no estado de SP] (ORDEM E PROGRESSO, abr. 1951: 7).

Por fim, o plano da Cia. CIMA poderia ser conceitualmente conectado à forma usual de atuação de Bata, que era planejar a produção econômica mediante o planejamento de cidades inteiras (chegando mesmo, como visto, a uma abordagem regional da cidade), mas, a rigor, a Vila CIMA também poderia ser descrita como um projeto de organização urbana das atividades da Cia. CIMA (junto com as atividades das CVSP-MT e ALPA) nos terrenos de sua sede, na cidade de Indiana, SP. Ao que tudo indica, é factível imaginar que o local se constituía num gérmen de cidade industrial destinado a se expandir e adquirir todas as características de uma cidade -satélite do tipo Bata. De todo modo, em 1947 Jan Bata afirmara: “organisei em Indiana (Alta

Sorocabana) fazenda e industria rural na Companhia CIMA, que emprega agora uns 500 empregados [...]” (ARQUIVO NACIONAL, 1946: fl. 103). Registros fotográficos recuperados pela pesquisa informam um local ativo nos anos 1940-1950, com serraria, olaria, galpões de beneficiamento, marcenaria, caixa d’água, grupos de trabalhadores, momentos festivos.



Figura 153 Jan Antonin Bata (esq.) com máquina fotográfica (ou filmadora) sobre o colo. [194-?]. Fonte: Família Bata Oliveira, Presidente Prudente (2010).



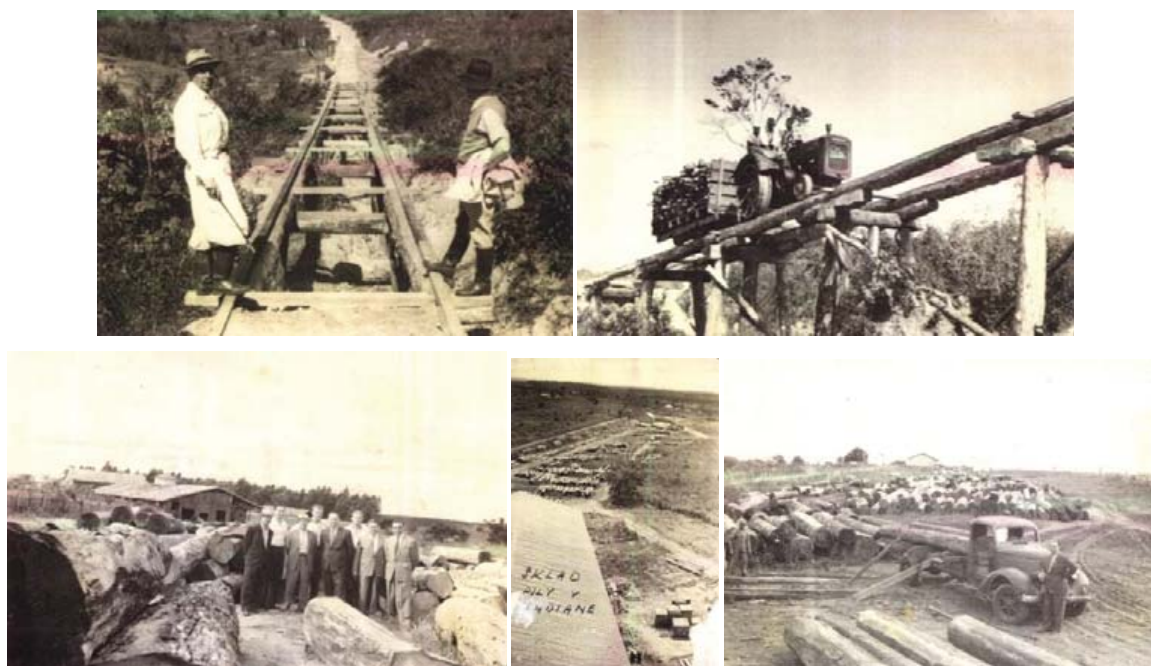
Figuras 154, 155 Jan Antonin Bata [primeiro à esquerda] em trem da E. F. Sorocabana. Stare Mesto Indiana “Cidade velha” Indiana. [194-?]. Fonte: Família Bata Oliveira, Presidente Prudente (2010).



Figuras 156, 157 Atividades – algodão e gado. Jan Bata (mais alto, no centro) em plantação de algodão da Cia. CIMA. Jan Bata por Jan Vitkousky (diretor-gerente da Cia. CIMA). [194-?]. Fonte: Família Bata Oliveira, Presidente Prudente (2010).



Figuras 158, 159 Atividades – gado. Peões e cavalos. Boiada e estação férrea de Bartyra, um dos locais de embarque do gado das empresas de Bata. [194-?]. Fonte: Família Bata Oliveira, Presidente Prudente (2010).



Figuras 160- 164 Atividades - madeira. Ponte em madeira e trator adaptado para o transporte até a estação da Sorocabana. A "madeirovia" na Cia. CIMA. Colaboradores de Jan Bata. Armazém da serraria da Cia. CIMA. [194-?]. Toras de madeira. Fonte: Família Bata Oliveira, Presidente Prudente (2010).

Segundo integrantes de família de Nelson Verlangieri de Oliveira, a Cia. CIMA teria sido dissolvida em 1972 e suas terras permanecido propriedade da família Ljubisav Mitrovitch (genro de Bata, casado com a filha primogênita Jana) até ser vendida para Rosa Scorpion, que usa algumas edificações da fazenda para atividades de lazer. Hoje quase nada resta das antigas instalações da Companhia⁸⁶. Havia ainda um grupo de habitações para trabalhadores, hoje quase completamente desaparecidas; da grande residência de Jan Bata resta apenas um indício de alicerce sob o mato. Felizmente, permanece um grande e interessante edifício, que foi o escritório central da Cia. CIMA, CVSP-MT e ALPA (ORDEM E PROGRESSO, 27 abr. 44: 4), em paredes sólidas de tijolos, com grandes vãos para portas e janelas de robustas esquadrias de madeira, provavelmente originárias da produção da própria Companhia, e outras de vidro. Sua planta é simétrica, com grandes salões de trabalho, nos quais hoje restam alguns móveis deteriorados – cadeiras, mesas e armários – em meio a diversidade de entulhos; nas paredes, letras quase apagadas onde ainda é possível se ler antigos textos de motivação da empresa, bem ao estilo Bata ("A propaganda é a alma do negócio", "Propaganda – propulsor da prosperidade" etc). A qualidade de sua construção permitiu que este edifício – em mau estado por falta de conservação- sobrevivesse até os dias atuais em condições de ser restaurado e reutilizado, se conveniente for. Um pequeno grupo de casas também permanece, com potencial de reutilização por conta da qualidade da construção: duas delas reformadas, uma demolida para reuso de alguns elementos construtivos, e outras duas em estado precário por falta de conservação.

⁸⁶ De acordo com Rosa Scorpion, os antigos edifícios foram sendo paulatinamente desfeitos por transeuntes, e o material reaproveitado para outras construções.

MARIÁPOLIS, 1942-1953 (SP)

O relatório fotográfico referente à expedição de exploração da Gleba Monte Alegre e aos primeiros trabalhos de constituição do que seria posteriormente o núcleo urbano de Mariápolis (SP), realizado em 1942 pela Cia. CIMA, expressa de maneira clara as condições sob as quais se

deu o que até este momento foi denominado *frente pioneira*.

Desde a queimada da mata, a extração da madeira – recurso econômico importante como mercadoria e matéria-prima – a retirada das raízes, a transposição de obstáculos naturais como cursos d’água e, sobretudo, o

estabelecimento de vias acessíveis à região, até se chegar à construção dos primeiros estabelecimentos de apoio para a fixação de uma população - todo o processo se configura no “verdadeiro esforço de colonização interior” de Pierre Monbeig (1984: 237).

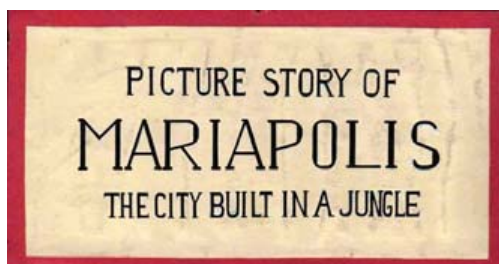


Figura 165 Capa do Relatório Fotográfico Exploração Gleba Monte Alegre (Mariápolis), c. 1940. Centro de Memória Jindrich Trachta.



Figura 166-169 Primeiros desbravamentos e fixação na região de Mariápolis, [194-?]. Arquivo Bata Oliveira.

Oliveira, em pesquisa realizada no início de 2006, relata a vividez das imagens que permearam as recordações da população habitante das margens do Rio Paraná:

O roteiro de entrevista previa um conjunto de questões relativas a este tópico [relação da colonização com o ambiente natural]. As descrições obtidas ressaltaram não apenas a presença de mata densa, mas detalhes do desmatamento e uso do solo. Muitos entrevistados detalhavam os tipos de árvores encontradas na região, seja para aprofundar os comentários sobre o comércio de madeira (valor comercial, atividades de corte e transporte), mas também na construção das casas (nas paredes divisórias, colunas de sustentação ou em telhados de tábuas de cedro), mobiliário: *“O que nós tinha... de cama, tinha um guarda-roupa feito em oficina também... tudo feito de madeira de cedro naquele tempo. Tinha cedro dessa grossura. A casa era tudo coberta com cedro, tabuinha. Podia vir a tempestade que fosse que num arracava um, que era tudo pregado”*. (OLIVEIRA, 2008: 203).

Ainda neste caso, a localização do futuro empreendimento guardava certa distância com as estradas de ferro, tanto a Sorocabana quanto a Paulista, o que demandava ainda maior cuidado no planejamento dos trabalhos de colonização. Assim como na colonização, os empreendimentos rodoviários particulares seriam mais eficazes na resolução destas questões, de acordo com Monbeig,

As estradas novas procuravam especialmente as pequenas lavouras que se ensaiavam nas florestas afastadas da estrada de ferro. As administrações municipais, sustentadas pelas companhias de estrada de ferro e pelas empresas de colonização, esforçavam-se em desenvolver uma política rodoviária, procurando incorporar às suas circunscrições, através das estradas, as zonas capazes de progredir (1984: 199).

Assim é que, por exemplo, logo no início dos trabalhos, é construída uma primeira ponte sobre o Rio do Peixe (1940), considerada pela Cia. CIMA “uma obra prima da engenharia nacional”, para que a madeira extraída pudesse ser escoada para a serraria da Cia. em Indiana (SILVA: 2003); a mesma ponte seria substituída na década de 1950 por outra mais resistente às inundações. O engenheiro civil Gothard Kunzli teria projetado uma ponte pênsil e realizado outros trabalhos para a CVSP-MT, dentre eles levantamentos topográficos de glebas (núcleo de colonização Presidente Kennedy, Gleba Recanto e Gleba Caiuás, todos no atual Mato Grosso do Sul) e outros projetos.

A CVSP-MT era desde 1911 proprietária das terras onde se situa Mariópolis. Os planos para colonizá-la puderam ser efetivados apenas quando dos avanços das linhas férreas da Companhia Paulista e da Sorocabana em direção à margem esquerda do Paraná.

O plano de Mariópolis contaria com um ramal de estrada de ferro que integraria a cidade e sua área rural à cidade de Adamantina e à estrada de ferro da Companhia Paulista por um lado, e à Indiana e à Estrada de Ferro Sorocabana por outro. Ghirardello comenta que, no caso dos povoados erigidos sob influência da Noroeste do Brasil, a ferrovia, além de agir na vida econômica do povoado, permitindo a sua integração viária determinava também o traçado deste, que se articulava a partir das estações ferroviárias, além do que,

Outra condição favorável para a formação do núcleo foi a proximidade da água, que corria junto às instalações da ferrovia e acabaram por servir a futura povoação. Como vimos, a C.E.F.N.O.B. através das bombas a vapor, os chamados

“burrinhos”⁸⁷, elevavam água dos córregos para caixas d’água, dispostas próximos às chaves e estações (GUIRARDELLO, 1999: 171).

A exemplo disto, no caso da implantação de Mariápolis pela CVSP-MT (Cia. CIMA), a implantação do núcleo se realiza próxima ao Rio do Peixe, em meio à mata, como escreve Bata em seu diário: “*Temos que derrubar o mato para formar caminhos de rodagem, ligando o futuro patrimônio com a civilização do norte e sul, leste e oeste*” (BATA *apud* SILVA, 2003: 54).

Sendo originalmente parte da Gleba Fazenda Monte Alegre, no vale do rio do Peixe, entre as E. F. Paulista e E. F. Sorocabana, Mariápolis começaria a tomar forma com o início da venda dos lotes pela Cia. CIMA em 1943, sendo o primeiro lote comprado pelo colono Antonio Jacomeli.

Mariápolis é um dos objetos dos muitos relatos e escritos produzidos por Jan Bata durante a sua vida no Brasil, e recebeu este nome em homenagem à esposa do empresário, Marie. Um trecho de seu diário apresentado por Silva permite vislumbrar os primeiros momentos do desbravamento do local:

[...] Temos que construir uma ponte sobre o rio do Peixe para facilitar a ligação entre as zonas da Paulista e da Sorocabana.

[...] Temos que construir uma serraria para facilitar as construções não de ranchos e sim de casas permanentes dos agricultores, que comprariam a terra.

Temos que construir uma olaria lá, para facilitar a construção ainda mais definitiva e evitar cobertura de palha, perigosa e pouco saudável.

[...] Temos que fazer um plano geral da cidade, lotear a terra, para que seja assegurada a vida dos agricultores assim como a existência da cidade, que deve lhes proporcionar amparo, higiene, saúde, escolas, centro de comércio e divertimento. Temos que planejar todas as necessidades de antemão, sem deixar nada ao *hazarde* [deixar à sorte]. Uma vez a cidade começou a ser construída, custa muito mais tentar completar o que foi esquecido no início (SILVA, 2003: 54).

Se Mariápolis começou a ser desbravada por Jan Bata em 1942, pouco depois de instalar-se com suas companhias agroindustriais em Indiana (como a Cia. CIMA), o caráter tomado pelo planejamento daquele núcleo urbano parece diferenciar-se aos poucos dos projetos idealizados de Batatuba e da Vila CIMA. A implantação de Mariápolis parece assemelhar-se mais ao avanço das “frentes pioneiras”, com a superação de obstáculos naturais, a construção de infra-estrutura primária, a relação da chegada dos trilhos da linha férrea com a expectativa de sucesso do núcleo urbano projetado, o caráter quase que estritamente rural das atividades iniciais. Devido ao histórico de Jan Bata, as atividades industriais - e agroindustriais - seriam previstas. Mas, dada a natureza do espaço geográfico e social em que Jan Bata passaria a atuar, a ênfase, agora, parece ter sido a de, primeiramente, colonizar.

⁸⁷ Segundo Silva (2003: 50), cabia ao núcleo de colonização da CVSP-MT em Indiana o abastecimento de água para os trens da E. F. Sorocabana através do “burrinho” a vapor, na estação Laranja Doce, localizada na gleba de mesmo nome, também propriedade da CVSP-MT.

O PLANO DE MARIÁPOLIS

Até fins do século XIX o arruador ou o agrimensor eram os profissionais que comumente direcionavam o traçado urbano no oeste paulista, reproduzindo um desenho em xadrez com uma igreja matriz no centro, sobre o divisor de águas. A racionalidade no desenho era pautada pela necessidade de uma demarcação clara das terras para legalização e registro. Já nas primeiras décadas do XX, os profissionais da engenharia serão mais numerosos⁸⁸ (incluindo muitos estrangeiros, sendo que a CVSP-MT acolheu muitos deles, sobretudo tchecos e iugoslavos).

Se o traçado urbano segue o que se pode chamar de “preceitos” então válidos para empreendimentos semelhantes de colonização - como a máxima eficiência na divisão dos lotes, a ortogonalidade e poucas referências ao desenvolvimento de questões fundamentais do plano urbanístico como a infra-estrutura, os transportes, os gabaritos mínimos e máximos, etc. - deve-se levar em consideração as dificuldades inerentes à ocupação de um local de acessibilidade precária, onde tudo estava para ser iniciado.

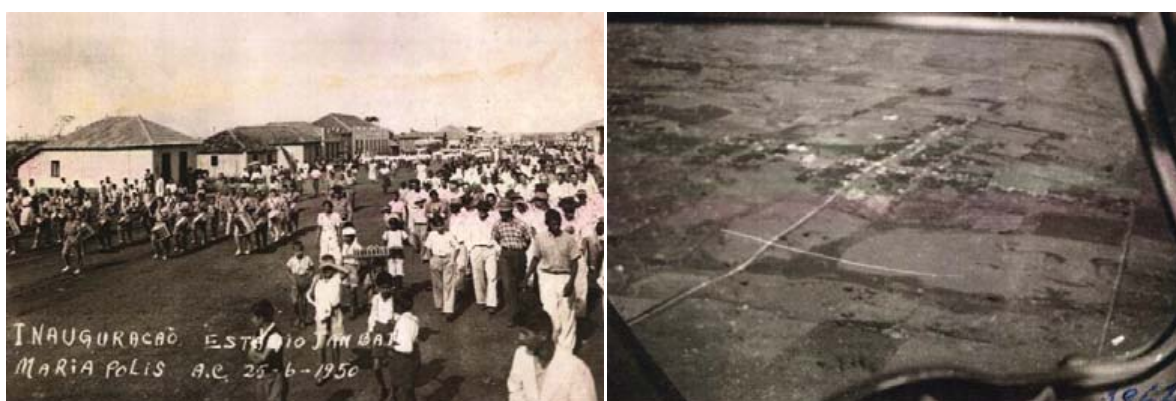


Figura 170 “Inauguração Estádio Jan Bata” Mariópolis, 25 jun. 1950. Arquivo Bata Oliveira.

Figura 171 Vôo sobre Mariópolis, 1962. Arquivo Bata Oliveira.

Um plano geral de arruamento, estradas e demais elementos urbanos teria sido estabelecido por Jan Bata, junto com “um agrimensor” (não identificado) e membros da gerência da Cia. (SILVA, 2003: 55): os imigrantes Josef Kielkowski e João Fonsek, responsáveis pelo núcleo de colonização. Elaborado pela “Secção Technica da Cia. CIMA S/A”, em Indiana, a planta de aprovação do plano de Mariópolis, datada de 1943 seria do já citado engenheiro civil Gothard Kunzli. Há a possibilidade de que o autor do projeto seja o engenheiro-arquiteto Alois Gebauer, referido também como um engenheiro francês em algumas ocasiões no periódico “Ordem e Progresso” (ORDEM E PROGRESSO, 15 ago. 1943: 2).

⁸⁸ Sobre a crescente atuação de engenheiros (e depois de arquitetos) no Brasil, é de especial interesse a obra *Os Arquitetos da Poli* (EDUSP, 2005), de Sylvia Ficher.

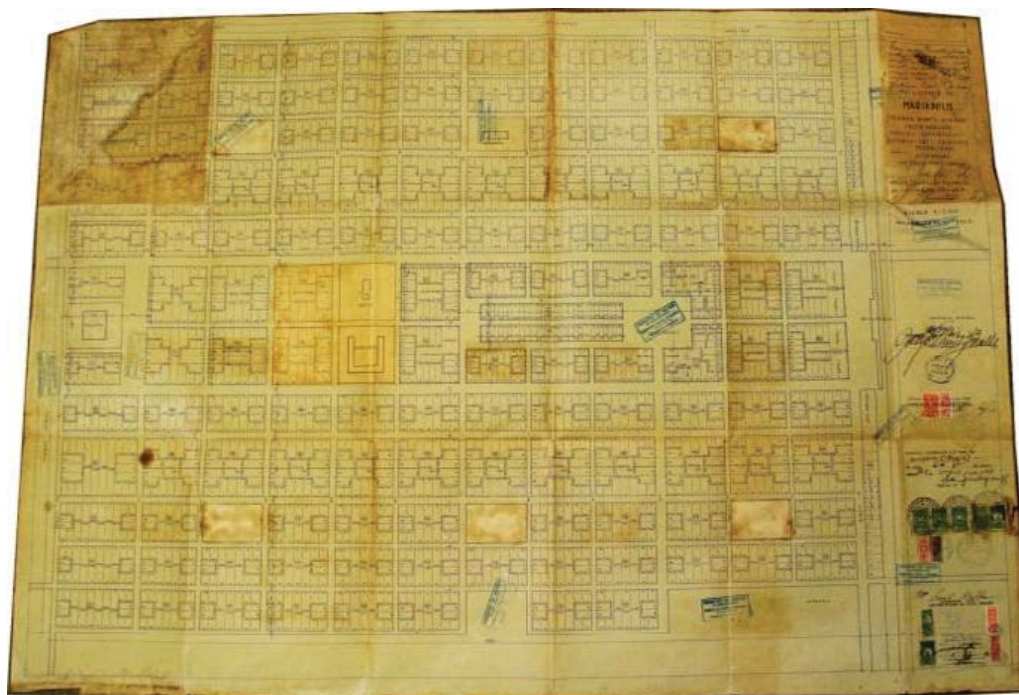


Figura 172 Cópia. Planta "Patrimônio de Mariápolis". Projeto Aprovado, mai. 1943. UNESP Presidente Prudente.



Figura 173 Cópia. "Patrimônio de Mariápolis. Fazenda Monte Alegre/ Alta Paulista", [s.d.]. Ao que parece, foram marcados em vermelho os terrenos vendidos. UNESP Presidente Prudente. A malha urbana existente em 2011 ocupa mais ou menos os mesmos lotes marcados nesta planta.

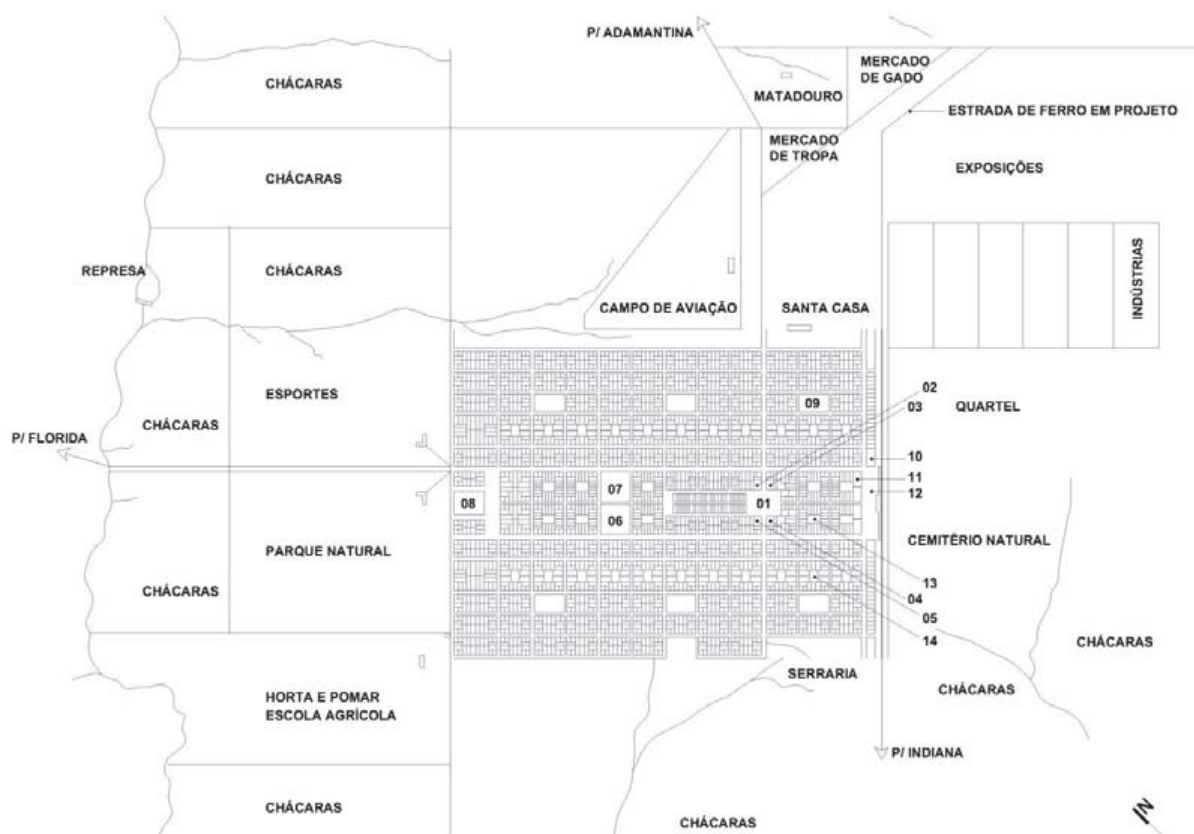


Figura 174 Plano de Mariápolis, 1943, adaptado pela autora (Arquivo UNESP PRESIDENTE PRUDENTE).

LEGENDA: 1) Praça do Brasil, 2) Correio, 3) Prefeitura, 4) Delegacia de Polícia, 5) Cartório, 6) Grupo escolar, 7) Igreja, 8) Mercado, 9) Praça, 10) "Auto-serviço", 11) Hotéis, 12) Praça da Estação e Estação ferroviária, 13) "Auto parq", 14) "Parq infantil".

Sob este ponto de vista, os elementos propostos no plano de Mariápolis como: serviços públicos (escola, mercado, correios, delegacia, cartório, hospital, etc.), parques, espaços destinados a apoiar o modo de vida rural e espaços destinados às indústrias que processariam a produção, sugerem intenções que vão além da simples mercantilização do solo; sugere, talvez, uma forma de racionalizar o processo necessário da colonização sem prejuízo econômico e de ordenar a vida urbana, dotando-a de condições básicas para uma possível evolução no tempo (inclusive na forma da emancipação política), se possível conectada ao progresso geral da região.

Como os cinemas, de acordo com Oliveira presentes já antes da década de 40 na Vila Tibiriçá - outro dos núcleos da CVSP-MT, atual Presidente Epitácio, às margens do rio Paraná - e em outros diversos municípios da região: "[...] localizado em prédio na área central, próximo (ou mesmo defronte) à praça, tanto operava uma modernização dos costumes, quanto simbolizava o desenvolvimento urbano" (2008: 207).

A este traçado regular e desprovido de uma sofisticação urbanística maior, encontrado, em certa medida, no plano de Mariápolis, pode-se remeter diretamente aos núcleos formados no último quartel do século XIX, com a chegada da ferrovia e do café, com a manutenção do traçado ortogonal e a praça da estação como elemento principal do início da implantação urbana. Em Mariápolis a ferrovia não foi implantada, embora tenha sido prevista.

Um traçado que pretende obter a maior racionalidade possível no uso do espaço, com subdivisões estritamente geométricas dos lotes - mesmo em detrimento de um possível conforto ambiental - e isso se manifestando nos dois níveis. No nível do parcelamento rural, os imensos lotes retangulares tinham uma das testadas menores tocando o curso d'água e a testada oposta dando acesso às vias de comunicação internas. No nível mais imediato da escala urbana, a conformação geométrica rural era reproduzida na malha citadina, onde os lotes retangulares são diferenciados entre si apenas no tamanho. Esta característica geral se aplica ao plano em estudo, e o planejamento de espaços e equipamentos sugere uma elaboração simples, onde questões como o provimento de infra-estrutura como saneamento, rede elétrica, ou rede de transportes, aparentemente não são levadas em consideração. Como exemplo tem-se os povoados da zona noroeste paulista, durante a década de 1910, sobre os quais Ghirardello (1999: 213; 217) comenta, corroborando Monbeig:

O traçado de uma cidade cada vez mais se aproxima de um exercício mecânico de desenho geométrico, a fim de determinar ruas e quadras, sendo as últimas também subdivididas geometricamente, para a formação dos lotes destinados à venda.

[...], portanto, na zona Noroeste de São Paulo prevaleceu o traçado em xadrez, em que pese algumas poucas tentativas de inovação formal. Serão, em sua maioria cidades de desenho monótono e uniforme, sem qualquer surpresa ou realce especial. A exceção ficava por conta da ferrovia, da esplanada e da estação, nesse primeiro momento, o centro da vida local e, como vimos, elemento estruturador e particular na gênese desses jovens povoados.

Mas Oliveira observa inovações trazidas pela CVSP-MT (2008: 213) para a Vila Tibiriçá (fundada pela CVSP-MT antes desta ser comprada por Bata), às margens do rio Paraná, em pesquisa baseada em entrevistas aos moradores da região ribeirinha: “[a pesquisa] Permite-nos observar a chegada de uma infra-estrutura de habitação moderna para a época (já nos anos 1930), ainda mais considerando a distância e dificuldades de deslocamento para o oeste paulista”.

À parte a extrema simplicidade conferida ao plano de Mariápolis à primeira vista, nota-se aqui um programa urbanístico que ainda está para ser confrontado com outras cidades semelhantes na mesma região e período. No caso do presente projeto, observam-se certas intenções urbanísticas que, se não foram levadas a cabo, nos remete diretamente à experiência pessoal anterior do dirigente da CVSP-MT, Jan Bata. Como visto, Bata implantaria Batatuba no Estado de São Paulo com a intenção de reproduzir o conceito moldado em Zlín das cidades industriais em- série. Cidades-em-série que levaram a marca da organização científica do trabalho (TOPOLCANSKA, 2005b) e da relação estreita que tinha Jan Bata com os ideais fordistas de produção em série, mesclados com suas concepções de organização social e de trabalho, ideário corroborado por seus escritos e projetos.

O plano de Mariópolis parece guardar certas semelhanças com o plano de Batatuba, a saber, antes de tudo, a previsão de que Mariópolis abrigasse indústrias, como pode ser visto na figura apresentada. A disposição do centro industrial junto à estação férrea, e perpendicular a esta um eixo de serviços e equipamentos institucionais da cidade, e as áreas habitacionais conectadas lado a lado deste eixo, em tudo se assemelham a Batatuba. A disposição de pequenos parques (“parq infantil”, “auto parq”) internos às quadras é um elemento novo, que teria sido reproduzido no plano de Bataguassu⁸⁹, no sul do Mato Grosso, também da CVSP-MT, como será visto adiante.

Percebe-se que o conceito existente em Batatuba, como o modelo urbanístico industrial que Bata tencionava implantar no Brasil, manteve-se nos planos de Vila CIMA e Mariópolis em sua idéia geral, porém numa gradativa simplificação, tornando-o cada vez menos nítido em relação à Batatuba e cada vez mais próximo dos planos dos agrimensores do oeste paulista. Esse transcorrer evidencia mais uma inexorável adequação do conceito-Bata à nova realidade por ele vivida, do que, efetivamente, uma reorientação na natureza de seus projetos industriais.

Ao analisar preliminarmente o plano de Mariópolis e os planos a seguir, de Bataguassu, Batayporã e Kennedyba, percebe-se que, apesar de Bata ter passado a operar com empreendimentos de colonização com um traçado cada vez mais convencional, estes empreendimentos não pareciam tratar-se exclusivamente de empreendimentos imobiliários. Possivelmente, dada as atividades pregressas de Bata e aquelas que ele fez saber que pretendia realizar, algo de um plano econômico maior da multinacional Bata ainda vigorava, e tinha a produção industrial como base, mesmo que, no caso, sua origem fosse a produção agro-industrial e uma idealização pura e simples de vida urbana moderna – expressa em plantas urbanas ou simplesmente em textos de projetos, como Kennedyba.

A colonização parece comparecer, portanto, como uma etapa muito preliminar, mas fundamental, de conformação econômica-social do território, com vistas à inserção deste na cadeia produtiva mundial da companhia Bata; também comparece – enquanto comercialização de lotes, chácaras e datas – como ferramenta de capitalização das próprias empresas de Bata no Brasil.

A cidade de Mariópolis, em 2010, pouco se assemelhava ao seu plano, tanto por este não ter sido implantado em sua totalidade, quanto pela reduzida vitalidade urbana da localidade, contando com cerca de 3.900 habitantes (IBGE), quando relatos de integrantes da Prefeitura Municipal (viagem de pesquisa de 25 mai. 2010) indicaram uma população e uma atividade urbana (e rural) muito maiores no passado, mais bairros dispersos pela localidade, com escolas rurais e igrejas – informou-se que a Cia. CIMA vendia lotes na cidade até 1961.

⁸⁹ Conforme perspectiva artística do plano não concretizado.

Pelo menos um aspecto do plano foi seguido, no trecho originalmente implantado: são os “parques infantis”, interiores de quadra acessados por pequenas ruas, provavelmente destinados a serem locais seguros para as brincadeiras das crianças. Num destes “parques” está instalada uma torre de telefonia. Segundo relatos, os demais “parques infantis” teriam sido fechados e absorvidos pelos lotes particulares contíguos. Outros edifícios, com algumas alterações, permanecem ainda no local. O núcleo foi elevado à categoria de Distrito em 1948 - vinculado ao município de Adamantina; tornou-se Município em 1953 - quando se desmembrou de Adamantina. Compunha-se, em 2009, dos distritos de Mariápolis e Mourão⁹⁰.



Figuras 175-180 Mariápolis. Avenida principal Prefeito Joaquim da Costa e Silva, comércio central, habitações de madeira comuns na região do oeste paulista, e o “Parque Infantil”, originalmente um miolo de quadra de uso coletivo, atualmente encontram-se privatizados ou ocupados por outras funções (serviços de telecomunicações). Geórgia C. Capistrano da Costa.

90 Fonte: IBGE (2009)

BATAGUASSU, 1942-1953 (ANTIGO MT)

No sul do antigo Mato Grosso, a fundação de Bataguassu (fazenda Formosa) teria início por volta de 1942 - 1943, a partir de um assentamento denominado Batápolis, na fazenda Limeira, à margem esquerda do rio Pardo, um “lugar remoto 15 km acima da confluência do rio Pardo com o rio Paraná”, onde Vladimir Kubik, a partir de Indiana e depois Presidente Epitácio, determinara a instalação de duas casas e uma serraria (ARAMBASIC, 2007a: 81). Batápolis seria a primeira tentativa em terras da CVSP-MT no Estado do Mato Grosso, quando dirigida por Jan Bata, de iniciar a exploração do “grande sertão”, mas que, à parte as dificuldades geográficas e econômicas, teria fracassado pela falta de apoio político.

As várias tentativas que são feitas restam infrutíferas. Por força das enormes dificuldades pelas quais Jan Bata passava, conforme se demonstrou em sua biografia, e sem uma base política que desse sustentação ao projeto, ele não prosperou (SILVA, 2003: 56).

Aqui um parêntese deveria ser aberto: embora sua análise não faça parte do escopo da pesquisa diretamente, um aspecto fundamental das atividades do empresário deve ser referido, pois contribuiu para condicionar a exequibilidade de seus planos. Este aspecto refere-se à necessidade do empresário de introduzir-se e relacionar-se, como imigrante, na teia de relações político-sociais vigorantes naqueles “espaços vazios” do oeste paulista e do sul mato-grossense, para poder dar vazão ao papel estratégico latente na CVSP-MT realizando, a reboque, seu ideário de cidade.

Em seu livro *Fronteira Oeste*, Valmir Batista Corrêa (1999) discute como diferentes aspectos políticos e sócio-econômicos se relacionaram na configuração da fronteira sul-mato-grossense: a presença de grandes empresas monopolistas como a Matte Laranjeira e seus embates internos com posseiros, as “guerras coronelistas” e o “banditismo endêmico”, a presença significativa de paraguaios e o afluxo de migrantes gaúchos e depois mineiros atrás dos campos propícios à criação de gado bovino. Por conta das atuações por vezes contraditórias destes atores, o poder político nestas regiões tinha um caráter difuso e descentralizado, tornando tênue o controle efetivamente exercido pelo governo federal. Neste sentido, o argumento da “Marcha para o Oeste” do governo estadonovista de Vargas teria a estratégia geopolítica de assegurar a incorporação deste território como “domínio e espaço nacional” brasileiros através da “presença mais ostensiva do aparato administrativo e de segurança de Estado no sul de Mato Grosso” (1999:104). Neste diapasão o governo idealiza os Núcleos agrícolas, para educar os sertanejos e “íncolas nas florestas” dos Estados centrais, (como exemplo, a criação da Colônia Agrícola Nacional de Dourados em 1943) (1999:105-106) e nacionaliza em 1943 os serviços de navegação fluvial da CVSP-MT, com a incorporação de seus

bens ao Serviço de Navegação da Bacia do Prata (SNBP), visando preservar o controle das fronteiras fluviais e terrestres por ocasião da 2ª guerra mundial.

Daí que a necessidade de Bata transitar naquele espaço de múltiplos atores premidos entre as ações centralizadoras de Vargas e o provincianismo local coloca em relevo uma das atuações mais evidentes para a pesquisa e que denota ter sido de fundamental importância neste contexto, a de Nelson Verlangieri d' Oliveira. Oficial da Marinha Brasileira, de origem cuiabana, casado em 1948 com a terceira filha de Bata, Edita, Nelson atuou especialmente⁹¹ no que se refere às realizações dirigidas pela CVSP-MT no oeste paulista e região sul mato-grossense - seu pai, João Alfredo de Oliveira, trabalhara na Companhia quando sob propriedade de Heinrich Sloman. O trânsito e as gestões de Nelson de Oliveira, como oficial e mato-grossense, nos escalões dos governos federais (Vargas, Dutra) e estaduais (Arnaldo Estevão de Figueiredo, Fernando Correia da Costa etc.) contribuíram para que, entre 1945 e 1965 - não sem aqueles percalços relacionados às demandas judiciais internacionais - Jan Bata pudesse, se não concretizar seus planos, pelo menos iniciá-los ou projetá-los.

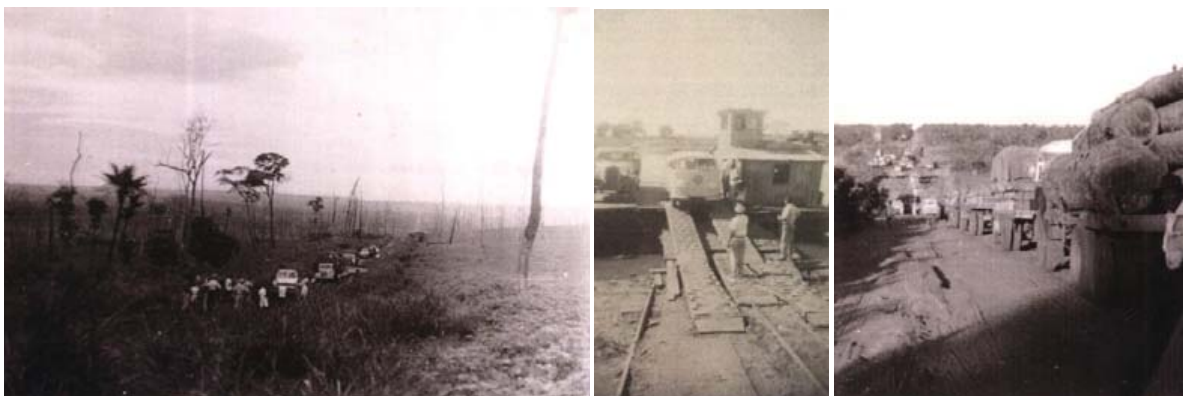
Quanto às características reveladas pela natureza da região e que incidiriam fortemente nas atividades desbravadoras da CVSP-MT, nas primeiras páginas de sua obra "Oeste", Nelson Werneck Sodré vai diretamente ao ponto: "O grande problema do Oeste é o das distâncias" (SODRÉ, 2009: 33). Tal característica transparecia de forma cabal naquela região sul mato-grossense, caracterizada pela rarefeita presença humana (a qual, de resto, ainda se observa) e a quase inexistente rede de comunicações de porte nos extensos campos do planalto que se inclinam suavemente em direção ao rio Paraná.

A rede hidrográfica cumpria o papel de rede de transportes e de vias de penetração no território "desconhecido". Rios como o Sucuriú, Verde, Pardo, Ivinhema, todos afluentes do Paraná, transformavam-se em "correntes [...] suaves, macias, antigas, com leitos próprios, domésticas, largas, fecundas, permitindo a navegação, carreando riquezas" (SODRÉ, 2009: 146).

Para a CVSP-MT as opções eram, portanto, o transporte fluvial e aéreo:

[...] lembro que aqui [Bataguassu] era só mato há alguns anos atrás. Essa ponte do Rio Paraná mesmo foi inaugurada em 1966. Era balsa, não existia asfalto, nós vínhamos pra cá de jipe, jipe mesmo. Quando chovia, meu pai [...] tinha um avião, da Companhia Viação, e vinha de avião pra cá. Não tinha jeito de passar. Era um avião "teco-teco" na época, mas voava muito [] Não existia pista, era pista de chão (KUBIK, 2010).

⁹¹ Outras gestões teriam sido, por exemplo, relacionadas ao processo de naturalização de Jan Bata. Ver ARQUIVO NACIONAL, 1946.



Figuras 181,182 Estrada Bataguassu-Porto XV (rio Paraná) e balsa no Porto XV, [ca1949]. Centro de Memória Jindrich Trachta.

Figura 183 Transporte de toras para embarque no Porto XV com destino a SP, [s.d.]. Centro de Memória Jindrich Trachta.



Figura 184 Vôo sobre Bataguassu, [1956?]. Centro de Memória Jindrich Trachta

A disponibilidade de praticar tráfego fluvial com recursos próprios mostrava-se uma vantagem. A empresa praticava serviços de turismo fluvial até Guaíra (PR) – de onde era possível chegar a Foz do Iguaçu, transporte de gado, mercadorias e pessoas, e comercializava gêneros diversos em seus armazéns gerais nos portos fluviais através da Companhia Comercial Alto Paraná. Produzia também suas próprias embarcações, como chatas e rebocadores, em estaleiro na Vila CIMA (ORDEM E PROGRESSO, 15 ago. 1943).

No Mato Grosso, mantinha instalações portuárias no Porto XV de Novembro - foz do rio Pardo, em Porto Alegre (rio Anhanduí, afluente do Pardo) e Entre Rios (rio Ivinhema), e “importantes entrepostos comerciais para uma região muito grande e desprovida de recursos[...]”. Em Porto Tibiriçá (Presidente Epitácio), no Estado de São Paulo, “abastecia quem

navegasse pelo rio Paraná” (ABREU, 1976: 210-11) e mantinha instalações como “bem equipadas oficinas e uma colônia com oitenta casas” (ARAMBASIC, 2007a: 81).

As explorações desenvolveram-se de maneira lenta até finais dos anos 1940 com Vladimir Kubik, que cumprira relevante papel neste quesito e fora “por muitos anos Diretor Geral da Companhia Viação São Paulo – Mato Grosso” (PREFEITURA MUNICIPAL DE BATAGUASSU, 1984: 12). Este dirigira a derrubada de matas próximas aos córregos Sapé e Guassu, e abertura de caminhos, instalação de serrarias, criação de gado e plantações de arroz nas extensas várzeas do rio Pardo.

A nacionalização em 1943 dos serviços de navegação fluvial da CVSP-MT e a incorporação de seus bens ao Serviço de Navegação da Bacia do Prata (SNBP) retiraria à companhia “[...] todo o material e instalações fixas, as instalações portuárias e todas as instalações e materiais flutuantes” (QUEIROZ, 2003: 19). Sem a prática daquele tráfego comercial, restaria à companhia o tráfego fluvial de artigos de seu próprio interesse, para o abastecimento de seu armazém em Porto Alegre, ou destinados a abastecer seus projetos de colonização (ZILIANI, 2010: 121).

A partir de 1948 o projeto passa a ser gerenciado por Nelson Verlangieri de Oliveira que, aproveitando-se da extensa rede de contatos advindos do posto de oficial da Marinha e da naturalidade cuiabana, facilita o início da construção da rodovia ligando Porto XV à cidade de Campo Grande (atual BR-267). Ele relata sua tarefa frente à CVSP-MT:

Em época não muito distante se ouvia falar de Mato Grosso como um espantinho, onde o homem dificilmente poderia chegar, dadas as presumíveis dificuldades criadas pela imaginação humana. (...) Era preciso (...) “curar” a imaginação já contaminada pelas más informações.

Eis a difícil tarefa da Cia. Viação São Paulo Mato Grosso[...] (Ordem e Progresso, mai. 1950 *apud* Silva, 2003)

No início dos anos 1950, Zdenek Pracuch - que chegara ao Brasil em 1949, vindo da Escola de Trabalho Bata, em Zlín, também passa a administrar o núcleo de colonização, orientando também a fundação de Batayporã.

As primeiras construções edificadas pela CVSP-MT foram: residência do administrador, escritório, armazém, cerca de vinte casas para colonos e um hotel. Em 1953 foi inaugurada a primeira escola, então aulas já eram ministradas por uma professora chamada pela companhia. No mesmo ano a vila foi elevada a sede de município (PREFEITURA MUNICIPAL DE BATAGUASSU, 1984: 11-12).



Figura 185 “Praça de Bataguassu – início”, 1950. Centro de Memória Jindrich Trachta.

Figura 186 “Inauguração da 1ª escola em Bataguassu”, 1953. Centro de Memória Jindrich Trachta.

Migrantes e imigrantes de diversas origens foram atraídos pelo loteamento da Fazenda Formosa, onde foi fundada Bataguassu. A principal presença foi a de migrantes nordestinos e paulistas, seguidos de longe por colônias japonesa e húngara e “alguns representantes tchecos e outros alemães” (PREFEITURA MUNICIPAL DE BATAGUASSU, 1984: 13).

Tal qual a rede midiática operada pela Bata A. S. Zlín, e tal qual o “Novidades de Batatuba”, editado no núcleo calçadista no estado de São Paulo, o periódico “Ordem e Progresso” era o instrumento de propaganda editado pela companhia e distribuído por toda a zona pioneira da Alta Sorocabana (SP). A divulgação de Bataguassu não seria diferente da de outros empreendimentos realizados pelas grandes empresas de loteamento na franja pioneira paulista, referidas por Pierre Monbeig: “pela imprensa, pelo rádio, por meio de cartazes, cada um louva a qualidade de seus solos, a densidade das suas estradas, o equipamento dos patrimônios, a segurança dos títulos de propriedade, as vantagens financeiras de seu sistema de pagamento” (1984: 237).

Já em 1945, talvez presumindo um desenvolvimento exitoso para Batápolis, a CVSP-MT divulgava suas terras, afirmando possuir, “ainda”, “[...] milhares de alqueires de outras terras em rica região do Estado de Mato Grosso, para a venda em grandes e pequenos lotes, além de datas e chácaras nos patrimônios de Batápolis e Bataguassu [...]”. Em edição do mesmo ano, a despeito das dificuldades do desbravamento em plena “marcha para o Oeste”, a CVSP-MT não deixava por menos:

[...] a Cia. de Viação São Paulo Mato Grosso, com mais de 30 anos de experiência e bons serviços à Nação, rasgando estradas e semeando cidades depois de relevantes e ainda perdurantes serviços à gloriosa Piratininga das ‘entradas’ e bandeiras arrojadas, em cujo solo fecundo levantou as cidades e vilas de Teodoro, Cerâmica, Regente Feijó, Laranja Doce, Mandaguari, Presidente Venceslau, Mariápolis, e Indiana, vem de algum tempo a esta parte operando em Mato Grosso, em terras do Sul, onde como fruto de seu esforço de bandeirante da Marcha Para o Oeste levantou a ridente vila – melhor se diria cidade – Sant’ana do Rio Pardo, uma espécie de centro cívico da metrópole, com hotel moderno, serraria, marcenaria carpintaria, pensão operária, delegacia de

polícia, estaleiros para navegação, residências proletárias, luz, etc. (ORDEM E PROGRESSO, jun. 1945: 1).

Segundo Arambasic (2007a: 81), uma extensa cultura de arroz havia sido implantada com sucesso pelo agricultor Emilio Trevisan na margem esquerda no rio Pardo, em local denominado Fazenda Santana, provavelmente dentro da gleba Limeira da CVSP-MT, e atraído grande leva de japoneses e suas máquinas agrícolas, o que teria contribuído para a formação de tal vila. A localidade de Sant'ana do Rio Pardo foi ainda identificada em pequeno mapa da CVSP-MT (UNESP Pres. Prudente) embora não tenham sido localizadas referências sobre o local nos demais textos levantados na pesquisa⁹².

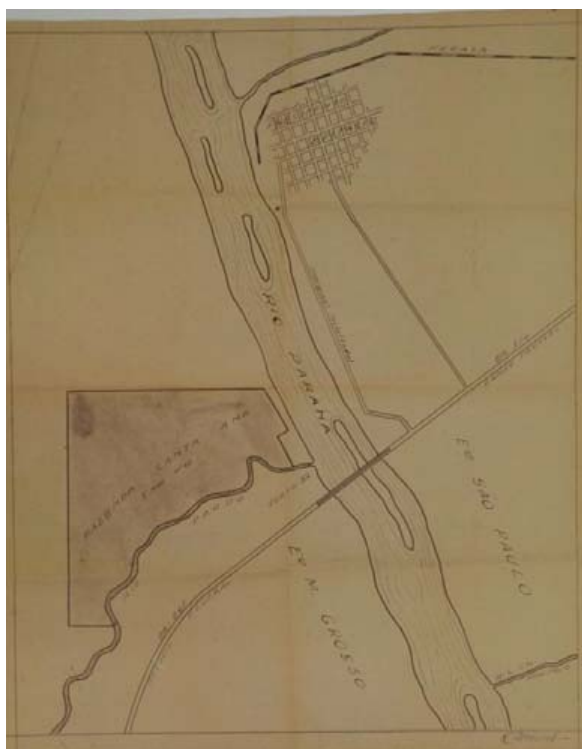


Figura 187 Fazenda Sant'ana (área hachurada, na foz do rio Pardo, pertencente à Gleba Limeira da CVSP-MT, quase defronte à Presidente Epitácio (SP), do outro lado do rio Paraná), [196-?]. UNESP PRESIDENTE PRUDENTE.

Anos depois, em 1950, como estratégia de vendas- comum às empresas de colonização do oeste paulista, como observara Monbeig- as qualidades “idílicas e rejuvenescedoras” de Bataguassu eram propagandeadas no folheto da CVSP-MT:

Deseja constituir sua família onde o ser humano não necessita de medicamentos e pódé atingir a longevidade de 120 anos, como o caso documentado de Dona MARIA LEME, em Bataguassu? Então venha habitar no ‘VALE DA LUA’ da Gleba BATAGUASSÚ, diretamente além do Rio Paraná, de Porto Epitácio, onde poderá satisfazer os seus sonhos do futuro! (ORDEM E PROGRESSO, 1942).

⁹² Nelson Verlangieri de Oliveira afirmou que não houve este tipo de povoação na fazenda Santana. Fica o registro.



Figura 188 Jan Bata (esquerda), a longeva Maria Leme e Vladimir Kubik ao centro, [195-?]. Centro de Memória Jindrich Trachta.

Em 12 de maio de 1945 a localidade tornou-se sede do distrito de Ivinhema, como parte do município de Entre Rios, atual Rio Brillhante. Em 11 de dezembro de 1953 a vila de Bataguassu foi elevada a município.

O PLANO DE BATAGUASSU

Descritos os planos ou projetos para Batatuba, Vila CIMA e Mariápolis, procurou-se seguir uma ordem mais ou menos cronológica porque não se tem a informação das datas exatas de início de implantação da cada núcleo. O desconhecimento sobre a existência de arquiteto ou equipe de arquitetos que porventura tenham assessorado Jan Bata no planejamento das cidades permanece, tendo sido identificado apenas o engenheiro suíço Gothard Kunzli como um profissional que teria trabalhado para Jan Bata produzindo plantas urbanas (no caso, Mariápolis). Esta imprecisão autoral se verifica também nos desenhos urbanos levantados referentes ao núcleo de Bataguassu.

Considerando que o levantamento realizado permitiu entrever que ainda existe quantidade considerável de material ainda não analisado, no Centro de Memória Jindrich Trachta (Batayporã, MS) e nos arquivos familiares de Bata (Nova Andradina e Presidente Prudente), novos achados talvez pudessem auxiliar na identificação de autores (arquitetos, engenheiros etc.) e das ideias de cidade que nortearam o empresário. Em vista disto, no caso de Bataguassu e Batayporã este trabalho limitar-se-á a inferir algumas considerações sobre as plantas urbanas coletadas⁹³ sem, no entanto, considerar esgotados os recursos de análise, tarefa que, acredita-se, seja mais oportuna numa etapa posterior de pesquisa.

Por outro lado, embora não se configurem um compêndio definitivo, as plantas urbanas relativas ao projeto de colonização de Bataguassu e a observação da malha urbana efetivamente

⁹³ O material coletado é reprodução a partir de originais que não foram localizados pela pesquisa.

implantada permitem supor um desfecho para planos urbanísticos de Bata para o local. O mesmo se dará com Batayporã.

Como visto, a partir de Mariápolis, o traçado dos planos de Bata começariam a adquirir um perfil cada vez mais ortodoxo, gradativamente mais simplificado, evidenciando prováveis mudanças na realidade vivida pelo empresário – talvez em relação a recursos financeiros, talvez em relação ao ambiente geográfico e social em que passara a operar. De fato, o caráter geral da planta atual da cidade de Bataguassu revela este pragmatismo, e talvez o desenho mais interessante levantado por esta pesquisa sobre Bataguassu seja a “Vista da futura cidade de Bataguassú”, sem indicação de data e autoria.

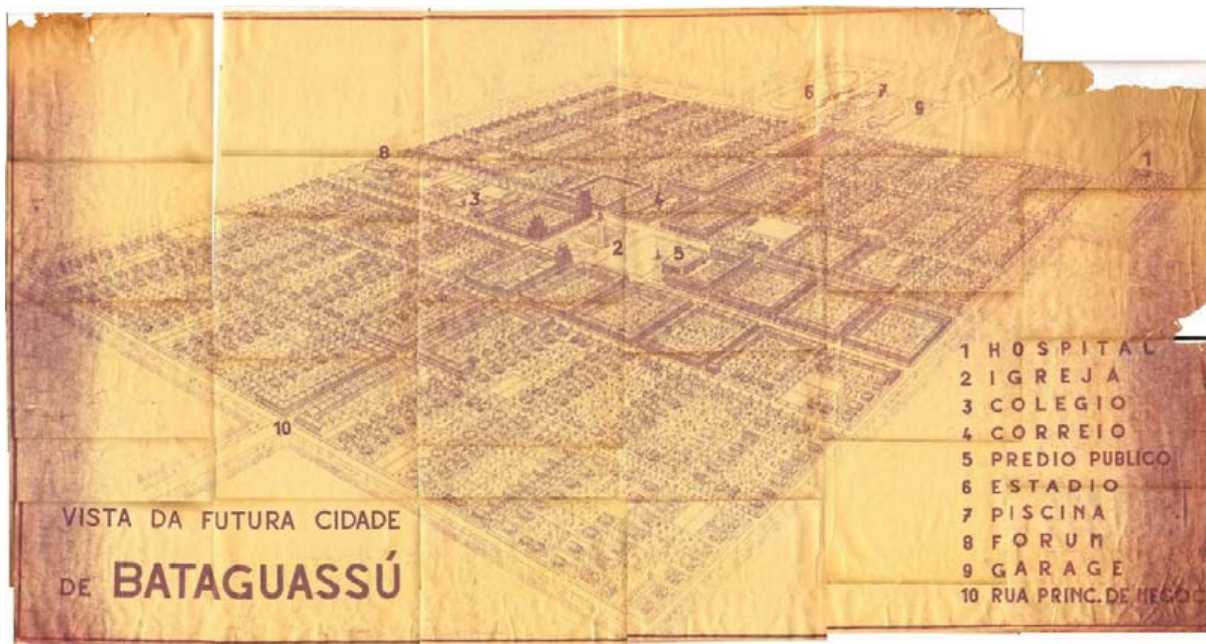


Figura 189 “Vista da futura cidade de Bataguassú”, [s.d.]. Centro de Memória Jindrich Trachta.

O arruamento é ortodoxo, conformando o xadrez tradicional das cidades planejadas pelos agrimensores. No que se refere ao zoneamento, seu desenho urbanístico parece ter preservado o eixo central estruturador dos edifícios institucionais encontrado nas plantas de Batatuba e de Mariápolis, mas diferente destas, não faz menção a zonas industriais ou agroindustriais. Isto parece um detalhe fundamental, na medida em que, para Bata, o aspecto produtivo de um núcleo urbano era seu pressuposto.

Como visto em Mariápolis, um grupo de quadras centrais compunha o eixo estruturador de edifícios e áreas institucionais - “Praça do Brasil”, “igreja”, “grupo escolar” e “mercado” - e das áreas habitacionais. No caso deste desenho, também alguns prédios públicos definem o caráter de um dos dois eixos articuladores (e perpendiculares entre si) que definem o plano: neste caso, “Prédio público”, “igreja”, “colégio”, “fórum” e “correio”. O outro eixo, a “rua princ.[ipal] de negócios” provavelmente faria a conexão interurbana, mas isto não é mencionado no desenho.

A implantação de um “hospital” ao largo da malha urbana remete à localização do hospital em Batatuba e da “Santa Casa” em Mariápolis. E o conjunto de “estádio” e “piscina” (junto com uma “garage”), pela proporção que assumem no desenho, parece fazer menção à prática coletiva de esportes identificada desde Zlín⁹⁴, e também mencionada no desenho da grande piscina de Batatuba.

As áreas habitacionais, à semelhança de Batatuba e Mariápolis, desenvolvem-se em duas metades ao longo do eixo estruturador dos edifícios institucionais, mas, fato novo, as tipologias habitacionais parecem subdividir-se em habitações multifamiliares e unifamiliares. Ressalte-se que são inferências baseadas na leitura do desenho, não há lá legendas que comprovem esta hipótese, e a proporção de edifícios do tipo multifamiliar em relação ao plano como um todo leva a crer que são espaços destinados às habitações.

Ainda, habitações multifamiliares de dois pavimentos e sacada semelhantes às de Zlín misturam-se a habitações unifamiliares com varanda em arco como as de Batatuba, reproduzindo residências numa variação do estilo *cottage*, de origem inglesa, muito difundido no interior paulista, inicialmente através das companhias ferroviárias.

Outra semelhança notável é o desenho da “igreja”. Esta faz par com o “prédio público” na conformação de uma praça na confluência dos dois eixos estruturadores, e remete diretamente a um projeto de 1942 de Vladimír Karfík para um templo religioso em Zlín.



Figuras 190-192 Habitação multifamiliar em Zlín, 1939. Habitação unifamiliar Batatuba, 1940. Igreja católica em Zlín de Karfík, 1942.

Surpreende a implantação dos edifícios de vários pisos, o que dá a impressão de que uma densidade habitacional elevada era prevista. Além disto, a disposição dos blocos contínuos destes edifícios de dois ou três pavimentos, no limite dos lotes, conformando espaços livres internos às quadras, provavelmente ajardinadas, denota uma significativa permissão ao coletivo. Cabe recordar que no caso de Mariápolis foram identificadas, como um elemento novo nas plantas brasileiras de Bata vistas até então, pequenas áreas de uso coletivo denominadas “*parq infantil*” e “*auto parq*” nos espaços internos às quadras residenciais.

⁹⁴ Ver piscina de grandes dimensões construída em Zlín em NOVAK (1993).

Certamente que, a respeito das tipologias e estilo arquitetônico expressos esquematicamente nesta perspectiva artística, as filiações possíveis são várias. Como exemplo, importa lembrar que vigorara uma arquitetura moderna com influências *art déco* promovida pelo Estado Novo, que se padronizou nos edifícios dos Correios e Telégrafos, cuja linguagem seguia, regra geral, uma volumetria com aberturas regulares, fachadas com marcações verticais e platibandas que também encontram correspondência nos edifícios “correio”, “igreja” e “prédio público”. Ainda, a ocupação perimetral das quadras - ora conformando um quadrado completo, ora conformando metade deste quadrado- com edifícios de altura limitada e espaços internos provavelmente ajardinados e coletivos, às vezes com passagens internas, traz a lembrança, mesmo que tênue, com, por exemplo, a proposta de Ildefonso Cerdá para Barcelona.

Embora simplificada, a “Vista da futura cidade de Bataguassú” revela uma combinação de elementos urbanísticos e arquitetônicos cuja leitura poderá ser melhor aprofundada numa etapa posterior da pesquisa. O que se intentou aqui foi, antes, um breve exercício de análise das intenções de Bata para suas cidades brasileiras - no caso Bataguassu -para, mesmo que de forma ainda não conclusiva, estabelecer um quadro básico a partir do qual aquele conhecimento poderá ser refinado.

Da mesma forma, também mereceriam tratamento à parte outros mapas e plantas referentes a Bataguassu e levantados durante a pesquisa - num deles está identificada a localização de um “futuro patrimônio” (datado de 1963). Uma análise preliminar permite localizar este material num período posterior à fundação do núcleo de Bataguassu, por volta de 1963, e cuja autoria pode ser debitada ao engenheiro Gothard Kunzli.



Figuras 193, 194 CVSP-MT “Núcleo colonial Guassu” [s.d.] e “Redução da planta da Gleba Bataguassú” [1963]. Centro de Memória Jindrich Trachta.

BATAYPORÃ, 1953-1963 (ANTIGO MT)

A data do início de Batayporã é considerada por Silva (2003:51) como a de 1953, ano em que Vladimir Kubik, acompanhado do agrimensor Nelson Mistura, empreendeu a abertura da mata para demarcar a localização do núcleo urbano e dos lotes a serem comercializados na Gleba Samambaia de propriedade da CVSP-MT. A gleba Samambaia compunha-se dos lotes Recanto, Machado, Iguassu e Caiuás.

No entanto, de acordo com documentos levantados, a prospeção da Fazenda Samambaia (ou Somambaia, como visto em alguns registros) por um grupo de técnicos especializados, poderia ter se iniciado entre fins de 1942 e início de 1943, provavelmente como parte das expedições de reconhecimento das glebas que faziam parte da recém-adquirida (1939) CVSP-MT por Jan Bata. Os resultados de relatório intitulado “Estudos sobre possibilidades da Fazenda Samambaia”⁹⁵ revelam que foram analisados os recursos naturais disponíveis e suas possibilidades econômicas, em consonância com o princípio da concentração vertical da produção: extração de madeira, seu beneficiamento (edificações, mobiliário etc.) e subprodutos químicos a partir da resina; pecuária e criação de jacarés e subprodutos (peles e couros).

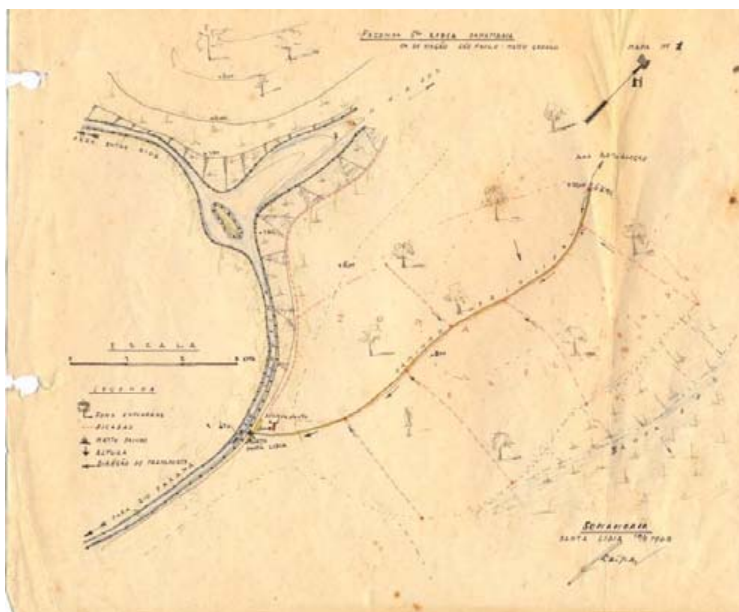


Figura 195 “Fazenda Sta. Lidia Samambaia Cia. de Viação São Paulo – Matto Grosso”, 1943. Centro de Memória Jindrich Trachta.

Como visto, no início dos anos 1940 a política de “segurança nacional” de Vargas faria nacionalizar os bens e o serviço de navegação operado pela CVSP-MT, o que contrariou pelo menos duas expectativas de Jan Bata. A primeira e, talvez, a principal, era a de contar como auxílio do governo federal para o “livre desenvolvimento” de suas empresas no Brasil – desde

⁹⁵ Centro de Memória Jindrich Trachta, Documentos da Companhia Viação São Paulo – Mato Grosso, Caixa 16.

que fora convidado a instalar-se no país. Nos arquivos do Centro de Memória Jindrich Trachta um telegrama de Jan Bata a Rudolf Rezny, da CVSP-MT (cargo não identificado), endereçada de Indiana em 1944, é indicativa das dificuldades vividas naquele momento:

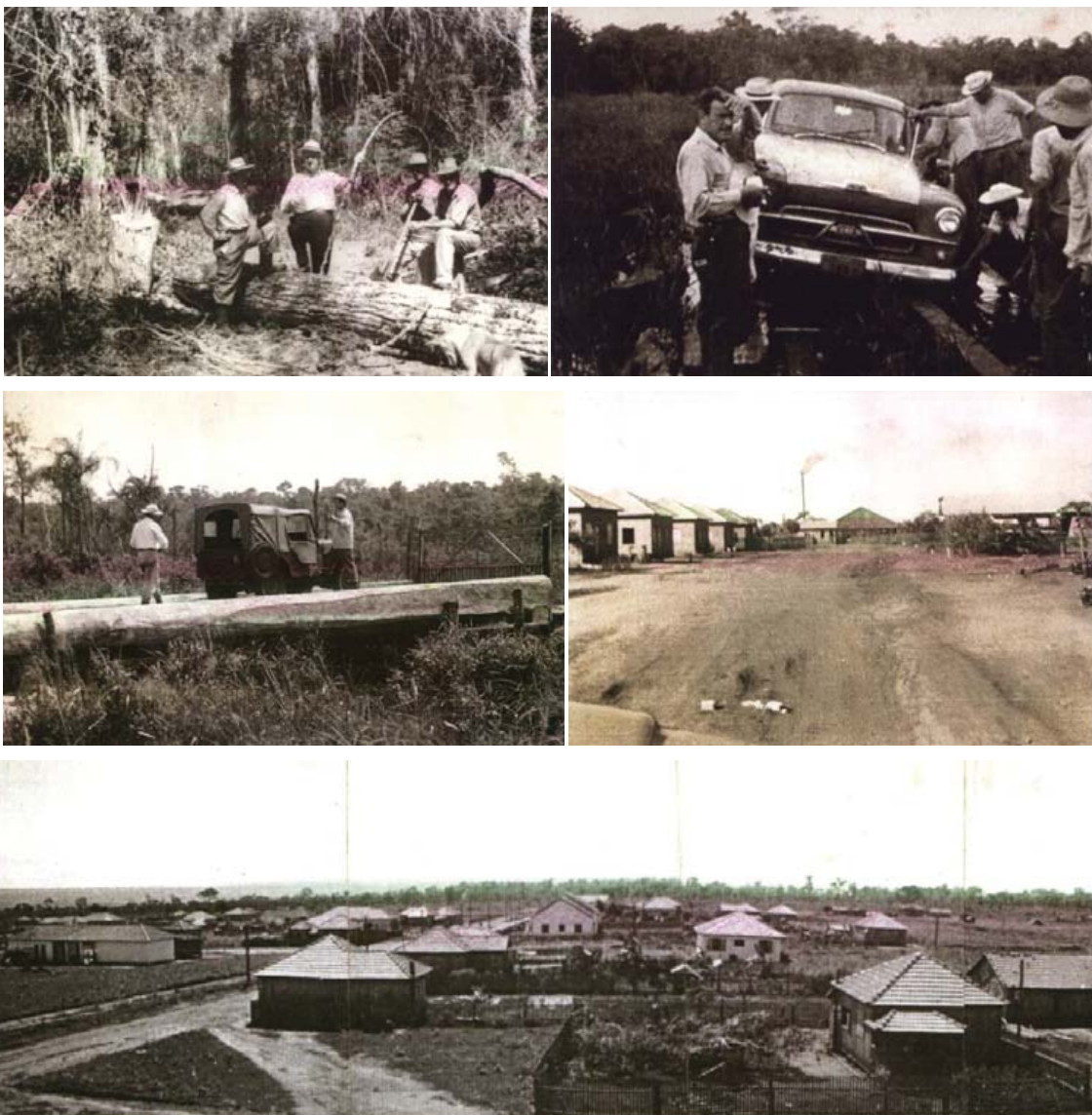
[] EXPEDIÇÃO HNILICA PARA EXPLORAÇÃO E COMEÇO DOS TRABALHOS NA FAZENDA SAMAMBAIA vg APÓS DOIS MESES PREPARATIVOS FOI IMPEDIDA PELA POLÍCIA DE EMBARCAR NO PORTO TIBIRIÇÁ SOB PRETEXTO DE QUE EXISTEM LEIS QUE PROÍBEM TRANSLADAÇÃO TRABALHADORES DE SÃO PAULO PARA MATO GROSSO pt APÓS ENCAMPAÇÃO NOSSA NAVEGAÇÃO vg QUE IMPOSSIBILITOU DESENVOLVIMENTO DAS NOSSAS FAZENDAS vg NOVAS E ESTRANHAS DETERMINAÇÕES ESTÃO CONTRARIANDO AS DIRETRIZES PRECONIZADAS PELO EXMO SNR PRESIDENTE DA REPUBLICA NO SENTIDO [] DA MARCHA PARA O OESTE pt AO MESMO TEMPO ESSAS MEDIDAS PROIBITIVAS ATUAIS ESTÃO EM DESACORDO E CONTRARIAS ÀS PROMESSAS DO GOVERNO FEDERAL QUANTO A FACILIDADES E LIVRE DESENVOLVIMENTO DAS NOSSAS EMPRESAS pt PEÇO NOTIFICAR AUTORIDADES ESTADUAIS E FEDERAIS DOS ACONTECIMENTOS SOLICITANDO SOLUCIONAR DE UMA VEZ PARA SEMPRE ESTA QUESTÃO EVITANDO FUTURAS INTERRUPTÕES NOSSAS ATIVIDADES PELAS AUTORIDADES LOCAIS pt FAVOR SOLICITAR DECISÃO FAVORÁVEL RADIOGRÁFICA GOVERNAMENTAL ENDEREÇADA AUTORIDADES [] PERMITIR EMBARQUE EXPEDIÇÃO HNILICA E SEUS ONZE TRIPULANTES AFIM DE PROSEGUIR NA TAREFA ENCETADA [] DR JAN BATA (BATA, 1944).

A expedição citada pelo telegrama refere-se àquela exploração à fazenda Samambaia conduzida por Vendelin Hnilica (funcionário de Bata), entre 1942 e 1943. A segunda expectativa refere-se ao fato de que, dada as condições naturais e de infra-estrutura predominantes nas regiões onde a CVSP-MT tinha propriedades, o acervo de navegação fluvial adquirido junto com a CVSP-MT era de fundamental importância para que Jan Bata pudesse planejar integralmente suas atividades econômicas. Tanto que o acesso à Gleba Samambaia pela equipe da companhia poderia ser realizado navegando rios locais, como o Ivinhema, tributário do Paraná, e o rio Samambaia. No caso, Vendelin Hnilica baseou-se em Porto Epitácio (SP), onde a companhia mantinha instalações portuárias. Com os recursos da navegação fluvial restringidos, e desde que a infra-estrutura viária terrestre era rarefeita, os empreendimentos mato-grossenses de Jan Bata poderiam tornar-se dificultados. Como recorda Vladimir Kubik:

Meu pai [Vladimir Kubik] abriu aqui. Bataguassu, Batayporã, meu pai era, como se diz, um gerente geral da Companhia Viação São Paulo – Mato Grosso. Ele abriu isso aqui, era mato mesmo. Meu pai conta – só para ilustrar – quando eles começaram a vir para cá, às vezes nem de jipe dava pra andar, então eles tinham uma egüinha e diz que a égua vinha amarrada pra cá... tinha medo, sabe? Na época... eu tive a minha época de Presidente Epitácio, né? Tinha um escritório da companhia lá em Epitácio também, mas eu vinha com meu pai pra cá, Bataguassu, Batayporã. Mas era uma aventura, a gente vinha porque gostava, mas... nossa senhora, era muito difícil, não tinha estrada. Depois que a coisa começou a andar e tal. Eles sofreram muito pra abrir isso aqui, né? Não foi mole não (KUBIK, 2010).

Talvez por isto que ainda em 1953, uma década após Bataguassu, o trabalho de desbravamento da região por Kubik e Mistura para a efetivação de Batayporã ainda estaria

inscrito no “verdadeiro esforço de colonização interior” referido por Monbeig a respeito das frentes pioneiras do oeste paulista: foi necessário abrir caminhos, estradas e uma pista de pouso para pequenos aviões, estabelecer o suprimento de água – *yporã* significa, em guarani, “água boa”, daí a apropriação por Bata.



Figuras 196- 200 Desbravamento e vistas de Batayporã, [s.d.]. Centro de Memória Jindrich Trachta.

No que se infere que, dadas as condições com as quais Bata se deparou (e os transtornos internacionais já explanados), inexoravelmente seus empreendimentos caminhavam para tornarem-se empreendimentos imobiliários colonizadores *strictu sensu*. Da “cidade industrial ideal” para a cidade “possível”. Mas, mesmo no contexto de fixar populações e imprimir dinamismo econômico a regiões de baixa densidade populacional, a cidade “possível” e “necessária” carecia de planejamento.

No caso de Batayporã, à semelhança de tantas outras, implantou-se a estrutura básica de serraria, olaria, extração de madeira e em 1950, através da intercessão de Zdenek Pracuch – entrevistado por esta pesquisa, que já trabalhava para Bata- o imigrante tcheco Jindrich Trachta tornou-se funcionário da CVSP-MT, instalando-se na recém-fundada Batayporã como gerente em 1954:

Sob sua gerência organiza a construção da serraria, da olaria, fábrica de amido, campo de experiências agrícolas, criação de porcos e principalmente coopera na elaboração dos planos para a fundação de outra cidade por Jan Bata denominada Kennedyba (SILVA, 2003:52).

Mas, mais que simples edificações agroindustriais, o grau de planejamento da companhia para a exploração econômica das terras mato-grossenses pode ser inferido nos documentos localizados no Centro de Memória Jindrich Trachta a este respeito: uma extensa quantidade de gráficos, tabelas, perfis hidrográficos e outros registros, relativos aos 25 anos de atividades da CVSP-MT sob Jan Bata, que revelam um dinamismo que, se não se concretizou na forma de cidades agroindustriais propulsoras regionais da economia, ao menos podem corroborar a leitura de que Jan Bata buscara preservar sua forma de atuar, *planejando a produção*, no caso, produção agroindustrial.

Tal qual o planejamento de “cidades agroindustriais em série”, havia ainda a expectativa de que houvesse, posteriormente, uma simbiose econômica entre Batayporã e o planejado núcleo agroindustrial de Kennedyba, a ser implantado na mesma região - o que não ocorreu. Ao relatar a biografia de Jan Bata, Jindrich Trachta⁹⁶ fornece outros elementos para a análise deste desfecho:

Entre os planos de colonização de Batayporã surgiu uma grande esperança com o plano Kenedybá – que devia ser financiado a longo prazo (então 15 milhões de dólares) – que transformaria [] Batayporã num município próspero tanto na agricultura como na pecuária intensiva e indústria, que aproveitaria potencial dos recursos naturais – transporte (fluvial) foi planejado até Pres. Epitácio e nos portos do Est. do Paraná.

Infelizmente, o que já estava (quase) certo, pela morte do pres. Kenedy e logo em seguida do Dr. Bata, o sonho de expansão econômica se desvaneceu.

Dr. Bata visitou Batayporã pela última vez nos dias 28-10-1963, assistindo os levantamentos na margem do rio Ivinhema para o projeto Kenedybá.

Por fim, a casa gerencial da CVSP-MT viria a se tornar o Centro de Memória Jindrich Trachta e Oficina Tcheca e Eslovaca do Brasil. Se, por um lado, o plano urbano de Batayporã revela extrema simplicidade e -em relação ao ideário de cidade-Bata- nenhum elemento digno de atenção, por outro atualmente a divulgação da cultura tcheca e o intercâmbio entre este país e o Brasil são extensamente promovidos pela família Trachta, tornando Batayporã importante centro de referência da relação Brasil- República Tcheca.

⁹⁶ Centro de Memória Jindrich Trachta. Biografia de Jan Bata por Jindrich Trachta. Ago. 1981. Datilografado.

O núcleo tornou-se Distrito em 11 de novembro de 1953 e em 12 de novembro de 1963 elevou-se a município, desmembrando-se de Nova Andradina.



Figuras 201, 202 Jornal d'Oeste, 10 anos de Batayporã, nov. 1973 (fotos: Jan Bata e Jindrich Trachta). Centro de Memória Jindrich Trachta.

O PLANO DE BATAYPORÃ

A planta apresentada é uma reprodução de uma cópia que se encontra nos arquivos do Centro de Memória Jindrich Trachta, sem data ou indicação de autoria, mas que corresponde à malha urbana efetivamente implantada. O desenho traduz-se num reticulado simples de lotes urbanos (15 x 30) metros rodeados por lotes maiores denominados “chácaras”, sendo que no centro de cada quarta parte da malha urbana eram previstos uma “igreja”, uma “praça de esportes”, um “jardim” e “ginásio - grupo [escolar]”.

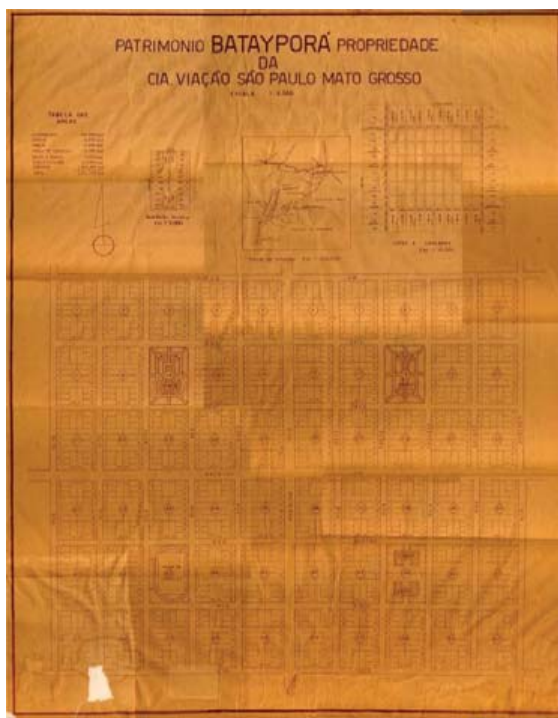
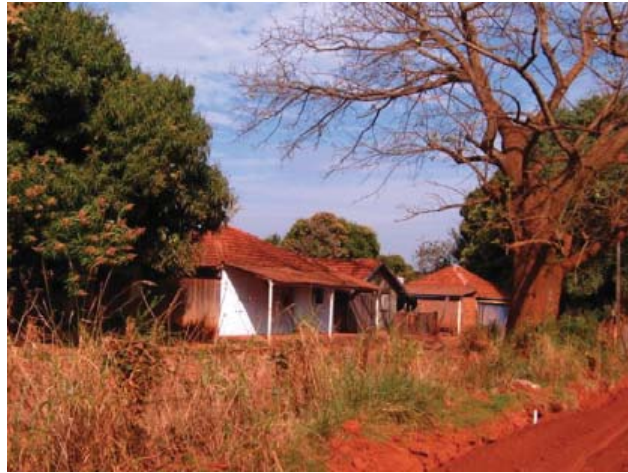


Figura 203 “Patrimônio Batayporã da Cia. Viação São Paulo Mato Grosso” [c.1960]. Centro de Memória Jindrich Trachta.

O ambiente urbano de Batayporã lembra o traçado de cidades da região como Nova Andradina, Três Lagoas, e também Bataguassu, com suas ruas largas e seus exemplares de residências em madeira, que a pesquisa observou serem muito difundidas em cidades do oeste paulista e sudeste do Mato

Grosso do Sul, como as anteriormente citadas. Estas residências, de resto encontradas também em Mariópolis, parecem atestar um período de ocupação onde os recursos naturais (no caso a abundância de florestas) traduziram-se em recursos construtivos ao alcance da mão e, portanto, foram extensamente utilizados.



Figuras 203-209 Batayporã. Casas de madeira, antigo edifício da CVSP-MT, rotatória com busto de Jan Bata. G.C.C. Costa.

KENNEDYBA, 1962 (ANTIGO MT)

Em 1962 o tema da reforma agrária estava em evidência. Em março, João Goulart, em sua Mensagem ao Congresso, proclamava a reforma agrária como uma “idéia-força irresistível”, defendendo-a como a “grande aspiração brasileira”. Em 1º de maio foi mais além⁹⁷, “exigindo que se modificasse o dispositivo constitucional que determinava que os proprietários de terras expropriadas fossem pagos em dinheiro” (SKIDMORE, 2003: 267 e nota 22). Em julho também a Conferência Nacional dos Bispos do Brasil se pronunciara a favor da reforma agrária através da desapropriação de terras para fins sociais (idem: 284, nota 52).

O memorial do projeto para uma “colonização planejada” Núcleo Presidente Kennedy – Kennedyba⁹⁸, datado de 1962 pela Companhia Viação São Paulo – Mato Grosso, afirmava que o assentamento de famílias em lotes pequenos seria “a forma de promover a reforma agrária no País, sem o dispêndio de volumosos recursos” (COMPANHIA DE VIAÇÃO..., 1962:04).

Presume-se que o nome Kennedyba, junção de “Kennedy” (John F. Kennedy, presidente dos EUA) e “Bata”, teve relação com o contexto político-econômico à época de sua idealização. Em maio de 1961 houve o lançamento do programa norte-americano de ajuda financeira “Aliança para o Progresso”, destinado aos países da América Latina, com resultados favoráveis ao governo de Jânio Quadros, que obtivera vultoso empréstimo:

Os negociadores brasileiros sabiam muito bem como o novo Governo Kennedy, dos Estados Unidos, estava interessado em que regime de Quadros tivesse êxito no Brasil. Os comunicados americanos que anunciaram o empréstimo enfatizaram que o futuro do Brasil era vital para o futuro do hemisfério e que a manutenção da democracia na América Latina dependia do sucesso do desenvolvimento econômico brasileiro (SKIDMORE, 2003: 241).

Havia um clima de otimismo em torno da figura de Kennedy ao qual Jan Bata e seus assessores mais próximos, como Nelson Verlangieri de Oliveira, podem não ter ficado indiferentes. Logo depois, João Goulart, já no poder, mostrar-se-ia relativamente indiferente quanto “à insistência norte-americana quanto a uma atitude de maior cooperação com a Aliança para o Progresso [...]”; as possibilidades de consolidação do intento norte-americano iriam debilitar-se gradativamente a partir de agosto de 1961, com a renúncia de Jânio e a posse de Goulart, com quem os EUA teriam relações mais cautelosas (SKIDMORE, 2003: 266).

Neste ano, além disso, Goulart encontraria no ambiente interno brasileiro numerosas resistências junto aos poderes latifundiários à execução daquele que era um dos itens das suas “reformas de base”, mas no caso em foco havia uma vantagem: Jan Bata imaginara uma reforma

⁹⁷ E não deixou de assustar os membros conservadores do Congresso. Era o começo das discussões sobre as “reformas de base”, onde Jango procurara aproximar-se das esquerdas.

⁹⁸ Aqui cabe observar, preliminarmente, que dos projetos de cidades Bata apresentados anteriormente não foram obtidos quaisquer textos ou memoriais semelhantes a este, de Kennedyba.

agrária em terras próprias. O que a CVSP-MT pleiteava com a apresentação do projeto era um financiamento junto ao BID (Banco Interamericano de Desenvolvimento), através do antigo BNDE (Banco Nacional do Desenvolvimento), de 80% do valor total necessário ao investimento – cerca de 18 milhões e 750.000 dólares (COMPANHIA DE VIAÇÃO..., 1962:20), na época.

Desde 1951 Jan Bata já vislumbrava uma colonização que poderia associar-se à reforma agrária. Conforme afirmara na obra *Estudos sobre a Migração*⁹⁹, dentre as variadas modalidades de empreendimentos colonizadores, a “colonização pelos proprietários de terras” associada ao “apoio financeiro capitalista mundial” seria uma solução aparentemente mais vantajosa que aquelas promovidas por governos ou organizações internacionais. Daquela forma o empresário imaginava possível assentar milhões de pessoas entre os “excedentes” da Europa pós-guerra, a quem faltava “espaço vital” (BATA, 1951: 10).

A obra teria sido a base preparatória para o posterior desenvolvimento do projeto Kennedyba (ARAMBASIC, 2007a: 80) e, dentre outros apontamentos, relaciona colonização com assentamento de europeus, vítimas da 2ª Guerra Mundial, “sem casa e sem trabalho” (tchecos banidos pelo comunismo, dentre eles), em regiões “desabitadas” em outros países; um sistema de migração denominado por Jan Bata de “Dinamismo da Paz” (BATA, 1951: 07), do mesmo tipo ao que ele se refere em seu cartão de Natal enviado de Batatuba em dezembro de 1962:

Tomo a liberdade de enviar-lhe um lembrete: Paradoxo do mundo: homem sem terra [] Paradoxo do Brasil: Terra sem homem [] Resultado: Crises no mundo [e] Crises no Brasil

Solução: a colonização pré-fabricada e financiada mundialmente na base de 2 milhões de imigrantes anualmente para o interior

Fundos não aplicados no mundo: 700 bilhões de dólares [] Necessário para a migração financiada no Brasil: 3 bilhões de dólares em 7 anos

Efeito: PAZ NO MUNDO/ ORDEM E PROGRESSO NO BRASIL.

Entre as propostas contidas no *Estudos sobre a Migração* e Kennedyba, o desenvolvimento das ideias de colonização de Jan Bata - seja industrial ou agroindustrial, mas sempre “planejada” –transitam, de forma não excludente, entre assentar europeus sem terra e assentar brasileiros. Mas também é um espaço de quase dez anos entre os projetos, durante os quais os problemas ou as características próprias do país Brasil foram continuamente se interpondo às suas antigas referências.

Em 1962, após 21 anos vivendo no país e dirigindo a CVSP-MT, Jan Bata e Nelson Verlangieri de Oliveira, os principais elaboradores do plano Kennedyba¹⁰⁰, relocaram a questão

⁹⁹ O empresário teria se utilizado da compilação para sensibilizar o Vaticano, através do Papa Pio XII, para a sua causa, além de agradecer a audiência que lhe fora concedida em 20 de junho de 1951.

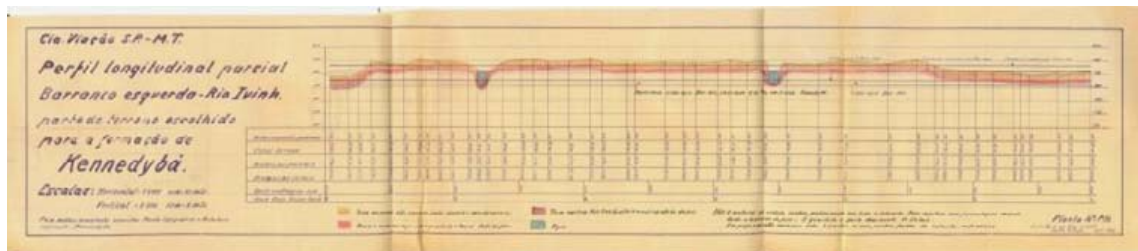
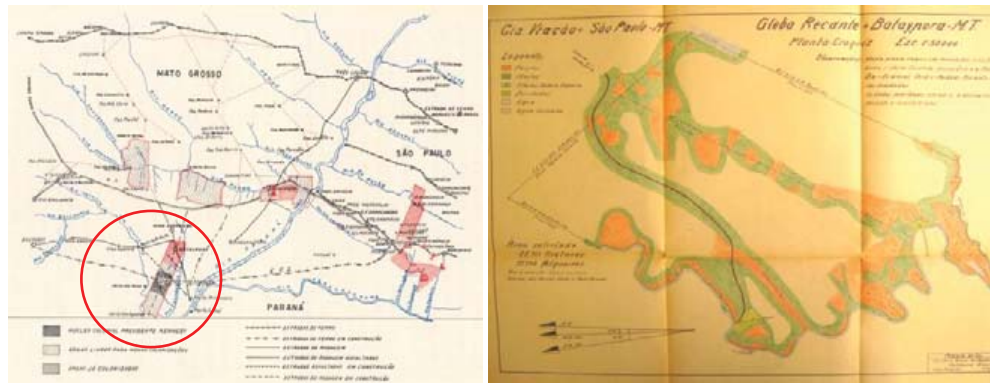
¹⁰⁰ Colaboraram na confecção do plano Vladimir Kubik, Henrique (Jindrich) Trachta, Zdenek Pracuch, Jan Kosour, Francisco Malecek e João Carlos da Silva.

da colonização para o plano nacional, apontando que, para os “estudiosos dos problemas nacionais”, a produção de alimentos e matéria-prima não acompanhava a demanda dos mercados, além de a produtividade na agricultura ser considerada aquém do nível desejado (COMPANHIA..., 1962: 01). Na época, o governo federal também vivia às voltas com programas econômicos para combater a inflação e a escassez de alimentos (SKIDMORE, 2003: 269).

Numa análise, para a CVSP-MT, a solução para este problema era a colonização planejada: a utilização da técnica associada à agropecuária familiar. A *técnica*, para combater a exploração não sustentável das terras, o enfraquecimento do solo, o esgotamento dos recursos naturais, o nomadismo, e assim aumentar a produção, garantindo o abastecimento dos centros urbanos. A *propriedade familiar*, para garantir a “função social” da colonização (COMPANHIA..., 1962: 05), possibilitando aos colonos seu próprio sustento ao mesmo tempo em que permitia que, da exploração agrícola feita de forma quase “artesanal” (sem excesso de adubos, por exemplo, pois que a exploração é planejada), fossem obtidos altos rendimentos e produtividade.

Conforme mapa anexo ao volume do anteprojeto, a implantação de Kennedyba seria em glebas da CVSP-MT que compunham o distrito de Batayporã – de acordo com o mapa, possivelmente as glebas Machado e Recanto - no Mato Grosso. Em 1962, a maioria das terras da CVSP-MT disponíveis para colonização concentrava-se naquele Estado. Os estudos para Kennedyba encontrados no levantamento são de autoria do escritório de engenharia civil do suíço Gotthard Kunzli, de Presidente Prudente.

Como rede de infra-estrutura para a localidade, a CVSP-MT contava que um ramal da Estrada de Ferro Sorocabana, sairia de Presidente Prudente e atravessaria o rio Paraná pelo Pontal do Paranapanema, com destino a Ponta Porã e Dourados, para “passar dentro das terras a serem colonizadas ou muito perto delas” (CVSP-MT, 1962: 09). Contava-se ainda com uma ponte sobre o rio Paraná conectando Porto Tibiriçá (Presidente Epitácio, SP) a Porto XV (Bataguassu, MT), inaugurada depois sob o nome Maurício Joppert, e asfaltamento de estradas de rodagem na região. Estes, enquanto não fossem realizados integralmente, seriam substituídos pelo transporte fluvial pelo rio Ivinhema, afluente do Paraná. O abastecimento de energia elétrica também foi previsto: “[...] é de notar-se que a Usina de Salto Grande, estará atendendo a região sul-mato-grossense [...] Posteriormente, a usina de Urubupungá, cujas obras já foram iniciadas e cuja capacidade [...] deverá atender perfeitamente bem toda a região. Fica ainda em reserva a usina de Sete Quedas [...]” (COMPANHIA..., 1962: 09).



Figuras 210-213 Mapa anexo ao anteprojeto Kennedyba (localização do núcleo no círculo vermelho) e três levantamentos de Gotthard Kunzli para o mesmo projeto, 1960-1965. Centro de Memória Jindrich Trachta.

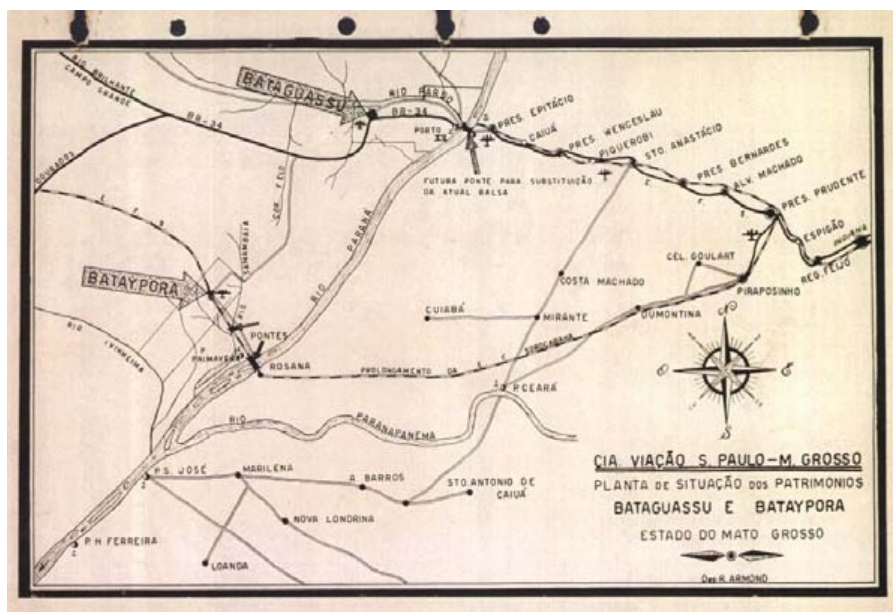


Figura 214 “Planta de situação dos patrimônios BATAGUASSU E BATAYPORA Estado do Mato Grosso”, levando em consideração o prolongamento da E. F. Sorocabana na direção de Batayporã (o que beneficiaria Kennedyba), nunca realizado.

Apresenta ainda uma lista intitulada “Planos de aproveitamento dos lotes”, propondo combinações de culturas agrícolas e pecuárias diferenciadas entre si, para cada habilidade do agricultor ou condição econômica local, para que os colonos não repetissem “o mesmo sistema de exploração usado pelos seus antepassados, de derrubadas indiscriminadas, do fogo e da agricultura nômade [...]” (COMPANHIA..., 1962: 03), que “acompanha o movimento provocado pelo esgotamento dos solos das antigas zonas [e] que se parece mais com uma fuga do que como uma conquista” (MONBEIG, 1984: 223).

O destino do projeto, conforme entrevista com Nelson Verlangieri de Oliveira (26 de maio de 2010) teria sido a negativa, pelo governo federal, através do ministro Roberto Campos, de financiamento pelo BNDES (BNDE) e pelo BID. Se este desfecho teria alguma relação com os desdobramentos finais da cooperação entre Brasil e Estados Unidos nos termos da “Aliança para o Progresso” é algo a ser investigado em outro estudo que foge ao escopo deste trabalho.

Talvez o projeto Kennedyba pudesse vir a ser uma resposta a Sodré, que entre 1938 e 1939 observara a região sul-mato-grossense:

Se já não constituísse a coincidência singular da exploração da erva-mate ser feita, em quase sua totalidade, em sua esmagadora maioria, sob o regime de grande propriedade, outro fator se apresenta com influencia indiscutível nesse panorama de desolação. É aquele que se caracteriza pelo regime de concessão de grandes tratos a organizações estrangeiras. As concessões modeladas em tais condições antepõem-se, necessariamente, à divisão de terra. Elas se marcam ou por arrendamento, ou por compra. São extensões vastíssimas, só possíveis, dado o lado de absurdidade com que se apresenta ao observador que lhes não atende aos motivos obscuros, no deserto do Oeste. Grande parte da terra nessa região pertence a organizações estrangeiras. E não lhes vem disso qualquer vantagem expressiva, como seria de se esperar, uma vez que ficam entregues ao regime pastoril, semelhante, em tudo e por tudo, ao das fazendas brasileiras, sem uma melhoria, sem uma distinção, sem um traço que lhes fixe um lugar a parte, na organização da produção do Oeste (SODRÉ, 2009: 133).

OUTROS PROJETOS

As cidades citadas são a faceta mais visível no que se refere a projetos de urbanismo e à incorporação do território a um sistema econômico do “tipo Bata”, de concentração vertical produtiva, e do uso do projeto urbano como parte desta engrenagem. Em que pese a carência de maiores informações, Batarama, por exemplo, seria mais um núcleo, possivelmente agroindustrial, a ser implantado nas glebas da CVSP-MT no Mato Grosso, informação fornecida em entrevistas com Vladimir Kubik (2010) e Nelson Verlangieri de Oliveira (2010), e em Silva (2003:50).

Outro projeto de Bata, de natureza agroindustrial, é referido por Ivanov (2009: 488-491), e diz respeito à extração do tanino, material usado na industrialização do couro. Explorações indicariam que próximo a Bataguassu, em terras da CVSP-MT, haveria “66.000

hectares de terras [...] metade coberta por angico e outras árvores ricas em tanino”, a partir de quais Bata acreditava ser possível “alimentar uma fábrica, para a produção de cinco toneladas de tanino por dia, durante 25 anos”, da mesma forma que se dera em Zlín: “antigamente, nós tínhamos uma assim em Zlín, mas terminamos com ela porque o extrato importado custava metade do preço”. Estas terras formavam a fazenda Pedra, da CVSP-MT, na confluência dos rios Pardo e Anhanduí (MS).

Uma nova cidade estava nos seus planos. Em 16 de novembro de 1956, Jan Bata escreve de Batatuba a certo Sr. Herbícek, solicitando um profissional qualificado para orientar a construção de edifícios para tal atividade extrativa: “[...] um químico-extrativista, que soubesse construir a fábrica de tanino, a destilaria [de madeira] e a serraria e que cuidasse também da criação de gado, porque seria indispensável ocupar imediatamente as áreas onde as árvores fossem derrubadas”. Com a extração de tanino a empresa teria rendimentos lucrativos e,

“[...] ao mesmo tempo, cresceria naquela área uma cidade de uns 5.000 habitantes, no decorrer de 7 a 10 anos, e assim, levando-se em conta que se trata de terras de minha propriedade [...] traria naturalmente novos recursos, fazendo-se tudo de maneira profissional, como aprendemos em todos estes anos” (IVANOV, 2009: 490).

A estrada boiadeira, próxima à fazenda, forneceria o gado necessário para o funcionamento de um curtume e para o abastecimento alimentar dos moradores da região.

Interessante comparação pode ser feita a partir de Paulo Roberto Cimó Queiroz (2004a: 269-272), que comenta a exploração do tanino (obtido a partir do quebracho, espécie rica na substância) no Mato Grosso da década de 1930. Em 1933 a Confederação Industrial do Brasil havia se dirigido ao Ministério da Viação através de documento onde defendia a instalação de indústria extrativista nacional, solicitando sua intercessão no caso dos fretes ferroviários (no caso, da E. F. Noroeste e da E.F. Sorocabana) tanto para o transporte dos “maquinismos” para a montagem da fábrica como, posteriormente, para o transporte do produto. A fábrica seria montada em Porto Murtinho (margens do rio Paraguai, extremo sudoeste sul-mato-grossense) - local caracterizado pela abundância desta matéria-prima, pela empresa Florestal Brasileira S.A., com sede no Rio de Janeiro. Melo e Silva, em 1939, apontava que, além de “excelentes oficinas mecânicas” e

“montagem completa de usina de força e luz [...] Construiu a firma a sua vila operária, onde residem muitos empregados, em vida de relativo conforto, pois são moradias dotadas de serviço de esgoto, água e luz. Mantém, além do posto devidamente montado para assistência médica às famílias dos operários, uma escola noturna, onde as crianças recebem gratuitamente o ensino e material escolar” (2003: 156).

Melo e Silva lembrava também da Quebracho do Brasil, outra empresa sediada no Rio de Janeiro, que naquele momento vinha “[...] montando um estabelecimento de moderníssimas instalações[...]” às margens do rio Guaicurus, afluente do Paraguai.

Para fundar cidades industriais, era necessário, antes de tudo, criar as condições materiais para tanto- como encurtar as distâncias, e o “inexplorado Oeste” constituiu-se num desafio para Jan Bata. Dois exemplos de empreendimentos que tentaram superar esta contingência são os projetos das pontes sobre o rio do Peixe (SP) e sobre o rio Paraná, citados em alguns textos levantados para este trabalho.

As pontes sobre o rio do Peixe (afluente do Paraná) foram construídas por ocasião da fundação de Mariópolis (SP). A primeira, de madeira, começou a ser construída no início dos anos 1940, sob orientação do brasileiro Antonio Cardoso, carpinteiro, e do pioneiro húngaro Eugen Torok, consumindo 18 meses e o trabalho de 12 homens para a sua conclusão. A matéria-prima utilizada foi a resposta às dificuldades: “[...] construir uma ponte não é uma novidade. A dificuldade é construí-la quando se tem pouco dinheiro, enquanto há uma guerra e materiais como aço e cimento não estão disponíveis, e a ponte está para ser construída no meio da floresta”. Assim, madeira, “poucas centenas de quilos de cimento, parafusos e ferramentas” foram levados para o local puxados por bois, perfazendo um percurso de 50 km e três dias de viagem (PICTURE..., 1944).



Figura 216 Vistas da primeira ponte sobre o rio do Peixe, [ca. 1944]. Centro de Memória Jindrich Trachta.

Seramente danificada por uma cheia, esta ponte seria substituída pelo projeto de uma ponte pênsil, considerada “uma obra prima da engenharia nacional”, por volta de 1953 – (autoria não identificada), embora pelo texto de Silva possa-se inferir que teria partido de iniciativa da Cia. CIMA: “Ao desespero de seus diretores Bata gastou mais de um milhão de cruzeiros em planejamento, medições, construção de ponte custosa e sólida sobre o rio do Peixe [...]” (SILVA, 2003: 54-55).



Figura 217-219 Segunda ponte sobre o rio do Peixe, [ca. 1953]. Centro de Memória Jindrich Trachta e Arquivo Bata Oliveira.

Sobre a ponte sobre o rio Paraná, Arambasic (2007a: 80-81; SILVA, 2003: 63-64) credita a Jan Bata um projeto de desenvolvimento para todo o vale do rio (e que incluía uma ponte conectando Bataguassu a Presidente Epitácio), que teria sido apresentado ao Governador do Mato Grosso Arnaldo Estevão de Figueiredo (1946-1951), sem resultados concretos. A autora afirma que em 1951 o projeto teria sido resgatado pelo Governador Fernando Correia da Costa (1951-1956), cuja cooperação com o governador paulista Lucas Nogueira Garcez teria resultado na Comissão Interestadual das Bacias do Paraná-Urugui (CIBPU).

Os estudos de Bata ainda não são conhecidos, mas, de qualquer forma, pelos inegáveis potenciais do projeto de desenvolvimento proposto pela CIBPU e pelo seu sentido estratégico, ambos os aspectos ainda atuais, seria de interesse investigar em que medida Jan Bata esteve envolvido e contribuiu para a criação da Comissão. Dentre os documentos da CVSP-MT arquivados na UNESP Presidente Prudente, há uma cópia de mapa intitulado “*Brasil – Rio Paraná. Alto Paraná. Carta índice. Organizada pela Marinha do Brasil em 1955. Em cooperação com a Comissão Interestadual da Bacia Paraná – Uruguai*” com uma lista de portos fluviais e distâncias entre Três Lagoas (MS) e Guaira (PR), que poderia ter sido utilizado no âmbito de projetos do empresário, que dirigira uma empresa global e tornara o planejamento regional um tema recorrente em suas atividades. Uma ponte, diversa daquela projetada por Gotthard Kunzli a pedido de Bata, seria efetivamente construída no mesmo local, e inaugurada em meados em 1964. Convidado para a inauguração oficial pelo presidente Castelo Branco, por questões de saúde Jan Bata enviaria o genro Nelson e a filha Edita como representantes seus, vindo a falecer logo depois (ARAMBASIC, 2007: 83; SILVA, 2003: 64).

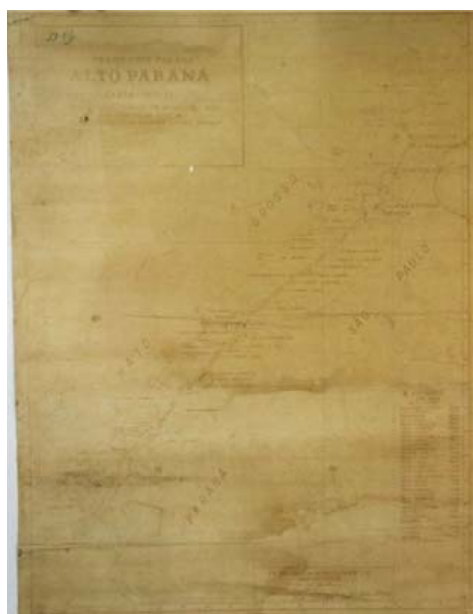


Figura 220 “Brasil – Rio Paraná. Alto Paraná. Carta índice utilizada pela CVSP-MT. Organizada pela Marinha do Brasil em 1955. Em cooperação com a Comissão Interestadual da Bacia Paraná – Uruguai”, 1955. UNESP PRESIDENTE PRUDENTE.

Por outro lado, parece ter havido projetos de colonização anteriores a 1940, não realizados pelos proprietários anteriores da CVSP-MT, e que teriam sido revisados para uso quando a companhia esteve sob Jan Bata.

Existem nos arquivos da CVSP-MT localizados na UNESP de Presidente Prudente algumas plantas de patrimônios ou vilas projetados e/ ou fundados pela empresa ao longo dos anos de sua existência, cujas datas de produção não puderam ser identificadas com clareza. A comparação entre os diferentes documentos - cópias anotadas e originais - faculta a hipótese de que alguns levantamentos e projetos efetuados em administrações anteriores poderiam ter sido atualizados e reutilizados pela administração Jan Antonin Bata.

Um exemplo é uma planta intitulada “*Comp. Viação S. Paulo- Matto Grosso. Fazenda Mandaguary e terras anexas*”, datada de 30 de dezembro de 1926, onde aparece a planta da “Villa de Regente Feijó”, assim denominada em folha datilografada e grampeada no mapa. Esta folha anexa especifica em legendas, entre outros dados, os terrenos já vendidos (em vermelho, no mapa) e plantações de café a plantar “até o final de 1927”. Algumas indicações vêm acompanhadas da respectiva tradução para o alemão, como *Ziegelei* (olaria) – o que poderia ser esclarecido pelo fato de que entre 1927 e fins dos anos 1930 a CVSP-MT pertencera ao alemão Heinrich Sloman.



Figuras 221, 222 “*Comp. Viação S. Paulo- Matto Grosso. Fazenda Mandaguary e terras anexas*”, detalhe e mapa, 1926-1927. UNESP Presidente Prudente.

Outra planta, intitulada “*Patrimônio Regente Feijó*”, refere-se provavelmente àquela mesma “Villa”, caracterizando-se por loteamento urbano à margem de estação (Estrada de Ferro Sorocabana), com as ruas levando nomes de personalidades brasileiras. Nesta planta, grafado em letra manuscrita à margem da orientação cardeal está o texto “Presidente Prudente... 1944”, isto é, já em época em que a CVSP-MT pertencia a Jan Antonin Bata. Outra informação, à margem da folha, “Oferecemos a venda só as datas numeradas; restantes são já vendidas”, indicaria os terrenos que sobraram para serem vendidos pela CVSP-MT de Jan Bata na década de 1940, pois os demais já haviam sido comercializados por Sloman, conforme mapa anterior. É uma hipótese.

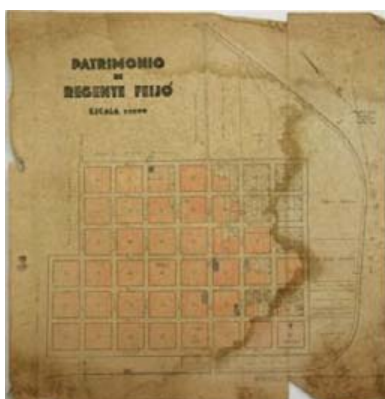


Figura 223 “Patrimônio Regente Feijó”, 1944. UNESP Presidente Prudente. Ver a correspondência formal na planta anterior em cor azul.

Além disso, as plantas seguintes, de “*Villa Boa Esperança*”, “*Villa Alegrette*” e “*Patrimônio Bartyra*”, além de serem cópias, se assemelham esteticamente (mesmo tipo de fonte no título) à planta de Regente Feijó, o que permitiria inferir, novamente como hipótese, que foram todas produzidas na mesma época anterior a Bata, e reutilizadas pelo empresário.



Figura 224-227 Cópias. “*Villa Boa Esperança*”, “*Villa Alegrette*” e “*Patrimônio Bartyra*”, 1941 a 1945. UNESP Presidente Prudente.

A “*Villa Boa Esperança*” situava-se provavelmente na Fazenda Montalvão, margens do rio do Peixe. É um loteamento sem indicação de estação férrea, mas orientado no sentido norte sul “para Indiana...para Rio do Peixe”¹⁰¹, ruas com nomes de estados brasileiros, grafado

¹⁰¹ Dióres Abreu, no livro “Formação histórica de uma cidade pioneira paulista: Presidente Prudente”, refere-se a um desejo expresso pelos “pioneiros” da região de Presidente Prudente em meados dos anos 1920, que “[...]solicitavam às

“Presidente Prudente... 1941” no ponto cardeal. A “Villa Alegrette” é um loteamento à margem da “estação de Martinópolis” (E.F.S.), ruas com nomes de estados brasileiros, sem indicação de “Norte”. O “Patrimônio Bartyra” é um loteamento à margem de estação (E.F.S.), situa-se provavelmente na Gleba Indiana e apresenta texto à margem da folha “1945 oferecemos à venda só datas ímpares” e texto manuscrito “Presidente Prudente...1944” à margem da orientação cardeal, ruas sem nome.

No caso do “Patrimônio Bartyra”, outra informação parece corroborar a hipótese de aproveitamento de projetos existentes: no alto da folha, um carimbo de “Aprovado” pela Prefeitura de Rancharia, em 03 de agosto de 1945. Além disso, foi encontrada nos arquivos do Centro de Memória Jindrich Trachta em Batayporã, MS, uma planta da Fazenda Indiana, gleba da CVSP-MT no Estado de São Paulo, onde aparecem as localidades de “Laranja Doce” e “Bartira”, e um esboço de vila e de habitação “tipo” que parece dizer respeito a esta última localidade (onde também seriam previstas “fábricas”, conforme desenho). Apesar da planta da vila não fazer menção à via férrea, a implantação no mapa esclarece sua localização.



Figuras 228, 229 “Fazenda Indiana. Projeto de Vila”, mapa e detalhe [1941-1965?]. Centro de Memória Jindrich Trachta, 2010.

Por ora, a análise realizada sobre a documentação permite inferir que, em todas as plantas citadas, por extensão, esta inconsistência sobre as datas de produção dos planos permanece.

Consideramos importante realizar este aparte sobre tais achados para esclarecer que o foco da pesquisa foi definido como sendo as cinco localidades que, ao que tudo indica, foram efetivamente pensadas por Jan Bata a partir de 1940 e, as quais, – excetuando-se a Vila CIMA, que entra no rol por outros motivos – levaram seu nome e o de sua esposa, Marie, e que foram citadas, inclusive, pela literatura internacional¹⁰² (para não dizer exclusivamente, visto que a literatura nacional sobre o assunto é escassa).

autoridades uma estrada para Araçatuba, que significaria a ligação da flecha de penetração cafeeira do espigão da Noroeste, passando por cima da Alta Paulista [e chegando na E.F.S.] que só foi aberta na década de 1940”. A concessão para a exploração de uma linha férrea norte-sul conectando o norte do Paraná, Presidente Prudente e a linha férrea da Companhia Paulista fora concedida pela Câmara de Presidente Prudente, em 1929, a João Carlos Fairbanks. Mas tal iniciativa, sem apoio financeiro, ficara no papel (ABREU, 1972:157).

¹⁰² P.e. IVANOV (2009: passim); HORNAKOVA (2007:58); POKLUDA (2009:32); TOPOLCANSKA (2005:183) etc.

CONCLUSÃO

Talvez, porventura, pudesse existir um desejo oculto à pesquisa de que a “industrialização do Brasil” conforme ofertada por Jan Bata ao governo brasileiro tivesse alcançado um grau de concretização suficientemente extenso para ser considerado notável, tanto quanto o foram suas realizações no exterior. Mas o que se infere da leitura de suas realizações é, tão somente, o fato de que a maior parte de suas iniciativas no mais das vezes não avançaram do estágio de projetos irrealizados.

Se o objetivo deste trabalho fosse introduzir uma hipótese e defender uma tese, poderia ser dito que são evidentes as causas do insucesso de Jan Bata – se levarmos em consideração os projetos e as concretizações -, e estes motivos foram alegados pelo próprio empresário e por pessoas próximas a ele: a insuficiência financeira e a dificuldade em transitar politicamente, como imigrante, nos meios empresariais e políticos (ARCHANJO, 1952; ARQUIVO NACIONAL, 1946; OLIVEIRA, 2010; KUBIK, 2010; SILVA, 2003). Estas dificuldades originaram-se fundamentalmente como decorrência da 2ª Guerra Mundial a qual, de todo modo, também foi a razão de sua imigração para o Brasil.

Aqui, é de interesse retornar a discussão iniciada na análise da relação de Bata com Corbusier durante os anos de 1935 a 1937, no capítulo I. A partir da historiografia internacional foi possível abordar aquela relação e aclarar com ela o posicionamento de Bata- um “capitalista democrático” – *vis-à-vis* com ideais da arquitetura moderna, indicando que poderia haver uma componente utópica nestes atores, frente aos desenvolvimentos históricos subseqüentes, que culminaram e ultrapassaram a 2ª Guerra. Como um *planejador* dos meios de produção, afirmou-se que aquele viés capitalista democrático não deixaria de ser uma vertente à parte do desenvolvimento capitalista tal qual se deu em seu caráter hegemônico. E talvez também por isso pudesse, em certa medida, ser chamado de utópico. A 2ª Guerra trouxe à tona e contribuiu para agudizar questões geopolíticas que estariam além da capacidade de influência econômica que uma personalidade¹⁰³ poderia ter.

A gênese daquele tipo de capitalismo progressista ocorreu quando, com o desenvolvimento industrial e o surgimento de novos atores políticos e mesmo países, principalmente na Europa central (como as novas democracias pós-1ª Guerra, incluindo aí a Tchecoslováquia), o ambiente urbano passou a adquirir uma complexidade cada vez maior. Neste ínterim, e contra a especulação e a apropriação parasitária da terra, as apostas dos capitalistas democráticos - dentre os quais Walther Rathenau e Friedrich Naumann seriam os

¹⁰³ Que contara com governos democráticos de Tomas Mazaryk e Edvard Benes no entreguerras, como visto.

porta-vozes - eram a organização e a planificação. Reivindicações endereçadas principalmente à cultura urbanística da vanguarda, expressa em expoentes como Le Corbusier, Walther Gropius, Alvar Aalto e Frank Lloyd Wright. Uma vertente daquele capitalismo se associaria a parte desta vanguarda na busca de “uma cidade planificada, isenta de especulação, totalmente coletiva” (TAFURI, 1985:51). Os bairros de Ernst May em Frankfurt são um exemplo concreto do consórcio entre as experimentações da vanguarda e setores democráticos da sociedade.

Este urbanismo “reparador” dos problemas urbanos teria certamente um componente utópico, como o que se expressara nas propostas dos socialistas e capitalistas românticos contra um contexto do século XIX de antecipação do que viria a se constituir tempos depois como a “economia privada sem freios” combatida por Rathenau. A respeito do consórcio progressista dos anos 1920-1930 diz Tafuri:

O *utopismo* da cultura arquitetônica da Europa central entre 1920 e 1930 consiste precisamente no seguinte: na relação fiduciária [ou seja, na relação de *mútua confiança*] instituída entre intelectuais de esquerda, setores avançados do “capitalismo democrático” (pense-se, por exemplo, num Rathenau), e administrações democráticas (1985: 78, *itálico nosso*).

No caso de Bata- pensado em termos políticos próximo aos capitalistas democráticos- suas iniciativas na Tchecoslováquia mediavam de forma efetiva, mas assimétrica, os ideais dos arquitetos progressistas da Cia. e os governos democráticos¹⁰⁴ tchecos de Tomas Mazaryk (1850-1937), sociólogo e filósofo, e Eduard Benes (1884-1948), diplomata. Assimétrica porque, como visto, Bata não abria mão de definir os planos e suas concepções.

O “utopismo” a que Tafuri se refere, seriam as propostas modernas que mostrar-se-iam inócuas para resolver os problemas e as contradições da cidade moderna:

A improbabilidade, a polifuncionalidade, a multiplicidade e a desorganicidade, em todos os aspectos contraditórios assumidos no seio da moderna metrópole terciária, mantêm-se assim alheias às tentativas de racionalização da arquitetura centro-européia (TAFURI, 1985: 78-85).

Neste caso, as propostas de cidades-em-série da Companhia Bata teriam caminhado em paralelo com este contexto no sentido de que, mesmo agregando arquitetos da vanguarda a seus projetos, suas cidades puderam realizar-se integralmente, na medida em que eram auto-suficientes e privadas - e, portanto, isentas de especulação. Ou no caso de Zlín, uma cidade que a força econômica da Cia. findou por controlá-la, a ponto das iniciativas da Cia., confundirem-se com as públicas. Quanto a isto é significativo constatar que Tomas Bata fora prefeito de Zlín de 1923 a 1932, quando se elege Dominik Cipera, também um dos dirigentes da Cia., permanecendo no cargo até 1945. Ao que parece Cipera acumulara também o cargo de ministro de obras públicas de 1938 até 1942, conseguindo aprovação para a construção de uma auto-estrada de

¹⁰⁴ Do relato de Ivanov (2009) infere-se que havia uma forte relação de proximidade da Cia. Bata com estes dois governos.

conexão entre as regiões morava e boêmia. Outro dirigente da Cia., Hugo Vavreka, também seria nomeado ministro do governo tchecoslovaco em 1938 (POKLUDA, 2009).

Como visto, Le Corbusier foi instado pela companhia a apresentar seus projetos arquitetônicos e urbanísticos, mas uma ruptura ocorreria, pois ambos, arquiteto e industrial, consideravam-se detentores da prerrogativa de *organizar*, fosse a paisagem, fossem os meios de produção - o modo de trabalho e de vida e a cidade ideal de Bata *versus* a cidade linear industrial de Corbusier. Neste caso, a companhia deu aos arquitetos a *função* de produzir modelos integrados de capital e trabalho, mas manteve o controle sobre os desígnios de sua(s) cidade(s) - não havia espaço para reivindicações autônomas por parte da vanguarda, embora tivesse havido a abertura para o novo, para as soluções modernas funcionais, racionais.

Mas também o “pacto” entre os arquitetos da vanguarda e o capitalismo democrático - ou a “*fração burguesa aberta aos ideais democráticos*” (segundo Argan) - teria adquirido, para Tafuri, um sentido utópico. A associação entre estes atores, porque inserida no processo produtivo, poderia produzir modelos integrados de produção, mas não daria conta da complexidade que se anunciava em todos os setores, ganhando o caráter de uma “utopia capitalista-industrial”. Para Tafuri, esta convergência entre capital avançado e vanguardas não seria a regra, mas algo que se mostraria historicamente limitado e provisório (1985:52) - assim é que o programa de Bata, em que pesem as divergências, abrigava muitas possibilidades de concretização de ideias para o meio arquitetônico, mas os adventos históricos aos poucos retiraria a estes dois sujeitos os meios de operar *produtivamente*¹⁰⁵ na sociedade.

Nem capitalismo progressista nem vanguarda como formuladores do Plano, ou intermediadores entre cidade e desenvolvimento: o desenvolvimento capitalista em formas novas e a 2ª Guerra Mundial com suas consequências geopolíticas, econômicas e sociais alteraram o pano de fundo que era referência para aqueles atores. Para Argan não haveria utopismo na confiança depositada pela vanguarda na cultura progressista do entreguerras,

Utopismo? Eu diria, antes, errada avaliação da condição de fato da burguesia européia, ilusão de que seu impulso progressista ainda não se tinha esgotado, de que as frações burguesas abertas aos ideais democráticos fossem em definitivo mais fortes que as firmemente decididas a dar marcha a ré e a instaurar com a violência o mais obtuso e bárbaro realismo político (2000:75).

Para Argan, tal esgotamento do impulso progressista daquela parte da burguesia ficaria evidente com o advento da 2ª Guerra Mundial e com um novo reordenamento político sócio-econômico a reduzir “toda a esperança de regular segundo a razão os contrastes de interesses, de classes, de Estados”. Ainda que não explícito pelo crítico italiano, é de se supor que tal

¹⁰⁵ A vanguarda já havia perdido a “aura” que envolvia seu fazer subjetivo, na medida em que, por medida de sobrevivência, precisou inserir-se na esfera do trabalho produtivo e tornar sua produção mais funcional (idem, 1985: 50).

esgotamento já estivesse em marcha mesmo durante o entreguerras, panorama no qual os regimes totalitários teriam papel relevante. No caso de Jan Bata esta inflexão foi decisiva para seus projetos, pois, como visto, tanto sua pessoa quanto a companhia foram diretamente atingidos pelo movimento da guerra.

Já Tafuri chamaria de “radicalismo ingênuo” a aderência incontestada de parte vanguarda artística ao capital:

Não existe escrito em favor da mecanização do universo que não cause estupefação quando se comparam esses “manifestos” literários, artísticos, cinematográficos, com os fins a que parecem propor-se. O convite a fazer-se máquina, à proletarianização universal, à produção forçada, revela demasiado explicitamente a sua própria ideologia para não deixar dúvidas sobre suas reais intenções (1985: 53-55).

Neste tocante, é sintomático o desfecho infrutífero da relação de Corbusier com Bata. Os arquitetos da companhia eram técnicos da forma e trabalharam para concretizar o ideário de cidade formulado e conduzido pela empresa, e não o contrário. Ainda que muitos aspectos do ideário moderno tenham sido reproduzidos no conceito urbanístico da Cia. – a funcionalidade, a reprodutibilidade, a industrialização, a racionalidade-, esta mantinha uma postura autônoma em relação à vanguarda.

Esta atitude, de resto involuntária uma vez que parte do *modus operandi* da companhia, não teria sido admissível para um *organizador* como Corbusier, embora de início o arquiteto tenha depositado muitas esperanças na relação com o industrial Bata. O arquiteto, por volta do mesmo período em que manteve o *affair* mal-sucedido (1935-1937), viria ao Brasil, como consultor, junto a Lucio Costa e equipe, do projeto do Ministério da Educação e Saúde Pública (1936-1947). As esperanças de Corbusier tinham outro foco. Naquele momento, quando passou pelo Brasil,

[...] já não confiava mais o destino de sua utopia à audácia empresarial da grande burguesia, desmoralizada pela crise de 29, mas no poder empreendedor das camadas dirigentes organizadas na forma de Estados fortes e modernizantes¹⁰⁶.

No Brasil a partir de 1940, Jan Bata também buscava contar com o apoio dos governos para desenvolver suas atividades econômicas, mas nem sempre obteria sucesso - como visto, tal foi o destino de seu capitalismo democrático.

Neste sentido das irrealizações é, portanto, possível realizar a leitura de que atuação de Jan Bata no Brasil entre 1940 e 1965 teve a grande qualidade, para a pesquisa pelo menos, de colocar em relevo questões que o próprio país considerava fundamentais, como o povoamento de seu interior, a necessidade de infra-estrutura territorial, a incorporação de seus territórios à

¹⁰⁶ Arantes, Otilia B. F.; Arantes, Paulo E. Um Ponto Cego no Projeto Moderno de Jurgens Habermas. São Paulo: Brasiliense, 1992. p.89.

economia em escala nacional e global, o grau de industrialização e inovação industrial, a capacitação profissional e a educação, o acesso aos bens de consumo de massa etc. Assim, outra interpretação dos insucessos vividos por Bata poderia ser debitada às particularidades políticas, sócio-econômicas e geográficas do Brasil.

Em todo caso, é necessário maior aprofundamento e, a título de um rigor maior, serão apresentadas as condições, nacionais e internacionais, sob as quais Jan Bata realizou suas cidades e projetos no Brasil, na medida em que foram diversas as condicionantes que poderiam desempenhar um papel relevante naquele desfecho.

CONDICIONANTES DOS PROJETOS BRASILEIROS DE JAN BATA

O cenário é o da 2ª Guerra Mundial. Com a ocupação alemã da Tchecoslováquia e de Zlín e seu complexo fabril ocorreu, ou melhor, foi imposta, uma reorientação na produção (necessidades bélicas do Eixo) e na arquitetura- os projetos deveriam obedecer mais às tradições “romanescas” alemãs que ao “bolchevismo e americanismo modernistas” (TOPOLCANSKA, 2005: 189). Sobretudo, a “cidade-mãe” enquanto símbolo da rede mundial de cidades-Bata deixa de estar sob controle de Jan Bata.

Deste cenário é possível inferir um dado fundamental, corroborado pela informação da nacionalização da Bata A. S. pelo governo brasileiro em 1949: o protagonismo antes exercido pela Cia. em Zlín deveria passar a ser exercido no Brasil, e todas as ações empresariais de Jan Bata a partir de então podem ter sido no sentido de preservar a retaguarda financeira deste novo protagonismo. Naquele momento, as novas cidades-Bata brasileiras poderiam ter uma importância relativa- dado que talvez tão somente fizessem parte da rede existente de cidades já implantadas no exterior e parte da engrenagem produtiva- e passariam a ter uma importância absoluta, na medida em que o raio de ação de Bata se viu restrito pelo desenrolar dos acontecimentos e suas atividades brasileiras tornaram-se estratégicas.

No âmbito internacional, as listas negras que vigiram de 1940 a 1946 (*Proclaimed List of Blocked Nationals*), as quais, mediante bloqueios econômicos (sobre a distribuição e o abastecimento), buscavam debilitar as potências inimigas, trariam efeitos econômicos incisivos para Bata, acusado de cooperação com o nazismo.

Embora a cidade-em-série de Belcamp estivesse sendo implantada, aqueles motivos impossibilitariam Bata de permanecer e obter proteção nos EUA. Os efeitos destas listas incidiram também sobre o Brasil, pois que este viu-se na tarefa de cooperar com o esforço de guerra dos Aliados-interferindo nas empresas nacionais de capital estrangeiro de “reputação

duvidosa”- ao mesmo tempo em que buscava afirmar-se economicamente através de um discurso nacionalista (o que significava priorizar, antes de tudo, seus interesses econômicos).

Sobre isto, é importante recordar que os serviços de navegação da CVSP-MT, propriedade de Jan Bata (tcheco e, portanto, estrangeiro e, ainda, integrante das *blacklists*) foram nacionalizados pelo governo federal em 1943 e incorporados ao acervo ao Serviço de Navegação Bacia do Prata - SNBP, por questão de segurança nacional, a despeito do alegado convite (e das alegadas facilidades para o livre desenvolvimento das suas novas empresas) que o governo de Vargas teria feito a Bata para instalar suas indústrias no Brasil (1939). Estas dificuldades foram abordadas anteriormente, e se constituíram impedimento para Bata realizar mais enfaticamente a ocupação de suas propriedades e consequentemente desenvolvimento econômico de suas empresas.

Ainda relacionado ao cenário bélico, e com reflexos no Brasil, a condenação pelo Tribunal Nacional tcheco em 1947 e nacionalização de toda a propriedade da Cia. na Tchecoslováquia impossibilitaram Jan Bata de retornar em segurança ao país natal. Além disto, teria havido pressões do governo comunista tchecoslovaco ao governo brasileiro e ações daqueles emissários nos meios empresariais e comerciais brasileiros atuantes nas frentes pioneiras paulista e matogrossense. Como exemplo, é ilustrativo o caso de Francisco Stepanek (ORDEM E PROGRESSO, dez. 1946: 3, 4), que teria sido enviado pela “Administração Nacional Checoslovaca” para gestões naquelas regiões no sentido de colocar sob suspeita a posição de Bata como proprietário da CVSP-MT, ALPA e CIMA, e obter o controle das empresas brasileiras, com o argumento de que estas faziam parte do acervo da Bata A. S. Zlín nacionalizada. A necessidade de neutralizar possíveis efeitos danosos aos negócios (como a perda da confiança nas Cias.), causados pela divulgação do questionamento tcheco no meio local, resultaria na divulgação de uma contra-argumentação de Bata através de um “Edital de contra-protesto”, expedido em Martinópolis (14 dez. 1946), e publicado no folheto Ordem e Progresso (dez. 1946): - “[...] *Por isso, poderão, ficar descansados os nossos atuais compradores prestamistas de terras*” (idem: 3, 4). Como era parte fundamental das atividades de colonização a venda de terras e a propaganda destinada a laudar tanto o vendedor como a produto a ser vendido, seria de se esperar dificuldades nas transações a partir do momento em que era questionada a propriedade da CVSP-MT.

O cenário político no qual Bata atuou no Brasil, os acessos políticos garantidos por seu poder econômico, suas relações internacionais e, fundamentalmente, por seu genro matogrossense e oficial da Marinha, Nelson Verlangieri de Oliveira, foram importantes. Os contatos de Oliveira teriam facilitado a implantação de Bataguassu e o início da construção da estrada entre Porto XV e Campo Grande (IVANOV, 2009: 557), bem como auxiliado nas

intercessões das empresas brasileiras de Jan Bata junto aos diversos escalões dos governos federal e estaduais (governadores mato-grossenses Arnaldo Estevão de Figueiredo, Fernando Correia da Costa, João Ponce de Arruda, etc.)¹⁰⁷. De acordo com documentação obtida no Arquivo Nacional, o processo de obtenção da naturalização brasileira por Bata também teria contado com a intervenção de Nelson Verlangieri. Nesta mesma documentação encontram-se anexadas cópias de telegramas de prefeitos municipais e empresários de cidades do oeste paulista (Presidente Prudente, Indiana, Presidente Epitácio, Regente Feijó) enviados a Eurico Gaspar Dutra provavelmente como forma de apoio à demanda de Bata na comprovação de que as atividades que desenvolvia no Brasil eram de “interesse nacional”, dentre outros requisitos (ARQUIVO NACIONAL, 1946: fls. 94,96, 100-102):

Pelos grandes e inestimáveis benefícios prestados à zona Alta Sorocabana e Sul de Mato Grosso, como colonizador e colaborador de grande eficiência no seu desenvolvimento industrial e agro-pecuario, fundador de inúmeros núcleos coloniais e patrimônios, vilas e futuras cidades, o operoso industrial checo dr. Jan A. Bata é credor do nosso leal reconhecimento e merecedor do título de cidadão brasileiro, que deseja e requereu ao Ministro da Justiça. Rogamos vossência patrocinar a justa pretensão do dr. Bata, residente no Brasil há muitos longos anos, já integrado que se acha, como industrial de grandes iniciativas, nas atividades brasileiras [...] (ARQUIVO NACIONAL, 1946: fl.101).

Voltando ao panorama brasileiro, percebe-se que apesar dos acessos políticos eventualmente facilitados, o país representava para Jan Bata, afinal, um quadro talvez pouco claro mesmo para um brasileiro, considerando-se o proverbial misto de ambigüidade e dissimulação característico do então presidente Getúlio Vargas, e as muitas pressões internas¹⁰⁸ e externas com as quais o governo federal tinha de lidar ao receber as insistentes (ARQUIVO NACIONAL, 1946: *passim*) solicitações de auxílio do empresário tcheco - conforme o já citado convite de vinda ao Brasil e a posterior nacionalização de seus negócios de navegação.

Outro aspecto condicionante brasileiro, específico, mas igualmente importante, relaciona-se ao fato do sudeste do antigo Mato Grosso (atual região sudeste do Mato Grosso do Sul) ter se configurado num cenário geograficamente *sui generis* para a atuação de Jan Bata. Como visto, em sua dimensão política e sócio-econômica o espaço sul mato-grossense tinha um caráter descentralizado e cheio de nuances próprias, como descrito anteriormente por Valmir Corrêa; tanto que, a pretexto da Marcha para o Oeste e da segurança nacional (e isto se relaciona também com a 2ª Guerra Mundial), Vargas intentara dominar geopoliticamente o local através das colônias agrícolas, das nacionalizações e outros instrumentos legais (CORRÊA, 1999). Por

¹⁰⁷ Ainda, Nelson Verlangieri teria sido eleito vereador em Indiana (SP) entre fins dos 1940 e início dos 1950 (IVANOV, 2009: 557) - informação não confirmada.

¹⁰⁸ A este respeito, não é demais citar as resistências que poderiam ter sido oferecidas a Bata pelos egressos do Tenentismo no governo Vargas atuando em sentidos contrários (por um lado, os simpatizantes do Comunismo e por outro, os nacionalistas que poderiam ver nos numerosos tchecos uma ameaça à indústria brasileira).

outro lado, naquela região situavam-se, ao que indicam os mapas consolidados de 1962, pelo menos dois terços das propriedades de Jan Bata no Brasil. O acesso a estas terras, através da transposição do rio Paraná e da navegação de seus afluentes (visto que caminhos terrestres internos aos Estados também precisavam ser abertos), era um fator fundamental para o sucesso dos planos de colonização de Bata. Portanto, os recursos logísticos proporcionados pelo serviço de navegação da CVSP-MT (nacionalizados em 1943) seriam indispensáveis. A região de atuação de Bata – oeste paulista e sudeste mato-grossense – faziam limite com um trecho extenso do rio Paraná totalmente desprovido de conexões terrestres: a ponte Francisco de Sá, por onde seguia a estrada de ferro Noroeste do Brasil, havia sido construída por volta de 1918, mas situava-se muito ao norte daquela região, e uma ponte (em local próximo da ponte proposta por Bata anos antes) conectando Presidente Epitácio à Bataguassu, seria inaugurada apenas em 1965¹⁰⁹.

Outro aspecto brasileiro a ser levado em consideração é o projeto econômico nacional-desenvolvimentista surgido a partir de meados (pós- 2ª Guerra) dos anos 1940 e anos 1950. Este cenário comparece como um "período de consolidação do novo Brasil urbano-industrial", resultado do "confronto entre os velhos interesses agro-exportadores, em franca decadência, e os novos segmentos sociais vinculados à acumulação industrial, cujas ideias ganhavam terreno no cenário nacional". Esta segunda corrente, a desenvolvimentista, "pregava a intervenção do estado na economia para implementar a industrialização no país"¹¹⁰. Os desafios do crescimento econômico e da industrialização confrontaram-se com o estágio de desenvolvimento da indústria nacional, que pedia, para parcela do empresariado comprometido com o movimento desenvolvimentista, uma organização mais eficiente e científica da produção - o Instituto de Organização Racional do Trabalho (IDORT) foi criado neste panorama, como abordado. Mas, como visto, as edições pesquisadas da revista do IDORT, com exceção da nota de Hann, não fazem menção à Cia. Bata- esta, notoriamente um modelo de organização científica do trabalho. Juntem-se a isto os efeitos da "lista negra", que teriam isolado Bata do meio empresarial brasileiro, que até então o recebera "cordial e efusivamente"(SILVA, 2003: 37).

Em que pesem as possibilidades de industrialização que Jan Bata pudesse proporcionar ao país, parece não ter havido uma inserção efetiva deste, ou um vínculo mais evidente, com os agentes que discutiam a industrialização brasileira. Sem esquecer os efeitos da 2ª Guerra, talvez pelo fato de Bata ser um estrangeiro (mesmo que naturalizado), talvez pelo conceito de verticalidade produtiva que lhe rendeu uma empresa global e uma rede de cidades que, a princípio, lhe permitia uma conduta auto-suficiente (e, portanto, auto-suficiente em relação a

¹⁰⁹ Daí o uso extenso de pequenos aviões pela CVSP-MT (KUBIK, 2010) e a previsão de pistas de pouso nos planos de Bata. Nestas gestões Nelson de Oliveira, como dito, foi ator importante.

¹¹⁰ MANTEGA, Guido. A Economia Política Brasileira. Polis/Vozes: São Paulo/ Petrópolis, 1984. p. 11 .

outros agentes econômicos), o fato é que, ao que parece, Bata permaneceu à margem do projeto econômico nacional-desenvolvimentista e, conseqüentemente, do projeto de cultura nacional vinculado a este.

Neste sentido, o de um projeto de cultura nacional, a arquitetura moderna brasileira foi um marco, e a produção de Lucio Costa foi o arcabouço que permitiu, para a historiografia arquitetônica brasileira, a consolidação daquela linguagem nacionalista e modernista própria¹¹¹. O mesmo Le Corbusier que havia se associado temporariamente a Jan Bata, e para quem forneceu modelos arquitetônicos e urbanísticos depois recusados, foi apontado por Lucio Costa, pelo caráter cultural de sua obra comum ao Brasil (mediterrâneo), como contribuinte direto da matriz arquitetônica modernista nacional¹¹². Neste sentido, a arquitetura moderna de Bata permaneceu desconhecida pela historiografia nacional, talvez por ter sido “estrangeira”, não se enquadrando na matriz nacionalista, talvez pelo fato de sua produção nacional não ter alcançado o mesmo significado que as obras anteriores (do pré-guerra). Assim é que a presente dissertação, compreendida no campo da Teoria e História da arquitetura e do urbanismo viu-se imbuída da tarefa de historicizar Bata no Brasil não a partir de estudos consolidados mas, em grande parte, a partir de fontes primárias.

Considerando as condicionantes anteriores, ao se tomar o problema da ação da Companhia Bata no Brasil parece evidente que um primeiro e natural questionamento a se impor é se Jan Bata “conseguiu” realizar o pretendido no país – ou seja, se ele teria logrado replicar o padrão verificado no exterior com a criação e consolidação de diversas novas cidades industriais materializadas sob princípios que as consagraram como “cidades-Bata”.

RELAÇÕES ENTRE AS EXPERIÊNCIAS INTERNACIONAL E BRASILEIRA

A citação a seguir merece atenção, porque revela que o Brasil era visto por Bata como parte da engrenagem produtiva da companhia,

A intenção inicial de Bata era, por meio da criação de gado, criar condições de abastecimento de couro para suas empresas calçadistas, mas ao chegar ao Brasil percebe que as condições são *diferentes do que ele imaginava*, percebendo então a necessidade de criar recursos básicos para a manutenção dos objetivos da Cia. (BONFIM, 2010: 98; *itálico nosso*)

Mas, talvez deva ser feita uma ressalva acerca do alegado desconhecimento das condições nacionais encontradas por Bata ao aqui se instalar.

¹¹¹ MARTINS, Carlos Alberto Ferreira. *Arquitetura e estado no Brasil. Elementos para uma análise da construção do discurso moderno no Brasil. A obra de Lucio Costa 1924-1952*. São Paulo: FFLCH - USP, 1987.

¹¹² Costa, Lucio. *Documentação Necessária in Sobre Arquitetura*. Porto Alegre: Centro dos Estudantes Universitários de Arquitetura, 1962. p. 86 -94.

O Brasil daqueles anos talvez não dispusesse das mesmas características territoriais, culturais, infraestruturais e demográficas que o país natal de Bata, e isto o levaria quase sempre a uma necessidade premente de formar *a priori* uma infraestrutura territorial básica que incluía implantar cidades, fixar trabalhadores, lidar com grandes dimensões territoriais e condições de transporte para dar vazão aos seus projetos idealizados industriais e agroindustriais.

Mas, por outro lado, para a companhia Bata, seu território de ação era *todo o mundo* (NOVAK, 1993:298), isto é, os elementos produtivos da sua organização industrial verticalizada não estavam concentrados, haja vista as fábricas disseminadas em vários países. Assim, fazia parte de seu *modus operandi* atuar em localidades das mais diversas culturas: Alemanha, Bélgica, Síria, Itália, Inglaterra, Polônia, Índia, Holanda, Hungria, Romênia, Canadá, Egito, Suíça, EUA, Chile etc. Portanto o Brasil, com todas as suas particularidades, poderia ter sido apenas mais um campo de atuação da companhia.

Ainda, a companhia buscava intervir nos locais escolhidos de modo que estes pudessem ser conformados física e socialmente de acordo com seu modelo organizacional. Daí a preferência em assentar suas fábricas em áreas férteis, terras virgens “desprovidas de recursos” e que “necessitasse[m] de progresso e desenvolvimento” (OLIVEIRA, 2010; SILVA, 2003:43); relativamente isoladas dos grandes centros - “distante de greves e reclamações” (KOSOUR *apud* IVANOV, 2009:341); próximas de rios, ferrovias e/ ou estradas (energia elétrica, comunicações mercantis) e, além disso, em locais onde pudesse arregimentar trabalhadores pouco especializados – geralmente o meio rural - mais facilmente adaptáveis ao sistema de trabalho da companhia. Em que pese a carência infra-estrutural, o oeste paulista e sudeste mato-grossense dos anos 1940, poderiam ter sido o cenário ideal para os desígnios da companhia Bata.

Citada por Hann como a primeira¹¹³ cidade-Bata fora de Zlín (até então, Tomas Bata tivera apenas lojas no exterior), a cidade-em-série da companhia em Borovo (Iugoslávia, atual Croácia), é um exemplo que poderia corroborar tal hipótese. Inaugurada em 1931, “não compreendia de início senão algumas oficinas de rez-do-chão”, e após 5 anos, “na planície eslavonia, tão essencialmente campestre e primitiva, a cidade parece como uma miragem aos olhos do viajante” (HANN, 1941:4). As “afinidades nacionais” de cunho lingüístico e político entre as antigas Tchecoslováquia e Iugoslávia referidas- sem entrar em detalhes- por Hann, foram determinantes para a escolha de Tomas Bata, e poderiam ter orientado a escolha das localidades seguintes na implantação de outras cidades-em-série. Mas, em que pesem aqueles

¹¹³ Mohlin (Suíça, c. 1932) e Ottmuth (Alemanha, c. 1931) podem estar inclusas no rol das primeiras cidades- Bata no exterior. As diversas informações levantadas sobre cidades e datas de fundação são, por vezes, imprecisas, sendo necessária ainda uma consolidação. Interessa aqui destacar a quantidade e a variedade de núcleos que efetivamente foram implantados.

fatores decisivos, estas cidades seriam implantadas em países de culturas tão diversas quanto Índia (Batanagar) e França (Hellocourt) - por exemplo.

Ainda, e sobretudo, pela sua dimensão econômica e pelo seu modelo produtivo vertical, o *planejamento* de todos os âmbitos de atuação da Companhia Bata configurava-se como item indispensável ao seu *modus operandi* de empresa global e, se a intenção era perpetuar aquele modelo, algo daquela tradição deve ter sido forçosamente trazido por Jan Bata ao aportar no Brasil.

A análise das atividades de Jan Bata, apresentadas nesta dissertação, permitem supor que havia uma *integração* total entre as atividades industrial e agroindustrial conduzidas no Brasil. As companhias brasileiras SAPACO, Lojas Imperatriz, CVSP-MT, ALPA e CIMA - e, estrategicamente, seus veículos de comunicação "Novidades de Batatuba" e "Ordem e Progresso"¹¹⁴ - e seus programas de atividades expressam uma rede de serviços simbioticamente interconectados e interdependentes: as empresas comercializavam produtos entre si, gerentes de lojas Imperatriz eram vendedores de terras da CVSP-MT, Batatuba abastecia-se de madeira e gado da CVSP-MT/ CIMA havia armazéns da ALPA possivelmente em todas as localidades colonizadas pela CVSP-MT/ CIMA e em Batatuba, sapatos de Batatuba eram vendidos na Imperatriz...etc. Ainda, os folhetos de propaganda cuidavam de divulgar aqueles negócios e, acima de tudo, o ideário- Bata: estímulos à competitividade através de quadros funcionais mensais de produtividade, estímulos aos esportes (as Cias. tinham seus times), às artes (sessões de cinema, música), concursos diversos (melhor jardim residencial), artigos que faziam apologia à indústria, à ciência, ao progresso ("a Civilização e o Calçado", "Inseminação artificial pela Cia. CIMA" etc.), uma diversidade de assuntos, mas interligados pelos interesses comerciais das empresas.

A pesquisa das cidades-Bata brasileiras e as atividades econômicas que as envolveram permitem supor que, entre Zlín e Batatuba, e entre esta e Kennedyba, não houve senão uma diferença. Antes cite-se, como dado fundamental de semelhança, que todas (brasileiras, internacionais, e também o núcleo industrial Zlín, no início) foram cidades criadas a partir do "rez-do-chão". Conformariam, a partir da cidade-mãe, uma rede elementar, primitiva, um germen onde estavam latentes elementos do ideário Bata - aptos e desenvolverem-se (e muitas se desenvolveram) numa forma concreta produtiva e urbana.

A diferença, talvez crucial, relaciona-se com a alteração, melhor seria uma *adequação*, da *função* da cidade-Bata no Brasil. O país se tornou, mesmo que durante um breve período de

¹¹⁴ Parece ter havido outro folheto, intitulado "O bom vendedor Bata", mas sobre este não foram obtidas maiores informações.

tempo (1949¹¹⁵-c.1963), o centro das operações do conglomerado Bata (a despeito da ascensão do sobrinho Tomas Jr. à dirigente definitivo da *holding* por volta de 1963). A cidade-mãe Zlín e seus recursos humanos (seus arquitetos), ao que parece¹¹⁶, já não faziam parte dos recursos disponíveis para serem utilizados no Brasil e, sobretudo, as empresas na Tchecoslováquia, nacionalizadas, não mais puderam participar da retaguarda financeira dos empreendimentos de Bata. No que interessa à pesquisa - a arquitetura e o urbanismo - a *colonização* como empreendimento imobiliário aparece como possível elemento de distinção entre as experiências internacional e brasileira. É provável que Bata fundasse núcleos urbanos como ferramental (não único) para capitalizar suas atividades, comercializando enormes glebas mato-grossenses (e paulistas) na forma de lotes, chácaras e datas e adaptando o território à ocupação humana, quando ao mesmo tempo buscava efetivar seus projetos, cujos desígnios não eram mais determinados pela companhia Bata, mas sim por ele mesmo.

Houve um momento inicial na pesquisa em que um recorte preliminar orientou-se em torno de Batatuba, pois a natureza desta a aproximava explicitamente das iniciativas internacionais de Bata. Dos estudos subseqüentes decorre a opção de manter, nesta dissertação, uma análise do conjunto dos empreendimentos: a guerra, e toda a situação que esta estabeleceu para Jan Bata, implicou em mudanças significativas do contexto político-econômico e também territorial da empresa. O estabelecimento definitivo de Bata no Brasil, com a sua naturalização e a transferência da sede da Bata A. S. Zlín para o país expressariam esta reorientação crucial.

A vinda ao Brasil não deveria ser entendida como definitiva¹¹⁷, daí num primeiro momento os empreendimentos poderem ser interpretados como parte do circuito de negócios da Cia. Note-se que entre a implantação de Batatuba (1940) e o início da exploração territorial tendo por objetivo a constituição de Bataguassu (1942) há um lapso de tempo mínimo. Ou seja, Bataguassu e demais iniciativas não dependeram da derrocada internacional de Bata para serem articuladas, pois fariam parte da estratégia do empresário de expandir a Cia. segundo o modelo vertical no qual a mesma incorporava o conjunto das atividades e necessidades (matéria prima, por exemplo) para a sua própria produção. De estratégia para captação de recursos, associada à necessidade de fixação de trabalhadores para a exploração das matérias-primas, os

¹¹⁵ Oficialmente, o ano da nacionalização da Companhia pelo governo brasileiro.

¹¹⁶ Cabe reforçar a informação de que não foram identificados quaisquer integrantes da equipe de arquitetos que trabalharam com a Cia. em Zlín que tenham vindo ao Brasil, ou que tenham realizado projetos para o Brasil.

¹¹⁷ Apesar da ocupação alemã, a guerra poderia ter sido vista por Bata como algo transitório. Como visto, muitos desenvolvimentos para as cidades- satélites existentes e projetos para novas cidades a serem construídas no pós-guerra foram preparados pelos arquitetos da companhia, mas permaneceram apenas como estudo (HORNAKOVA, 2007:58). Ivanov também comentara que, visando o período pós-guerra, o Brasil seria parte da cadeia base de suprimentos de matérias-primas para todas as empresas Bata (IVANOV, 2009: 479).

empreendimentos colonizadores ganharam autonomia enquanto núcleos e cidades que não atendiam exclusivamente às necessidades da Cia.¹¹⁸, mesmo que não as negassem.

O “Plano de Industrialização do Brasil”, de 1940, é indicativo de que num primeiro momento o empresário quis replicar no Brasil o seu papel na Tchecoslováquia. As dificuldades para a articulação do escopo necessário para a efetivação, mesmo que parcial, dos seus planos, não podem ser debitadas exclusivamente à realidade brasileira; elas originam-se antes de um conjunto de fatores internos e externos convergentes e determinantes relacionados ao isolamento político, às dificuldades econômicas e ao modo de ação de Bata, calcado num modelo vertical produtivo autônomo, os quais poderiam causar certa desconfiança nos meios empresariais. Neste sentido, Bata deixava transparecer uma abertura ao novo, como visto na relação com Corbusier, e mesmo nas sessões semanais de *brainstorming* entre funcionários, denominada por Hann de “controle orçamentário ativo”¹¹⁹ mas, como um *planejador* não parecia ser o tipo de personalidade disposta a negociar seus ideais ou seu *modus operandi*.

De todo modo, parece provável que Bata contou com a possibilidade de reverter a situação. A análise de seus empreendimentos, escritos e intenções projetuais, e mesmo de seu perfil, permitem inferir que, mesmo erguidos com dificuldades e conhecendo alterações de conteúdo, os seus empreendimentos podiam ser reconvertidos às condições “verticais” da Cia., conforme havia existido anteriormente à guerra, mesmo que tendo o Brasil como sede.

Em que pese a nacionalização da Bata A. S. Zlin pelo governo comunista tcheco, Bata ainda detinha a posse da *holding* Leader A. G. (a sociedade que congregava - à exceção da Bata A. S. Zlin, como dito - todo o acervo internacional de Bata) e poderia, futuramente, incorporar de alguma forma os empreendimentos brasileiros à órbita daquela empresa, inserindo-os na sua rede produtiva global. Planejada em 1962 - ou seja, pouco antes da perda definitiva do comando da *holding*, Kennedyba, vista como a última cartada do empresário (em termos de projetos de cidade-Bata analisados pela pesquisa), faculta imaginar essa possibilidade. Passadas duas décadas de caminhos tortuosos do ponto de vista econômico, e do declínio da vitalidade de seus empreendimentos, Bata ainda buscava uma articulação que recuperasse o impulso empresarial. Naquele momento, o horizonte de permanência no Brasil já não podia mais ser visto como transitório e, definitivamente, se a firma fosse de alguma forma recuperada em sua pujança, isto passava pelo país.

¹¹⁸ Tanto que Mariópolis, Bataguassu e Batayporã emanciparam-se como municípios.

¹¹⁹ “Em nenhum outro domínio encontrar-se-á nos estabelecimentos Bat’a tanta colaboração intensa e espontânea-tão característica do sistema- como no ‘controle orçamentário ativo’ operado todos os sábados [em Zlin]”. Cf. HANN (1941: 12. Grifo nosso).

Como afirmado, olhando com olhos do passado, as novas cidades e núcleos Bata brasileiros parecem ter tido uma importância relativa, dado que fariam parte tão somente da rede de cidades já implantadas no exterior, e parte da engrenagem produtiva (ainda que isto não lhes retire o interesse histórico, minimamente). Se Batatuba, Vila CIMA, Mariápolis, Bataguassu, Batayporã, Kennedyba, Batarama... tivessem a oportunidade de ostentar, na sua materialidade, o tipo de arquitetura e urbanismo que distinguiram a Zlin de Bata, tanto mais interessante seria a arquitetura brasileira.

Se vistas com olhos do presente (após profundas modificações dos sistemas políticos e a revisão da situação pública e jurídica de Bata em seu país natal), as cidades brasileiras de Bata passam a ter uma importância absoluta, na medida em que se tornaram, provavelmente, os únicos empreendimentos exclusivos do personagem Jan Antonin Bata no mundo. Esta peculiaridade confere traços de distinção às diversas frentes de pesquisa que possam ser empreendidas a respeito das áreas com as quais Bata direta ou indiretamente se relaciona. O pano de fundo geral das companhias de colonização no oeste paulista e sul do antigo Mato Grosso, por exemplo, ganha um ponto de exceção nas figuras da CVSP-MT e CIMA quando sob direção do empresário tcheco; a história da industrialização e das cidades industriais no interior paulista, por sua vez, podem ter um capítulo dedicado a Batatuba, idem com as relações de trabalho no mesmo período. Mesmo a direta e dinâmica articulação cultural hoje existente entre a República Tcheca e a pequenina Batayporã personificada na família Trachta tem seu estoque de conexão com a distante Zlin dos anos do apogeu industrial mundial sob o comando de Bata.



Figuras 230-233 De Zlín a Batayporã - Monumentos a Jan Bata em Zlín (2007), Bataguassu (2009) e Batayporã (2009). Em Batayporã, portal do Centro de Memória Jindrich Trachta, colaborador de Jan Bata na CVSP-MT (2008).

BIBLIOGRAFIA E REFERÊNCIAS

FONTES

- ARAMBASIC, Ludmila Amalia Batova. **Histórico de Batatuba**. São Paulo: 1997. Datilografado.
- ARQUIVO NACIONAL. Jan Antonin Bata - Processo de Naturalização IJJ6 N 2690/37667/1946. Rio de Janeiro: 1946.
- BATA, Jan Antonin. **Amigos**. Discurso. Batatuba: datilografado, [1942].
- _____. **Bataguassu**. Poema. [Batatuba?]: datilografado, 27 abr. 1960.
- _____. **Budujme stát pro 40,000.000 lidí**. Zlín: [Bata A. S. Zlín], 1937. 185 p.
- _____. [Carta endereçada a Santos Filho]. Carta. Batatuba: datilografado, 21 abr. 1942.
- _____. [Carta endereçada a Rudolf Rezny]. Batatuba: datilografado, 1944.
- _____. **Colaboradores jovens e maduros**. Discurso. Batatuba: datilografado, [1942].
- _____. [Discurso para pessoas públicas não identificadas]. [Batatuba]: datilografado, [entre 1946-1965].
- _____. **Indiana**. Poema. [Batatuba?]: datilografado, 27 out. 1945.
- _____. **Paranou do Batayporá**. Poema. [Batatuba?]: datilografado, 26 out. 1958.
- _____. **Study of Migration**. Batatuba: [s.n.], 1951.61 p.
- _____. **Vánoce v Batatubě**. Poema. Tradução: Zdenek Pracuch. Batatuba: datilografado, 1941.
- _____. **Ve vlaku k Batatubě**. Poema. Tradução: Zdenek Pracuch. Batatuba: datilografado, 26 out. 1942.
- BATAGUASSU. 49 anos - O Portal do MS. Edição comemorativa. Bataguassu: [2002].
- COMPANHIA DE VIAÇÃO SÃO PAULO – MATO GROSSO. Anteprojeto do Núcleo Presidente Kennedy. Mato Grosso: 1962.
- ESTUDOS SOBRE POSSIBILIDADES NA FAZENDA SOMAMBAIA. Batatuba: datilografado, 03 nov. 1942. 02 p.
- JORNAL D'OESTE. Bataiporã, 10 anos de luta e de progresso. Suplemento. Nova Andradina, 11-12 nov. 1973.
- JORNAL VISÃO. Parabéns Bataguassu! Suplemento especial em comemoração aos 54 anos de Bataguassu. Bataguassu, dez. 2007.
- NOVIDADES DE BATATUBA. Informativo periódico da Companhia SAPACO. Batatuba, Cia. SAPACO, [1942-?].
- OLIVEIRA, Nelson Verlangieri de. Dados para a criação do distrito de Bataiporã. Bataguassu: datilografado, 17 set. 1953.

ORDEM E PROGRESSO. Folheto de Propaganda da Organização Bata na Zona Sorocabana. Indiana, Companhia Viação São Paulo – Mato Grosso, 1942-1951.

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

TRIBUNAL NACIONAL CONTRA JAN BATA, 2006, Campo Grande. Exposição. Compilação dos textos e imagens da exposição. Tradução: ?.Batayporã, Centro de Memória Jindrich Trachta, 2006.

LEGISLAÇÃO

BRASIL. Concede nacionalidade brasileira a Jan Antonin Bata. Diário Oficial da União, 25 fev. 1947.

BRASIL. Decreto Nº 27.631, de 27 de dezembro de 1949. Concede nacionalização à sociedade anônima “Bata A. S. Zlín”. República Federativa do Brasil. Disponível em: <<http://www6.senado.gov.br/legislacao/ListaTextoIntegral.action?id=138347>>. Acesso em: 03 mar. 2010.

BRASIL. Decreto Nº 11, de 18 de janeiro de 1991 (Revogado pelo decreto 761/1993). Aprova a estrutura regimental dos Ministério da Justiça e dá outras providências. República Federativa do Brasil. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1990-1994/D0011.htm>. Acesso em: 03 mar. 2010.

PIRACAIA. Lei Complementar nº 45/ 2007. Dispõe sobre o Plano Diretor do Município de Piracaia e dá outras providências. Disponível em: <<http://www.piracaia.sp.gov.br/>>. Acesso em: 01 mar. 2010.

LIVROS, DISSERTAÇÕES, TESES

ABREU, Dióres. **Formação histórica de uma cidade pioneira paulista: Presidente Prudente**. Presidente Prudente: Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras, 1972.

ANTONACCI, Maria Antonieta Martinez. **A vitória da razão? O IDORT e a sociedade paulista**. São Paulo: Ed. Marco Zero, 1993.

ARAMBASIC(a), Dolores Ljiljana Bata. Projekt kolonizace a osidlovani Mato Grosso. Tradução: Geórgia Carolina Capistrano da Costa. In: **J. A. BAT’A KONFERENCE**, 2007, Zlín. Jan Antonín Baťa - život a dílo, pokračovatel práce Tomáše Bati: mezinárodní konference. Zlín: Statutární město Zlín, 2007. 127 p., p.79-83. ISBN 978-80-239-9247-2.

_____(b). *Brazilsky profil J. A. Bati*. Tradução: Geórgia Carolina Capistrano da Costa. In: **J. A. BAT'A KONFERENCE**, 2007, Zlín. Jan Antonín Baťa - život a dílo, pokračovatel práce Tomáše Bati: mezinárodní konference. Zlín: Statutární město Zlín, 2007. 127 p., p.91-95. ISBN 978-80-239-9247-2.

ARCHANJO, Francisco M. **O mundo compreenderá. A história de Jan A. Bata, o rei do sapato**. Rio de Janeiro: Editora Aurora Ltda., 1952.

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

_____. **História da arte como história da cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 1993.

_____. **Projeto e destino**. São Paulo: Ática, 2000.

ARIS, Carlos Martí. **Las Formas de la residencia en la ciudad moderna: vivienda y ciudad en la Europa de entreguerras**. Barcelona: Edicions UPC, 2000.

AYMONINO, Carlo. **Vivienda racional: ponencias de los congresos CIAM 1929-1930**. Barcelona: Gustavo Gili, 1973.

AYMONINO, Carlo. **Orígenes y desarrollo de la ciudad moderna**. Barcelona: Gustavo Gili, 1972.

BENEVOLO, Leonardo. **As origens da urbanística moderna**. Lisboa: Presença, 1981.

BONFIM, Juliana Sanches Silva. **Colonização Particular: Atuação da Companhia de Viação São Paulo – Mato Grosso (1940 – 1960)**. Dourados: UFGD, 2009.

CALABI, Donatella. **Storia dell'urbanistica europea**. Questioni, strumenti, casi esemplari. Milano: Bruno Mondadori, 2004.

CERVO, Amado Luis; BUENO, Clodoaldo. **História da política exterior do Brasil**. São Paulo: Ática, 1992.(Série Fundamentos).

CHOAY, Françoise. **O urbanismo: utopias e realidades: uma antologia**. São Paulo: Perspectiva, 1998.

CORIAT, Benjamin. **El taller y el cronometro: Ensayo sobre el taylorismo, el fordismo y la producción em masa**. Madrid: Siglo Veintiuno Editores, 1982.

CORRÊA, Valmir Batista. **Fronteira Oeste**. Campo Grande: UFMS, 1999.

CORREIA, Telma B. **A construção do habitat moderno no Brasil – 1870-1950**. São Carlos: RiMa, 2004.

CRAWFORD, Margareth. **Building the workingman's paradise – The design of American company towns**. London: Verso, 1995.

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

- DUBREUIL, Hyacinthe. **L'exemple de Bat'a**. La libération dès initiatives individuelles dans une entreprise géante. Paris: Éditions Bernard Grasset, 1936. p.127-152; p.347-369.
- FAUSTO, Boris. **História do Brasil**. São Paulo: EDUSP/ FDE, 1999. 7ª edição [1994]. p. 389-394.
- FAUSTO, Boris (dir.). **História Geral da Civilização Brasileira - Tomo III: O Brasil Republicano: Economia e Cultura (1930-1964)**. São Paulo: Bertrand Brasil, 1997. p.54-119.
- FRAMPTON, Kenneth. **História crítica da arquitetura moderna**. São Paulo: Martins Fontes, 2003.
- GARNER, John S. **The Model Company Town - Urban Design through Private Enterprise in Nineteenth Century New England**. Amherst: University Massachusetts Press, 1984.
- GATTAI, Zélia. **Senhora dona do baile**. São Paulo: Círculo do Livro, 1984.
- GHIRARDELLO, Nilson. **À Beira da Linha. Formações Urbanas na Noroeste Paulista**. São Paulo: USP, 1999.
- GOLDZAMT, Edmund. **El urbanismo em la Europa socialista**. Barcelona: Gustavo Gili, 1980.
- GRAMSCI, Antonio. **Americianismo e fordismo**. São Paulo: Hedra, 2010.
- GRANDIN, Greg. **Ascensão e queda da cidade esquecida de Henry Ford na selva**. São Paulo: Rocco, 2010.
- HORNAKOVA, Ladislava. Stavebni expanze firmy do zahranici: Obchodni sit' a tovarni a sidlistni celky firmy Bat'a. Tradução: Geórgia Carolina Capistrano da Costa. In: **J. A. BAT'A KONFERENCE**, 2007, Zlín. Jan Antonín Bat'a - život a dílo, pokračovatel práce Tomáše Bati: mezinárodní konference. Zlín: Statutární město Zlín, 2007. 127 p., p.56-58. ISBN 978-80-239-9247-2.
- HOWARD, Ebenezer. **Cidades- jardins de amanhã**. São Paulo: HUCITEC, 1996.
- IVANOV, Miroslav. **Saga sobre a vida e morte de Jan Bata e seu irmão Tomás**. Tradução: Edita Batova de Oliveira e Nelson Verlangieri d'Oliveira. Presidente Prudente: [s.n.], 2009. 561 p.
- INTERNATIONAL LABOUR OFFICE. **Studies on Industrial Relations. Bata Boot and Shoe Factory**. London: International Labour Office/ P. S. King & Son, Ltd., 1930. p.218-263.
- KUNZLI, Margarida. **Grandes e pequenas pedras de um mosaico: lembranças de minha vida**. Presidente Prudente: [s.n.], 1997.
- KOPP, Anatole. **Quando o moderno não era um estilo e sim uma causa**. São Paulo: Nobel; EDUSP, 1990.
- LE CORBUSIER: **Oeuvre Complète**. Zurich: D'Architecture Erlenbach, 1953.
- LE CORBUSIER ARCHIVE. **Buildings and Projects, 1933-1937; 12**. New York; Paris: Garland Publishing, Inc.; Fondation Le Corbusier, 1983.
- LE CORBUSIER, **Selected Drawings**. London: Academy Editions, 1981.
- LESNIKOWSKI, Wojciech. **East European Modernism: architecture in Czechoslovaquia, Hungary, and Poland between the Wars. 1919-1939**. New York: Rizzolli, 1996.

- LÉVI-STRAUSS, Claude. **Saudades do Brasil**. São Paulo: Companhia das Letras, 2001.
- LOURENÇO, Elaine. **Americanos e caboclos: encontros e desencontros em Fordlândia e Belterra – PA**. São Paulo: FFLCH – USP, 1999. Dissertação de mestrado.
- LUCAN, Jacques (ed.). **Le Corbusier: une encyclopédie**. Verbete Bat'a. Paris: Centre Georges Pompidou, 1990.
- MARTINS, Carlos Alberto Ferreira. **Arquitetura e estado no Brasil. Elementos para uma análise da construção do discurso moderno no Brasil. A obra de Lucio Costa 1924-1952**. São Paulo: FFLCH - USP, 1987. Dissertação de mestrado.
- MATTEONI, Dario ; GRESLERI, Giuliano. **La Città Mondiale** - Andersen Hébrard Otlet Le Corbusier. Venezia: Polis/ Marsilio Editori, 1982.
- MELO E SILVA, José de. **Fronteiras guaranis**. Campo Grande: IHGMS (Instituto Histórico e Geográfico do Mato Grosso do Sul), 2003. Cap. XIII, p.149-160.
- MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS DA REPÚBLICA CHECA. **A República Checa em Resumo. Olá!! República Checa**. Praga: 2008. 39 p. Livreto informativo.
- MONBEIG, Pierre. **Pioneiros e fazendeiros de São Paulo**. São Paulo: HUCITEC/ POLIS, 1984.
- _____. Problemas de população no Brasil do após-guerra. O homem e a Terra. In: **Revista de Organização Científica**. São Paulo: Instituto de Organização Racional do Trabalho (IDORT), 1944. Vol. XIII, n.145, p.03-08.
- MUZEUM JIHOVÝCHODNÍ MORAVY VE ZLÍNĚ (org.). **Krásný pozdrav ze Zlína. Pohlednice z let 1898 – 1945**. Zlín, 2004. 93 p. ISBN 80-903411-1-X.
- NOVÁK, Pavel. **Zlínská Architektura: 1900- 1950**. Zlín: Agentura Cas, 1993.
- PREFEITURA MUNICIPAL DE BATAGUASSU. Bataguassu. Portal do Mato Grosso do Sul. Bataguassu: [Editora Imprensa Ltda.], 1984. [32 p.]. Livreto informativo.
- QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó. **Uma ferrovia entre dois mundos: A E. F. Noroeste do Brasil na primeira metade do século 20**. Bauru; Campo Grande: EDUSC: Editora UFMS, 2004.
- REGO, Renato Leão. **As cidades plantadas**. Os britânicos e a construção da paisagem do norte do Paraná. Londrina: Humanidades, 2009.
- RIBEIRO, Benjamin Adiron. **Vila Serra do navio: comunidade urbana na selva amazônica: um projeto do arquiteto Oswaldo Artur Bratke**. São Paulo: PINI, 1992.
- RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz; CARDOSO, Adauto Lucio. Da cidade à nação: gênese e evolução do urbanismo no Brasil. In: RIBEIRO, L. C.; PECHMAN, R. (Org.). **Cidade, povo e nação: gênese do urbanismo moderno**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1996. p. 53-67.
- RICHARD, Lionel. **A República de Weimar, 1919 – 1933**. São Paulo: Companhia das Letras; Círculo do Livro, 1988.

- SERT, Joseph Lluís. **Can our cities survive?: an ABC of urban problems, their analysis, their solutions.** Cambridge; London: Harvard University Press: Humphrey Milford, Oxford University Press, 1942.
- SETH, Vikram. **Un buen partido.** Barcelona: Editorial Anagrama, 1995. 4 ed.
- SICA, Paolo. **Historia del urbanismo: siglo XX.** Madrid: Instituto de Estudios de Administración Local, 1981.
- SKIDMORE, T. **Brasil: de Getúlio Vargas a Castelo Branco, 1930 – 1964.** São Paulo: Paz e Terra, 2003.
- SLAPETA, Vladimír. **Bat'a. Architektura a urbanismus. 1910-1950.** Zlín: Státní Galerie Ve Zlíně, 1991.
- SODRÉ, Nelson Werneck. **Oeste.** Ensaio sobre a grande propriedade pastoril. Campo Grande: [Governo Estadual do Mato Grosso do Sul], 2009.
- SONNE, Wolfgang. **Representing the State.** Munich/ New York: Prestel, 2003.
- TAFURI, Manfredo. **Esfera y el laberinto. Vanguardias y arquitectura de Piranesi a los años setenta.** Barcelona: Gustavo Gili, 1984.
- _____. **Projecto e Utopia.** Lisboa: Presença, 1985.
- _____. **Teorias e história da arquitetura.** Lisboa: Presença/ Martins Fontes, 1979.
- TEIGE, Karel. **The minimum dwelling.** Tradução e introdução de Erich Dluhosh. Athens: Graham Foundation/ MIT, 2002.
- TREVISAN, Ricardo. **Cidades Novas.** Brasília: UNB, 2009. Tese de doutorado.
- STATUTARNI MESTO ZLIN. **Zlin – mesto v zahradach (Zlin – City in gardens).** Zlin: Zelenka, 2005.
- VERGARA, Angela; DINIUS, Oliver (edit.). **Company towns in the Americas - Landscape, Power, and Working-Class Communities - Geographies of Justice and Social Transformation.** Athens/ London: The University of Georgia Press, 2011.
- VINCENT, Gérard; PROST, Antoine (org.). **História da Vida Privada, 5. Da Primeira Guerra aos nossos dias.** São Paulo: Companhia das Letras, 2009.
- VICENTINI, Y. **História e cidade na Amazônia brasileira: a utopia urbana de Henry Ford, 1930.** In: RIBEIRO, L. C.; PECHMAN, R. (Org.). **Cidade, povo e nação: gênese do urbanismo moderno.** Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1996. p. 411- 441.
- ZAHAVI, Gerald. **Workers, managers and welfare capitalism – The shoeworkers and tanners of Edincott- Johnson 1890-1950.** Urbana/ Chicago: University of Illinois Press, 1988.
- ZANETTI, Augusto; VARGAS, João Tristan. **Taylorismo e fordismo na indústria paulista: O empresariado e os projetos de organização racional do trabalho, 1920-1940.** São Paulo: Humanitas/ FAPESP, 2007.

ZILIANI, José C. **Colonização**: Táticas e estratégias da Companhia de Viação São Paulo – Mato Grosso. Assis: UNESP, 2010. Tese de doutorado.

ZLINSKY KRAJ. **Zlinsky kraj**. Zlín: 2003.

WITZEL, Morgen; SOBRAL, Adail. **50 grandes estrategistas da administração**. São Paulo: Contexto, 2005.

ARTIGOS EM PERIÓDICOS

ABREU, Dióres. Comunicações entre o sul de Mato Grosso e o sudoeste de São Paulo. O comércio de gado. In: **Revista de História**, São Paulo, n.105, p.191-214, 1976.

_____. O desbravamento da Alta Sorocabana por um bandeirante moderno: Capitão Francisco Whitaker. In: **Revista de História**, São Paulo, n.62, p.447-462, 1965.

AZEVEDO, Aroldo de. Problemas de população no Brasil de após-guerra. A imigração no Brasil de após-guerra. In: **Revista de Organização Científica**. São Paulo: Instituto de Organização Racional do Trabalho (IDORT), 1944. Vol. XIII, n.145, p.08-12.

CORREIA, Telma B. O modernismo e o núcleo fabril: o anteprojeto de Lúcio Costa para Monlevade. In: **Revista do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da FAUUSP**. São Paulo: FAU-USP, 2003. Dezembro, n. 14.

GUNN, Phillip; CORREIA, Telma Barros. A industrialização brasileira e a dimensão geográfica dos estabelecimentos industriais. In: **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**. São Paulo: ANPUR, 2005. Maio, vol.7, n.1.

_____. Ascensão e declínio de um modo de morar: vilas operárias e núcleos fabris no Estado de São Paulo. In: **Desígnio**: revista de história da arquitetura e do urbanismo. São Paulo: Annablume, 2006. Setembro, n.6, p.143-163.

HAAG, C. A pastoral americana: Henry Ford tentou, sem sucesso, produzir borracha e utopias na Amazônia. **Revista Pesquisa FAPESP**, São Paulo, n.158, p.16-21, abr. 2009.

HANN, Hugo Von. As condições de trabalho numa fábrica de calçados racionalizada (I e II). Os estabelecimentos Bat'a, em Borovo, Iugoslávia. In: **Revista de Organização Científica**. São Paulo: Instituto de Organização Racional do Trabalho (IDORT), 1941. Vol. X, n.109-110, p.03-06 e Vol. X, n.113-115, p.100-101.

_____. As condições de trabalho numa fábrica de calçados racionalizada (III a V). Os estabelecimentos Bat'a, em Borovo, Iugoslávia. In: **Revista de Organização Científica**. São Paulo: Instituto de Organização Racional do Trabalho (IDORT), 1942. Vol. XI, n.121, p.11-13; Vol. XI, n.122, p.32-35 e Vol. XI, n.123, p.63-65.

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

MAYNARD, Dilton Cândido Santos. O senhor do Reino da Pedra: a história de Delmiro Gouveia, o polêmico magnata que ergueu e comandou com mão de ferro uma civilização luminosa nas trevas do sertão. In: **Revista de História da Biblioteca Nacional**. Rio de Janeiro: Sociedade de Amigos da Biblioteca Nacional, 2008. Abril, ano 3, n.31, p.34-37.

PAGANO, Giuseppe. I architettura delle citta industriali. In: **Casabella**, Milano, n. 102-103, p. 28-29, giugno- luglio 1936.

PODESTÁ, Attilio. La città delle scarpe. In: **Casabella**, Milano, n. 102-103, p. 24-27, giugno- luglio 1936.

POKORNY, Jan; HIRD, Elizabeth. From a quaint provincial town, Zlin, Czechoslovaquia, developed into a completely integrated industrial city because - They planned it that way. In: **Architectural Record**, New York, n. 102, p. 70- 71, 1947.

PRADO JÚNIOR, Caio. Problemas de população no Brasil do após-guerra. Problemas de povoamento e a pequena propriedade. In: **Revista de Organização Científica**. São Paulo: Instituto de Organização Racional do Trabalho (IDORT), 1944. Vol. XIII, n.145, p.13-24.

ROSA, Carolina Lucena. Os coronéis da Preguiça: no interior da Paraíba, família sueca construiu fábrica de tecidos e impôs disciplina rigorosa aos seus operários. In: **Revista de História da Biblioteca Nacional**. Rio de Janeiro: Sociedade de Amigos da Biblioteca Nacional, 2010. Agosto, ano 5, n.59, p.70-72.

SMITH, Joanna. Work collectively and live individually: the Bata housing estate at East Tilbury. In: **Journal of the Twentieth Century Society**, London, v. 9, p. 52 – 68, 2008.

SZMRECSANYI, Maria Inês de Queiroz Ferreira. A Cidade Jardim no Norte Novo do Paraná. In: **Revista do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da FAUUSP**, São Paulo, n. 8, p. 178 – 197, dez. 2000.

THE BRITISH TRADE JOURNAL AND EXPORT WORLD. Bata Build'up. December, 1950, p.169-170.

TOPOLCANSKA (a), Maria; MORAVCIKOVA, Henrieta; DORICOVA, Slávka. Bat'a's architecture: a problematic cultural heritage? The case of Bat'ovany – Partizánske. In: **Docomomo Journal 32**, New Frames, mar. 2005, p.54-58.

JORNAIS

CORREIO DA MANHÃ. Bata: Sapateiro e fundador de cidades. Rio de Janeiro, 16 set. 1951.

GREENHOUSE, Steve. **With Shoe on Capitalist Foot, Czechs Woo Old Industrialist**. The New York Times, New York, 30 apr. 1990. [www.nyt.com].

NASSER, Fernando. **Batatuba no limite da desesperança – parte I**. Portal News, Piracaia, mai. 2006, ano 3, ed. 27, p. 04-05.

- NASSER, Fernando. **Batatuba no limite da desesperança – parte II**. Portal News, Piracaia, jun. 2006, ano 3, ed. 29, p. 10-11.
- O GLOBO. As exéquias de Le Corbusier. Rio de Janeiro, 01 set. 1965, p.01.
- O GLOBO. Jan Bata preso em Nova York. Rio de Janeiro, 30 ago. 1950, p.02.
- O GLOBO. Morreu de enfarte o industrial Jan Bata. Rio de Janeiro, 26 ago. 1965, p.11.
- PORTAL NEWS. **Batatuba no limite da desesperança**. Piracaia, jun. 2006, ano 3, ed. 29, p. 04-11.
- PIRACAIA HOJE. Destino dos bens da Bata Calçados deverá obedecer a Lei da Falência. Piracaia, ano 1, n.07, 17-30 nov. 2005, p.06-07.
- ROSE, Steve. **Welcome to Bata-ville**. In: The Guardian, London, 19 jun. 2006. Life & Style. [<http://guardian.co.uk/>].
- SHAW, William. **Design for Living in Zlin, Czech Republic**. The New York Times, New York, 25 mar. 2007. The Talk. [<http://nyt.com/>].

INTERNET

- COHEN, Jean-Louis. Les ensembles urbains nouveaux de l'âge industriel. In: **World Heritage Series no 5**. Identification and Documentation of Modern Heritage. UNESCO, 2003. [<http://whc.unesco.org/en/series/5/>]. Acesso em: 12/05/2009].
- GATTI, Alain. BATA, une expérience économique et sociale exceptionnelle. In: **Revue internationale des relations de travail** [Revue internationale sur le travail et la société], Quebec, n. 4, v.1, p. 125-137, 2003. [www.uqtr.ca/biblio]. Acesso em: abril/ 2009].
- RADIO PRAHA. **Jan Antonín Bata fue nominado al Premio Nobel de la Paz por sus actividades en Brasil**. 23 jun. 2007. [<http://www.radio.cz/es/rubrica/legados/jan-antonin-bata-fue-nominado-al-premio-nobel-de-la-paz-por-sus-actividades-en-brasil>]. Acesso em 15 set. 2010].
- JUNQUEIRA, Monica. **Vila Amazonas e Vila Serra do Navio. Por quê tombar?** In: II Seminário DOCOMOMO N-NE . Desafios da preservação: referências da arquitetura e do urbanismo modernos. Salvador: UFBA, 2008. [http://www.docomobahia.org/AF_M%C3%B4nica%20Camargo.pdf]. Acesso: 20/05/2009]
- LE BOT, Florence. La "famille" du cuir contre Bata: malthusianisme, corporatisme, xénophobie et antisémitisme dans le monde de la chaussure en France, 1930-1950. **Revue d'Histoire Moderne et Contemporaine**. n.52-54, oct.-déc. 2005, p.131-151. [www.cairn.info/revue-d-histoire-moderne-et-contemporaine.htm]. Acesso: 2010].

MORAVCIKOVA, Henrieta. Social and architectural phenomenon of the bataism in Slovakia. **Slovak Sociological Review**, Bratislava, v. 6, p.519- 543, 2004. [<http://www.cceol.com/>]. Acesso: jul. 2008].

OLIVEIRA, Eduardo Romero. Cidades “ponta de trilhos”: a formação de municípios no oeste novo paulista. **SEMINÁRIO MEMÓRIA CIÊNCIA E ARTE: razão e sensibilidade na produção do conhecimento**, 5., 2007, Campinas. [[<>](#). Acesso em: 07/2008].

_____. Histórias de vida às margens do Rio Paraná. In: **Revista de História Regional**, vol. 13, no 2, 2008, Universidade Estadual de Ponta Grossa[<http://www.revistas.uepg.br/index>].

PEREIRA, Lia Alt (Coord.). **O Setor público brasileiro: 1890/1945**. Texto para discussão n. 845. Rio de Janeiro: IPEA, 2001. [<http://www.ipea.gov.br/default.jsp>]. Acesso em: 28/09/2008].

POKLUDA, Zdenek. An outline of the history of Bata and Zlin dates. In: Klingan, Katrin (ed.). **A utopia of modernity: Zlín – Revisiting Bata’s functional city**. Zipp – German – Czech Cultural Projects, 2009, p.53-67.

QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó. A navegação na bacia do Paraná e a integração do antigo sul de Mato Grosso ao mercado nacional. In: **CONGRESSO BRASILEIRO DE HISTÓRIA ECONÔMICA**, 5.; **CONFERÊNCIA INTERNACIONAL DE HISTÓRIA DE EMPRESAS**, 6., 2003, Caxambu, MG. [<http://www.abphe.org.br/congresso2003/textos.html>]. Acesso em: 28 set. 2008].

RUIVO, Marcos Gualberto; MOREIRA, Ricardo da Silva. Organização dos arquivos da Companhia de Viação São Paulo- Mato Grosso. **IX Semana de Geografia**. Território: pensar e atuar. Trabalho de Iniciação científica. Presidente Prudente: UNESP, 11-15 ago. 2008.[http://www4.fct.unesp.br/cursos/geografia/CDROM_IXSG/Anais%20-%20PDF/Ricardo%20Moreira.pdf]. Acesso em: 05 mai. 2009].

SLAPETA, Vladimir. The Bata legacy: the realization of a utopia. In: Klingan, Katrin (ed.). **A utopia of modernity: Zlín – Revisiting Bata’s functional city**. Zipp – German – Czech Cultural Projects, 2009, p.53-67.

SZCZEPANIK, Petr. The aesthetics of rationalization: the media network in the Bata Company and the town of Zlin. In: Klingan, Katrin (ed.). **A utopia of modernity: Zlín – Revisiting Bata’s functional city**. Zipp – German – Czech Cultural Projects, 2009, p.203-214.

TOPOLCANSKA (b), Maria. Consistency of serial city: Batovany (Slovakia) designed by architects of Bata Co. In: **DC. Revista de Crítica Arquitectónica**, Barcelona, n. 13 – 14, 2005. [<http://upcommons.upc.edu/revistes/handle/2099/2383>]. Acesso: jul. 2008].

Vídeo: Cenas de Zlín, 1937. http://www.youtube.com/watch?v=_GIWM1315I0&feature=related

Vídeo: Construção de “arranha-céu” em Zlín, 1937. <http://www.youtube.com/watch?v=XWK5epKI17I&NR=1>

Vídeo: Bat'a – Batanagar 1937 (“Gravado provavelmente como apoio às viagens de Bata ao redor do mundo”. http://www.youtube.com/watch?v=Gp5C_zcVqqI&feature=related

Vídeo: Bata Hellocourt, França, 1937. Cidade e produção de calçados. <http://www.youtube.com/watch?v=XqIbBn0T7Ik&feature=related>

Vídeo: Jan Bata, presidente tcheco Edvard Benes, diretor da Bata Dominique Cipera. <http://www.youtube.com/watch?v=C03a7x1q7To>

Vídeo: Propaganda pneus Bata. <http://www.youtube.com/watch?v=VR3qzzDixuY&feature=related>; <http://www.youtube.com/watch?v=eVVqGtaB-ZE&NR=1>

Vídeo: Bata anuncia viagem ao redor do mundo em 1937. <http://www.youtube.com/watch?v=upmD7ry5jI8>

Vídeo. “Postcards from Batayporã”, de Ondrej Salek. <http://www.youtube.com/watch?v=Lrzb7QKuXGU>

Sítio: http://www.zlin.estranky.cz/clanky/tomas-bata_-jan-antonin-bata/z-rybarni-do-batatuby---crtzy-ze-zivota-jana-a_-bati---cast-9.html

MEIO DIGITAL

COSTA, Alcília Afonso de Albuquerque. Um modelo de cidade moderna industrial: A cidade dos motores. Xerém. RJ. TPA/ Town Plannings Associates. “1945-1946”. In: **Anais VIII Seminário DOCOMOMO Brasil**. Cidade Moderna e Contemporânea: Síntese e Paradoxo das Artes. Rio de Janeiro: UFRJ/ UFF/ FIOCRUZ, 2009. CD ROM.

CONSTANTINO, Norma Regina Truppel. A estrutura agrária na formação do tecido urbano das cidades do oeste paulista. In: **Anais do II Congresso Internacional de História Urbana**. Da construção do território ao planejamento das cidades: competências técnicas e saberes profissionais na Europa e nas Américas (1850-1930). Campinas: PUC, 2009. 26 a 29 out., p. 49-55. CD-ROM.

MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS OF THE CZECH REPUBLIC. **Welcome to the Czech Republic**. Praha: 2005. 1 CD-ROM. Arquivo digital.

PICTURE HISTORY OF MARIÁPOLIS. The city built in a jungle. Batayporã: Centro de Memória Jindrich Trachta, [1944]. 27 p. Arquivo Digital.

ENTREVISTAS

ANTIC, Marie Hlavnickova Hadzi. Marie Hlavnickova Hadzi: depoimento [29 set. 2009]. Entrevistadora: Geórgia Carolina Capistrano da Costa. São Paulo (SP): 2009.

KOSOUR, Ana Maria e Benedita Bueno. Ana Maria e Benedita Bueno Kosour: depoimentos [19 set. 2010]. Entrevistadora: Geórgia Carolina Capistrano da Costa. Batatuba (Piracaia), SP: 2010. Arquivo Digital.

KUBIK, Vladimir José. Vladimir José Kubik: depoimento [27 mai. 2010]. Entrevistadora: Georgia Carolina Capistrano da Costa. Bataguassu, MS: 2010. Arquivo digital.

KUNZLI, Margarida. Margarida Kunzli: depoimento [11 dez. 2010]. Entrevistadora: Geórgia Carolina Capistrano da Costa. Presidente Prudente (SP): 2010. Arquivo digital.

OLIVEIRA, Nelson Verlangieri de. Nelson Verlangieri d'Oliveira: depoimento [26 mai. 2010]. Entrevistadora: Geórgia Carolina Capistrano da Costa. Presidente Prudente (SP): 2010.

PRACUCH, Zdenek. Zdenek Pracuch: depoimento [jun. 2010]. Entrevistadora: Geórgia Carolina Capistrano da Costa. Via *email*. Arquivo digital.

ANEXO I

ENTREVISTA : MARIE HLAVNICKOVA HADZI ANTIC

Data: 29 de setembro de 2009

Local: São Paulo, SP

A entrevistada (74 anos) é filha de Joseph Hlavnicka, diretor do conglomerado Bata em Zlín, à época da ocupação alemã da Tchecoslováquia na 2ª Guerra Mundial, quando Jan Bata se instala definitivamente no Brasil. Marie nasceu na República Tcheca e viveu no núcleo industrial de Batov, em Otrokovice, fundado pela Cia. Bata, em 1930.

Com a 2ª Guerra, vem com a família para o Brasil (exceto o pai, Joseph), para instalar-se na recém-fundada Batatuba. Seu marido, originário da Macedônia, veio ao Brasil aos 14 anos, trabalhando com gado em Indiana (SP) e com laticínios em Penápolis (SP). Marie trabalhou em Batatuba, na contabilidade e nos pagamentos para 140 funcionários da fábrica de calçados instalada por Jan Bata. Adepta de passeios a cavalo, tratava do local como “uma coisa no meio do mato, dos caipiras”, cuja hospitalidade a agradava. Marie morou em Batatuba durante um ano, mudando-se para Indiana (onde a companhia CVSP-MT beneficiava algodão e fabricava esquadrias), permanecendo durante 2 ou 3 anos. Atualmente vive em São Paulo (SP).

Sobre a origem da Cia. Bata, métodos de trabalho, mudanças ocorridas na dinâmica da empresa e no contexto familiar do grupo de dirigentes da Cia. que vieram ao Brasil:

Marie comenta que o início da Cia. Bata teria se dado através de uma associação com “pantufeiros” tendo a companhia Bata, na Tchecoslováquia, formado ao longo do tempo uma equipe qualificada e formada na “filosofia Zlín”. A expansão empresarial operada por Jan Antonin Bata deveu-se em muitos aspectos à equipe de pessoas preparadas por Thomas Bata - diferentemente do que teria ocorrido no Brasil, para onde pessoas menos qualificadas teriam acompanhado Jan Antonin Bata, constituindo-se num dos fatores que teriam influenciado os rumos da Cia. no país.

A companhia teria sofrido economicamente nos anos 1930, tendo havido, inclusive, segundo Marie, uma “corrida aos bancos” para auxiliá-la. Por fabricar aviões, personalidades como o norte-americano Hoover [John Hoover, diretor do Federal Bureau of Investigation estadunidense à época] acreditavam que Jan Bata estivesse ligado ao comunismo e espionagem.

A entrevistada conta que, na fábrica de Zlín, sistemas de participação em lucros e de oficinas independentes envolviam ativamente os funcionários. A Cia. Bata fabricaria pneus, bolas

de tênis, sapatos, capas de chuva, produtos têxteis e aviões, exportando maquinaria de calçados inclusive para o Brasil.

Marie informa, também que, já em 1920 a Cia. Bata abastecia-se de couro do Brasil. A vinda da Cia. Bata teria sido facilitada pelo governo Vargas, interessado num aporte de capital que poderia ser significativo. Trabalhar com Jan Bata era desejo de muitas pessoas, mas o desenvolvimento da Cia. no Brasil teria sido afetado por interesses de um grupo específico de funcionários em detrimento de todos os outros [a “corporação”, segundo a entrevistada]. Outro fator a prejudicar o crescimento do núcleo seriam as constantes contendas judiciais e gastos advocatícios a que foi submetido Jan Bata por conta dos contratemplos políticos e econômicos impostos pela 2ª Guerra.

A paisagem de Batatuba, segundo Marie, seria realmente parecida com a de Zlín. Era uma região de difícil acesso, no início dos anos 1940. O transporte de maquinários, em ônibus ou jardineira, era considerado “loucura”. Do grupo de Jan Bata, apenas este e seus funcionários [Jan?] Klátil e [?] Schimidt e Vladimir Kubik, possuiriam carros.

A serraria de Batatuba abasteceria São Paulo e as filiais da fábrica de calçados alcançariam o número de cerca de 60, dentre elas: Ribeirão Preto, Barretos, Santo André, Araraquara. Marie Antic desconhece o autor do projeto de Batatuba, mas salienta que era prática dar vazão às iniciativas de funcionários, salientando que Thomas Bata não dispensava especialistas. Em Batatuba haveria 02 tipos de casas realizados desta maneira: um tipo para funcionários graduados e outro tipo para os menos graduados. As empresas de Jan Bata no Brasil seriam: em Batatuba a SAPACO (calçados), em Indiana a Cia. CIMA, e a Companhia Viação São Paulo – Mato Grosso (colonização).

Sobre a vida civil em Zlín sob a influência da Cia. Bata:

A entrevistada conta que os empregados e Thomas Bata definiam previamente o programa de suas casas para somente depois chamar os arquitetos- Vladimir Karfik foi arquiteto de muitos projetos. Uma espécie de bonde fazia-se de transporte por entre os prédios em Zlín.

Afirma ainda que “se existiu socialismo, isso aconteceu em Zlín”, e cita vários fatos que comprovariam isto - um deles, caso pessoal, denotaria a ausência de divisões de classe, quando, estudante e praticante de esportes, teria participado de uma competição com um colega de profissão hierarquicamente “inferior” [coletor de lixo]. Além disso, comenta que todos os funcionários da Bata S.A. tinham direito à habitação, sendo o aluguel considerado “ínfimo” [importante lembrar que na época em questão, anos 1930, a população de Zlín era composta majoritariamente por funcionários da companhia]. Na cidade havia hospitais, refeitórios, escolas, supermercados – “como um shopping”. A extensa vida cultural era atestada pela

frequência dos eventos: em Zlín, a cada semana havia um evento cultural de massa (teatro, cinema com 3000 lugares).

Hoje a cidade estaria toda “retalhada” [seus edifícios deixaram de pertencer a uma só empresa], o regime comunista teria “mudado” as pessoas. Considera que atualmente a República Tcheca está em bom momento, seguindo “de vento em popa”.

ENTREVISTA: NELSON VERLANGIERI DE OLIVEIRA

Data: 26 de maio de 2010

Local: Presidente Prudente, São Paulo

O entrevistado (1921-2011), oficial da Marinha Brasileira, é casado com Edita Batova de Oliveira, terceira filha de Jan Antonin Bata. Ambos vivem atualmente em Presidente Prudente (SP). A Companhia de Viação São Paulo – Mato Grosso foi o elo que permitiu Jan Bata conhecer o militar Nelson, cujo pai, João Alfredo de Oliveira, trabalhara na Cia. quando esta era ainda propriedade dos irmãos alemães Sloman (a companhia foi fundada em Arthur Diederichsen e Francisco Tibiriçá em 1908).

O Comte. Nelson, junto com seu pai, visitou Jan Bata e neste contato o militar foi contratado, tendo permanecido com Jan Bata de 1945 a 1965. Durante todo este período, o empresário e o militar teriam trocado mais de 600 cartas. Durante os primeiros anos no Brasil Jan Bata sempre viajava ao Rio de Janeiro para encontrar-se com Getúlio Vargas; nesta época, Jan Bata lutava para ter seu nome retirado das “listas negras” de Guerra, inglesa e norte-americana.

O contato íntimo com Jan Bata, privado pelo entrevistado como genro e funcionário de confiança na Cia. Viação - durante todos os anos entre 1945 e 1965, permitiram-no saber da história de vida do empresário. Assim, para iniciar a história da Cia. Bata, o entrevistado levanta o caso da USM, sigla da United Shoe Machinery, indústria norte-americana de equipamentos para fábrica de calçados. No início da Cia. Bata, o maquinário era fornecido por esta empresa, além da manutenção das máquinas, realizada por funcionários da USM enviados às fábricas clientes. Para Jan Bata esta situação era pouco estratégica para o crescimento da Cia. Bata, tanto pela dependência técnica como pelo perigo da “espionagem industrial”. Nos anos 1920, Jan Bata, ainda como funcionário de seu irmão Tomas na Cia., muda-se para os EUA, com a missão de aprender o máximo possível sobre os novos processos de produção em massa. Para tal, a Cia. monta uma pequena fábrica em Lynn, Massachussets. Nesta experiência Jan Bata conhece empresas, processos de fabricação, estuda e adapta as máquinas junto a funcionários mecânicos experimentados da Cia. (tal atitude angariou a antipatia da USM, que no futuro encontraria formas de boicotar as demandas de Bata junto ao governo norte-americano, inclusive em relação

à “lista negra” na 2ª Guerra). Além disto, vive dificuldades como a oposição de sindicatos financiados pelas indústrias locais.

Esta história seria conhecida por Getúlio Vargas que, durante a 2ª Guerra, teria sugerido a Jan Bata instalar-se no Brasil e a adquirir a nacionalidade brasileira, ao que Jan Bata teria respondido que “enquanto meu país estiver ocupado pelo inimigo [ocupação alemã] não mudarei minha nacionalidade”.

Jan Bata acreditava que ajudaria a transformar a Tchecoslováquia numa “república industrial”. Além de sapatos a Cia. Bata fabricava aviões (tipo Cessna) para exportação, pneus, máscara contra gases, etc.

Sua posição de destaque no cenário econômico tchecoslovaco o levaria a freqüentar altas esferas políticas (embora o assunto não fosse o seu forte), e teve a oportunidade de pronunciar-se contra o Tratado de Munique, quando da ida da delegação franco-inglesa à Tchecoslováquia. O empresário afirmava que o país tinha condições de resistir à invasão forçada alemã e que a guerra poderia ser evitada, entre outras coisas, ao que o integrante da comitiva Lorde Haussmann teria replicado: “o senhor irá se arrepender se não ajudar”. O viés apolítico de Bata o fez recusar a candidatura à presidência em 1938, um dos motivos pelos quais teria angariado antipatias junto ao presidente Eduard Benes¹²⁰.

Depois de casar-se com Edita, em 1946, o genro Nelson havia sido o escolhido por Bata para conhecer as instalações da Cia. Bata no exterior¹²¹. A farda “abria portas” para Jan Bata, até então fechadas pelo governo brasileiro, “sob influência dos EUA”. Nos departamentos internos brasileiros, certo Ministro das Relações Exteriores (Oswaldo Aranha?) alinhado aos interesses norte-americanos teria dito ser necessário “exterminar esse Napoleão da indústria de calçados”. Quando Bata veio ao Brasil, encontrou-se com várias autoridades brasileiras.

Com a iminente 2ª Guerra, a Cia. Bata entra numa “correria” para retirar o máximo possível de coisas de Zlín: maquinário, insumos, pessoas (famílias de funcionários e de judeus, inclusive). Os equipamentos iam para lugares livres da guerra. Na frente ia uma equipe e depois os operários. Teria sido a época em que mais cidades [ou “núcleos”, melhor dizendo] foram implantadas. Jan Bata achava que esta estratégia ajudaria a reconstruir a Tchecoslováquia depois da guerra. Houve uma “explosão” de cidades.

¹²⁰ O escritor tcheco Miroslav Ivanov, em seu livro “Saga sobre a vida e morte de Jan Bata e seu irmão Tomás”, comenta extensamente o pouco tato e falta de diplomacia política praticados por Jan Bata, amplificados pelos meios de comunicação do qual o empresário dispunha. Seu círculo mais próximo de funcionários de confiança compunha-se, por isso, do diplomata Hugo Vavreka.

¹²¹ O entrevistado tem interessante coleção de fotos da cidade industrial de Mohlin, na Suíça.

[A organização Bata no mundo dividia-se entre a Bata A. S. Zlín, que congregava as empresas dentro da Tchecoslováquia, e a Leader A. G., que reunia todas as instalações Bata no mundo e tinha este nome para confundir a concorrência]

Com a Guerra, uma estratégia jurídica torna Jan Bata acionista minoritário da Leader A. G., para impedir que cidades e fábricas fossem associadas a ele e confiscadas. Os EUA exigem uma declaração, através de Eduard Benes, de que Jan Bata não apoiava os nazistas. Bata se recusa [teme retaliação alemã sobre familiares e operários de suas fábricas]. Os EUA, num entendimento em separado com Tomas Bata Jr. (único filho de Tomás Bata) e sua mãe [aqui, o entrevistado entra na questão da “traição” em família, que levou Jan Bata a perder o controle de toda a organização Bata], criam uma empresa que passaria a controlar todas as propriedades de Jan Bata confiscadas durante a Guerra [seja porque em mãos nazistas, sejam porque confiscadas pelos Aliados, que alegavam Bata estar nas “listas negras” destes países]. Um desentendimento entre Tomas Bata Jr. e seu tio Jan Bata, a respeito de questões técnico-administrativas na indústria Bata canadense (que Tomas Jr. dirigia como funcionário contratado pela companhia) e a demissão do sobrinho marcariam o início de uma disputa, por este, pelo controle de toda a organização Bata.

[O citado entendimento entre os EUA e Tomas Jr. seria a parte visível de “um assunto da alta esfera da política econômica e da concorrência internacional”¹²². A entrevista segue com o entrevistado detalhando o que teria sido uma conspiração envolvendo os governos norte-americano, inglês, tcheco e a ala familiar de Tomas Bata Jr.]

Em Zlín a Bata A. S. tinha cinco diretores.

Fixado no Brasil, Jan Bata perde o processo movido nos EUA por Toma Jr. O comandante Nelson lembra: “é quando começa a sua derrocada”. Pois no Brasil, Jan Bata ainda detinha o controle relativo das empresas Bata no mundo [lembrar que as empresas tchecas estavam em mãos comunistas]. Com a perda no processo, Bata perde o controle das empresas e fica sem recursos: “Foi uma surpresa muito grande para Bata. Um baque”.

Sobre Batatuba, o entrevistado diz pouco saber, uma vez que entrou na vida de Jan Bata apenas em 1945, depois que o núcleo industrial já havia se iniciado. As empresas de Jan Bata seriam: Cia. CIMA (desmembrada da Cia. Viação São Paulo – Mato Grosso), Cia. Viação São Paulo

¹²² Palavras que teriam sido ditas pelo embaixador norte-americano Jefferson Caffery (embaixador no Brasil, 1937-1944) ao governo brasileiro, pelo pedido deste da retirada de Bata da “lista negra”, e publicadas no jornal “O Mundo” (RJ). A obra de Ivanov (op. cit.), obtida pela pesquisadora neste período, foi traduzida do tcheco para o português pela família Bata Oliveira, e contém um “Adendo” onde a família cita extensa documentação oficial possível de ser reunida somente após o fim do regime comunista na República Tcheca. Cita também documentos oficiais norte-americanos e brasileiros, cartas pessoais, e todo um material destinado a provar o que teria sido uma injustiça contra Jan Bata e sua família. Cabe lembrar que o processo que condenou Jan Bata em 1948 foi revisto em 2007 (contando, inclusive, com esta documentação reunida pela família). Neste ano, oficialmente o governo tcheco anulou todo o processo e a sentença contra Bata, possibilitando que seu nome fosse reabilitado e sua história, revista.

– Mato Grosso (travessia de gado e colonização), Cia. Alto Paraná (transporte fluvial de produtos diversos com armazéns e mercados, nacionalizada em 1946 por decreto federal – “imposição dos americanos”, quando se incorpora ao Serviço de Navegação Bacia do Prata) e a Cia. SAPACO (o empresário não podia usar o nome “Bata”). A Cia. CIMA, com sede em Indiana, foi separada para ser dirigida por Ljubisav Mitrovich, genro de Bata, casado com a filha primogênita Jana Batova.

O entrevistado afirma que “vivia dentro de um avião” com Jan Bata. Jan Bata teria chegado a despachar diretamente com Getúlio Vargas, por intermédio de Nelson, que tinha proximidade com o Almirante Meira, advogado, engenheiro naval e subchefe do gabinete presidencial. Getúlio, num desses despachos teria dito: “Bata, que é feito de você?”, ao que o empresário respondeu: “Presidente, vivo procurando falar com o senhor”. Vargas teria designado o Almirante Meira como intermediário nas petições de Jan Bata pelo mundo e, por outro lado, João Neves da Fontoura (amigo íntimo de Vargas) teria “engavetado” o caso Bata, por simpatia declarada ao governo comunista.

A entrevista contou também com apartes dos filhos de Nelson de Oliveira, Rodolfo e Paulo. Estes afirmavam que em 1932, ano de falecimento de Tomás Bata, a Cia. Bata possuía 24 fábricas, 1.500 lojas e 16.000 funcionários; em 1939, após sete anos de administração Jan Bata, a Cia. Bata possuía 80 fábricas, 5.500 lojas e 107.000 funcionários em todo o mundo. A maior fábrica Bata fora da Tchecoslováquia seria Batanagar, na Índia. O projeto de Batatuba deveria ser implantado em local desprovido de recursos (Jan Bata pensava no recrutamento de jovens camponeses para formá-los no espírito Bata).

Quando dos irmãos Sroman, a Cia. Viação São Paulo – Mato Grosso tentou, sem sucesso, a colonização em local próximo ao Rio Pardo (afluente do Paraná, MS), mesmo local onde Jan Bata tentaria fundar “Batarama”. Finalmente, em local próximo, Bataguassu seria fundada. Desta empreitada participaram os tchecos Vladimir Kubik e Zdenek Pracuch. O sr. Pracuch vive em Minas Gerais, tendo participado na criação da Samello (marca de calçados) e escrito diversas obras do gênero calçadista como “Cálculo de custo dos calçados” (Franca: Editora do Calçadista).

Batatuba, hoje, é massa falida de propriedade da família de Helena Klátil Bata, filha de Francisco Klátil, colaborador de Jan Bata. Helena casou-se com o único filho de Bata, Jan Tomas, que herdou a Cia. SAPACO após a morte de Jan Bata em 1965, dirigindo-a até 1977, quando falece em acidente de carro na Rodovia Jan Antonin Bata (que liga Piracaia à Rodovia D. Pedro).

As características que fizeram o sucesso econômico (expansão) e social (operários) da Cia. Bata foram: participação nos lucros, oficinas independentes, 14º salário, assistência à saúde, à educação e à habitação – os sindicatos teriam “ficado sem trabalho”. Jan Bata estimulava os

trabalhadores a investirem na fábrica (com juros anuais) em vez de pagar mensalidades aos sindicatos.

O projeto da cidade de Mariópolis previa uma ligação com a linha férrea e sua história estaria conectada à história da Cia. CIMA, braço da Cia. Viação que implantou o núcleo colonizador de Mariópolis. As diretrizes da Cia. CIMA acompanhavam a nova fase de Jan Bata – da “colonização industrial” que vinha praticando no exterior, para a “colonização agrícola” no Brasil, com a fundação de núcleos “agroindustriais”. Já as cidades de Bataguassu e Batayporã estariam mais ligadas à família de Nelson de Oliveira, por este ter sido parte ativa na fundação destas cidades.

O termo “colonização industrial” vem, na entrevista, referido à fundação particular de cidades em torno de uma fábrica, gozando de serviços de saúde, educação, lazer e habitação. A cidade seria projetada de modo a facilitar a locomoção a pé, o que promovia a saúde (para isso teriam tamanho limitado), na fábrica, as oficinas independentes (metas, lucros), o planejamento semanal do trabalho, participação nos lucros com competições internas e gratificações.

A “colonização agrícola” previa uma cidade como centro de compra e beneficiamento da produção anual, com cooperativas. Com a visão do Brasil como um país agrícola, Jan Bata pensava numa evolução gradual para a industrialização. Na colonização, os colonos compravam os lotes rurais em 25 anos e ganhavam um lote urbano. Seguiu essa linha o projeto de Núcleo de colonização Presidente Kennedy, de 1962, elaborado em conjunto por Jan Bata, Nelson Verlangieri d’Oliveira, Vladimir Kubik, Zdenek Pracuch, Jan Kosour e Henrique (Jindrich) Trachta, dentre outros. O destino do plano teria sido a recusa, pelo governo federal, através de Roberto Campos, de financiamento pelo BNDES (BNDE) ou pelo BID.

ENTREVISTA: VLADIMIR KUBIK

Data: 27 de maio de 2010

Local: Bataguassu, MS

O entrevistado é filho de Vladimir Kubik (1916-2007), imigrante tcheco integrante do primeiro grupo de funcionários da Cia. BATA Zlín (na atual Rep. Tcheca) a virem ao Brasil, em 1939. Vladimir Kubik fixou-se em Indiana (SP), sede da Cia. CIMA (braço da Cia. Viação São Paulo – Mato Grosso), onde se casou com uma brasileira, Maria Rossatto. Posteriormente transfere-se para Presidente Epitácio (SP), município onde se situa Porto Tibiriçá - sede das operações de navegação fluvial da Cia. Como funcionário da mesma, passa a gerenciar os empreendimentos colonizadores no Estado do então Mato Grosso, o que resultou nas cidades de Bataguassu e Batayporã.

[Fala Vladimir José Kubik]: *A gente acompanhava ele por aqui... lembro que aqui era só mato há alguns anos atrás. Essa ponte do Rio Paraná mesmo foi inaugurada em 1966. Era balsa, não existia asfalto, nós vínhamos pra cá de jipe, jipe mesmo. Quando chovia, meu pai... tinha um avião, da Companhia Viação e vinha de avião pra cá. Não tinha jeito de passar. Era um avião “teco-teco” na época, mas voava muito. Não existia pista, era pista de chão.*

[Seu pai foi responsável por...]: *Meu pai abriu aqui. Bataguassu, Batayporã, meu pai era, como se diz, um gerente geral da Companhia Viação São Paulo – Mato Grosso. Ele abriu isso aqui, era mato mesmo. Meu pai conta – só para ilustrar – quando eles começaram a vir para cá, às vezes nem de jipe dava pra andar, então eles tinham uma egüinha e diz que a égua vinha amarrada pra cá... tinha medo, sabe? Na época... eu tive a minha época de Presidente Eptácio, né? Tinha um escritório da companhia lá em Eptácio também, mas eu vinha com meu pai pra cá, Bataguassu, Batayporã. Mas era uma aventura, a gente vinha porque gostava, mas... nossa senhora, era muito difícil, não tinha estrada. Depois que a coisa começou a andar e tal. Eles sofreram muito pra abrir isso aqui, né? Não foi mole não.*

[O sr. tem irmãos?]: *Tenho duas irmãs [] sou o mais novo. Minha irmã, Maruska, mora em São Paulo e tenho outra irmã, a Marta, que mora em Ilha Solteira. Mas a Maruska vinha com meu pai também, antes. Ela gostava também desse espírito aventureiro. Ela conta umas passagens que [a gente] dá risada hoje...*

[Pelas fotos dá pra ver...]: *Tem umas invenções aí... Meu pai conta, na 2ª Guerra Mundial, quando eles vieram pra cá, meu pai parece que nem vinha pra cá, pro Brasil. Ele ia pra outro país. Porque meu pai, quando ele começou na Companhia Viação, ele se formou em química industrial lá dentro da fábrica, lá na República Tcheca, na Tchecoslováquia, antigamente. Acho que era em Zlín, [meu pai] trabalhou em Zlín. Então ele veio para o Brasil para abrir uma fábrica de meias no Brasil, de tecidos, entendeu? Eu tinha... Em Prudente eu tenho até hoje guardados os arquivos. Mas só que a 2ª Guerra Mundial pegou eles no meio do caminho. Quando estourou eles estavam num navio, inclusive. [] aí eles chegaram em Santos, quase – meu pai contou – quase foram mandados embora, porque a pessoa que estava com a documentação deles não apareceu no cais... Aí foram presos pela polícia federal na época, depois soltaram porque viram que estava tudo certinho e ficaram morando em Santos, não sei quanto tempo. Depois foram pra São Paulo... Aí eles... A Companhia Viação tinha uma sede em Indiana, não sei se você foi em Indiana. E só que o que tinha em Indiana acho que demoliram tudo. Tinha uma vila da Companhia Viação, umas casas todas iguais. Tinha um hotel que na época devia ser muito bonito. Tem umas fotos, a gente vê as fotos... Mas, aí lá foi vendido e...*

[É a vila CIMA?]: *Vila CIMA... é. Lá, hoje, inclusive a família que comprou, acho que tá tudo cercado, se existe alguma coisa eu não sei. Era muito bonito lá.*

[Foi tudo demolido?]: *Eu acho que foi, não sei. Existiam umas casas, umas casas naquele estilo europeu. Faz tempo. Eu sempre ia com meu pai lá. Depois que eles venderam eu não sei, nunca mais passei lá. Mas era muito bonito, [tinha] uns bosques com eucalipto... Eles faziam churrasco, se reuniam de domingo... tradição européia mesmo, um negócio bem bacana. [] os bailes lá eram muito bonitos, os bailes no hotel lá [] na vila CIMA, em Indiana. Existia o [escritório] da Companhia Viação, que era em estilo europeu, com tijolinhos aparentes [] então era tudo nesse estilo, assim.*

[E esse estilo não veio para Bataguassu?]: *O que existia em Bataguassu - que ficou - era uma casa, aqui no centro da cidade, só que essa casa foi demolida alguns anos atrás. É a casa que o doutor Bata fez aqui em Bataguassu. Naquele mercado Uliana, que você passa ali, no centro da cidade, tem uma foto dela, como ela era...*

[Era uma casa com arcos?]: *Isso. Essa casa, inclusive, eu peguei... O pessoal fala 'vamos tomar', sabe como é, o prefeito, ninguém fez nada, aí chegou um empresário, comprou e demoliu! E fez a... inclusive, quando eu, acho que foi num dia de feriado prolongado, eu peguei e quando cheguei, vi a casa no chão e falei 'nossa senhora!'. Corri lá e guardei uns tijolos, aí eu dei pro menino lá de Batayporã. Tá guardado lá.*

[Tem uma olaria da época também.]: *Tem, lá embaixo. A olaria existe ainda. Só que foi vendida há muito tempo, se você quiser te levo lá. É aqui pertinho, encostadinho. É a olaria que era da Companhia Viação, naquele tempo...*

[Dos edificios daquela época, não sobrou nenhum?]: *Olha, a casa que eu moro, era uma casa que era da época, mas eu reformei inteirinha. Aquela casa já estava bem defasada, bem antiga, então eu reformei. Mas a casa do doutor Bata era muito bonita, só que demoliram e... acabou!*

[Se tinha uma casa dele, é porque ele ficava aqui.]: *É porque ele vinha pra cá de vez em quando, ele vinha...*

[Ah. Assim como ele tinha um lugar pra ficar em Batayporã, também.]: *Isso. Então ele vinha... os negócios... serraria, olaria, fazenda de gado. Na época, quando ele vinham pra cá, eles tinham o transporte fluvial. Meu pai tem fotografias dele em lanchas. Mas... era uma época muito difícil. Na Europa acho que eles eram muito adiantados, aqui eles sofreram muito, pegaram um sertãozão....*

[E o sr. sabe quem projetou a cidade, a planta da cidade?]: *Olha, não sei... eu tenho um teodolito da época aqui, tá guardado. Tem um comigo e outro guardado em São Paulo, com a minha irmã, se não me engano. Existia na época um topógrafo, o sr. Mário Tsuji, mas devia ter alguém que dava idéia, que bolava [] Eu me recordo bem dele.*

[Tem uma perspectiva de Bataguassu, toda detalhada, com casinhas desenhadas, tem o centro da cidade, como ele previa, com os edifícios... quem teria feito?]: *Pois é, pode ser o Mário... tinha um outro engenheiro, acho que ele morava em Prudente... acho que era dr. Kunzli.*

[Gothard Kunzli.]: *Isso. Acho que ele mexeu em alguma coisa nessa região aqui.*

[O sr. o conheceu?]: *Olha... eu estudei fora [engenheiro agrônomo, Paraná]. E morar em Bataguassu, morei a partir da década de 80. Mas eu vinha pra cá com meu pai, na fazenda, ia pra Batayporã com ele [] Meu pai perdeu a visão muito cedo, descolamento de retina, não enxergava nada, nada. Não tinha essas coisas que tem hoje, raio laser, então ele foi operado à moda antiga. Perdeu mesmo. Então eu comecei a ficar com ele e a me aprofundar nas coisas. Ele era muito inteligente.*

É... Ele era químico industrial, se formou na própria empresa Bata. Esse relógio... Ele tinha 33 anos e já fazia 20 anos que ele estava lá, já pensou? Meu pai falava que na época eles pegavam a molecada, igual aqui fazem com jogadores de futebol, eles pegavam: “você vai ter escola aqui”... Formavam e mandavam por mundo inteiro. Eles tinham fábricas na Europa... A 2ª Guerra Mundial acabou com tudo. Meu pai, mesmo, nunca mais voltou pra República Tcheca. Ele quis voltar, e tinha um amigo que ia na frente. Só que o amigo foi, voltou, e falou: ‘Não vai ,não’ – isso eu recordo bem: ‘Não vai, não, porque aqui você tem uma vida livre. Hoje, lá, as paredes têm ouvidos. Se você fizer alguma coisa... cadeia’. Agora não. Abriu tudo. Até um pessoal veio pra cá. Uma tia minha veio pra cá, antes de abrir [Revolução de Veludo, 1989], mas ela tinha mais de 60 anos... Quando ela desceu aqui no Brasil ela ficou maluca [] A lojas lá, sabe que é tudo fachada. Lojas bonitas, só que ninguém comprava nada. O pessoal é tudo oprimido lá. É tudo do Estado, lá. O cara tem um sapato pra usar, uma calça pra usar, e olha lá. Então, ela ficou encantada no Brasil: ‘Então eu posso fazer isso? – Pode. Eu posso ir na igreja? – Pode, não tem problema!’... Hoje, não, já vieram meus primos pra cá. O único que não foi pra lá, fui eu, até hoje [risos].

[Como é essa história da fábrica de meias?]: *Eles vieram montar uma indústria em São Paulo. O Dr. Bata falou: ‘vocês vão pra tal lugar’ e vieram pro Brasil, em São Paulo.*

[Pensei que fosse em Batatuba.]: *Não, em Batatuba existia uma fábrica de calçados. O Dr. Bata tinha uma casa muito bonita lá. Você conheceu? Mas eu conheci no auge. Parece que ela tá bem abandonada... Nossa, era a coisa mais linda do mundo. Mas foi perdendo, eu nunca mais fui pra lá [...] Eu era moleque, e tinha uma árvore de Natal enorme na sala, mas uma árvore mesmo, de verdade, a coisa mais linda... [vocês eram próximos?] Sim, ele ia em casa. Ele gostava muito de meu pai, sabe?... Você vê esse relógio aqui... ele foi dado em 1951, e nós estamos em 2010.*

[E seu pai ficou com o Sr. Bata até a morte deste.]: *É, nossa, meu pai ficou... O Dr. Bata faleceu, ele tinha um filho, o Joãozinho Bata [Jan Tomas Bata], e meu pai, já com problemas de visão continuou com eles. Daí o Joãozinho faleceu num acidente de automóvel. Aí começou, não sei*

se você ouviu falar... [começaram os problemas no exterior] *No exterior. Eles, até hoje, estão brigando por causa disso aí. Porque é uma briga desde a 2ª Guerra Mundial. Aquela parte que ficou lá e aqui. Até hoje estão nessa disputa.*

[Essa pesquisa visa levantar a história no Brasil, que foi bem produtiva... o seu pai, os Trachta... Indiana.]: *É, segundo me consta, o Dr. Bata era considerado, na época da 2ª Guerra Mundial, acho que o 3º lugar dos industrialistas do mundo. Ele deixou muita coisa naquela região...*

[Sr. se lembra bem de Seu Bata?]: *Ele era bonachão, bem grandão, conversava bastante. Ele vinha, ficava em casa. A mulher dele... Eu lembro, em nossa casa lá em Epitácio, nossa casa era muito grande, o quintal pegava metade de um quarteirão. Então, ela [Marie, esposa de Jan Bata] tinha um touro holandês, chamava Shilo, e o Shilo conversava em língua tcheca [...] era um tourão holandês, me recordo muito disso... [...] O mais era tcheco... Mas eles andavam muito por aqui, Batayporã... Em São Paulo a Companhia tinha um escritório na Rua Libero Badaró...*

[O seu pai era ligado à Cia. Viação? Porque havia a Cia. Alto Paraná, a Cia. CIMA...]: *É, meu pai era mais da Cia. Viação. Ele ficou por essa região aqui... Bataguassu, Batayporã. Faziam cidades. Depois iam fazer Batarama... mas ficou no papel, também. Eles tinham um projeto de uma mini-reforma agrária, uma reforma agrária, né? Eles cortaram os lotes e venderam pra [fazer] sítios. Tem muito pessoal nordestino nessa região, que veio e abriu isso aqui. Então, pra mim, foi uma mini-reforma agrária naquela época. Porque não foram fazendas enormes. Eles cortaram aqui, eram as Retas, Reta 1, Reta 2. Que existem até hoje. Mas tudo pessoal que vinha e [...] em lotes pequenos. Pra abrir, acho que o Dr. Bata falou: 'Não adianta ter fazenda, precisa ter gente', né? Já naquela época.*

[A cidade serviria de apoio aos lotes rurais?]: *Sim. Pensando no futuro... [fala sobre a neta de Bata, Dolores]. No ano passado, no aniversário de Batayporã inauguraram um busto lá. Então a gente conversou... Ela falou, realmente, que [Jan Bata] transformava meninos em homens, pra trabalhar no mundo inteiro. Mas era outra cabeça. Eu lembro que meu pai – pra ver como eles eram avançados pra época- aqui embaixo tinha uma propriedade, porque tem 'Bata' e o nome 'Guassu' é o nome do córrego aqui em baixo – e vai no Pardo, e o Dr. Bata falou pro meu pai: 'Kubik, daqui uns anos, nós vamos pegar um bote, cair no rio Pardo, depois cair no Paraná, depois cair no rio Tietê, e depois nós vamos chegar em São Paulo?', e meu pai falou: 'Será?', e ele falou: 'Eu não vou estar aqui, mas você vai'. E hoje é verdade. Você pega essas usinas aí, você pega o barco e vai daqui a São Paulo de barco, se quiser.*

[Parece que tem a história da ponte sobre o rio Paraná, que o Dr. Bata projetou.]: *Eu lembro, mas eu era moleque, puxa vida... Mas foi o Castelo Branco quem inaugurou, você imagina. Tinha o Ademar de Barros. Aqui já existia um movimento, mas era uma loucura. Tinha balsa pra atravessar aqui... Quando era época de safra ficava aquele monte de caminhão... Quando nós*

vínhamos pra cá, pegava um jipe e uma lanchinha, senão você ficava três dias esperando. Era uma loucura isso aí.

[E era a Cia. Viação que fazia essa travessia?]: *Depois eles foram encampados pelo Serviço da Bacia do Prata. Até nisso teve uma confusão aí também... E o dr. Bata ficou assim, essa compra da Cia. Viação... Isso aqui, já existiam os alemães na época. Ele pagou em marcos alemães, ele transformou o dinheiro... E quando estourou a 2ª Guerra Mundial ele ficou marcado, como se ele tivesse ajudado os alemães. E era um negócio totalmente comercial, não sei se o pessoal comentou com você [...]. Na República Tcheca o pessoal começou agora a fazer umas biografias dele, tão dizendo que, 'negativo', ele nunca foi... ele sofreu muito. Lógico, tomaram as coisas dele. Arrebentaram com ele. A fábrica dele foi bombardeada. Então ele ficou uma pessoa meio marcada. Acho que até nesse negócio de dinheiro deram um corte pesado nele. Meu pai conta... que – lógico, né? - 2ª Guerra Mundial... meu pai conta, a casa em que eles moraram lá, tomaram. Meu pai tinha um irmão que tinha um negócio de motocicletas que foi tomado. Parece que ele se revoltou e foi para um campo de concentração, ficou lá um tempão. Foi trabalhar 'voluntariamente' em minas de carvão... [fala da família aos 29min.].*

[...] *Meu pai era rotariano. Fanático por Rotary... Fundou aqui em Epitácio. Isso aqui achei esses dias lá em Prudente. Isso aqui, você... Meu pai era... PY2CHR [fala dos rádios amadores] Ele recebeu isso aqui em São Paulo [uma homenagem], porque era a maior distância, que era Epitácio. São os bandeirantes dessa época... Pra você ver, nós fizemos um loteamento... [V. Kubik trabalha com negócios imobiliários]. E Bataguassu foi registrada em Rio Brilhante [...] Mas devo ter algum jornal aí, alguma coisa do meu pai. Mas alguma coisa pesada mesmo está em Batayporã [Centro de Memória Jindrich Trachta] Remanescente da época, hoje, na cidade, é a olaria. Existe na praça, foi até Prefeitura, mas hoje é a Secretaria de Promoção social, que é um prédio bem antigo, que eu sei [anos 1960]. Eu tinha umas fotos que emprestei e a pessoa foi embora... Tinha e igreja de madeira, as casas... Hoje ele está em Campo Grande, e quando o encontro pergunto: 'cadê minhas fotos'... Mas a maioria das fotos estão todas em Prudente, mesmo.*

[E essa estrada por onde cheguei, na época era a mesma?]: *Não, era outra estrada que vinha aqui por dentro... [Fala de conversar com seu Ailton, que trabalhou com Kubik e foi prefeito de Bataguassu, falas da 'Retas' traçadas pela Cia. Viação e assim denominadas ainda hoje, e dos assentamentos recentes de reforma agrária. Fala que a antiga estrada que passava por Bataguassu saía de Porto XV, às margens do Paraná].*

ENTREVISTA: ZDENEK PRACUCH

Data: junho de 2010

Local: por e-mail

O entrevistado veio da ex-Tchecoslováquia ao Brasil em 1949 com a esposa, ambos como refugiados políticos, depois da tomada de poder do país pelos comunistas. Estudou e formou-se profissionalmente nas escolas da organização Bata em Zlín (Rep. Tcheca). No Brasil, trabalhou em Batatuba, *transferiu-se para Indiana e, posteriormente, fixou-se no núcleo colonial de Bataguassu, o qual ajudou a formar, chegando a participar ativamente do projeto de colonização “Núcleo Presidente Kennedy”, nos anos 1960.*

[Qual é a história do Sr., quando de sua vinda ao Brasil?]: *Chegamos com minha esposa para o Brasil, como refugiados políticos após o golpe comunista na ex-Tchecoslováquia, no dia 3 de maio de 1949. Um mês depois chegamos à Batatuba, SP. Apesar de nossas qualificações, não conhecendo idioma, fomos trabalhar na fábrica da Cia. Sapaco (Bata), minha esposa como costureira e eu como cortador de vaqueta.*

[Qual era a relação profissional entre o Sr. e Jan Antonin Bata?]: *Depois de seis meses, mais ou menos, já com algum conhecimento de português fui transferido para Indiana como auxiliar de contabilidade. Lá encontrei pela primeira vez dr. Bata, que veio numa das visitas periódicas que sempre fazia. Dr. Bata adorava vida do campo e das fazendas e fazia questão de participar de inventários de gado anuais nas várias fazendas que possuía no Mato Grosso. Como eu, que naquela época estava no último degrau da escala hierárquica, fui sempre destacado para acompanhar dr. Bata e servir de secretário e pagador, porque o mesmo por princípio nunca carregava dinheiro. – Somente anos depois entendi o que aquele convívio de dias e até semanas, durante 24 horas por dia, representava para a minha formação e experiência.*

Quais foram as empresas e projetos que o Sr. participou junto a Jan Antonin Bata?: *Dr. Bata desmembrou a parte de Mato Grosso da Companhia de Viação São Paulo – Mato Grosso e junto com genro dele, Comte. Nelson Verlangieri de Oliveira, diretor da Companhia, fui nomeado gerente do núcleo de Mato Grosso e mudamos para Bataguassú, MS, naquela época município de Rio Brilhante, onde a nossa casa era a terceira no patrimônio recém fundado. Isto no ano de 1951. Daí também orientamos e administramos a fundação do Batayporã.*

[Quais empresas Jan Antonin Bata dirigiu no Brasil? Quais eram as atividades de cada uma delas? Onde eram as sedes dessas empresas?]: *A principal empresa era a Companhia de Viação São Paulo – Mato Grosso, com sede em Indiana, SP onde também ficava Companhia Industrial, Mercantil e Agrícola CIMA e o Comercial Transparaná. Em Batatuba, SP ficava a Companhia Sapaco – fábrica de calçados e no Porto Tibiriçá, município de Pres. Epitácio, SP ficava o Serviço de Navegação da Bacia da Prata, mais tarde confiscada pelo governo durante a Segunda Guerra Mundial sob alegação de motivos de segurança nacional.*

[O Sr. participou do plano de Jan Antonin Bata de fundar cidades industriais no Brasil? Como foi esta atividade?]: *Infelizmente, não participei, nem nunca ouvi dele alguma menção sobre algum plano neste sentido. Participávamos ativamente da elaboração do projeto do Núcleo de Colonização JFK, mas que não passou do projeto.*

[Antes de vir ao Brasil, Jan Bata havia realizado cidades industriais pelo mundo todo. Estas cidades fora planejadas levando em consideração uma linha de pensamento expressa num misto de organização científica do trabalho e benefícios aos trabalhadores. O Sr. poderia identificar como estes ideais permaneceram no trabalho de Jan Antonin Bata no Brasil? O Sr. conheceu algumas dessas cidades no exterior?]: *Sob orientação do dr. Jan Antonín Bata foi compilado em 1938 o livro “Prumyslové Mesto” (A Cidade Industrial), em tcheco, onde foram descritas todas as experiências favoráveis ou erros cometidos na fundação de cidades industriais até então edificadas em diversas partes do mundo, para servir de orientação para os projetos futuros. Existiam 7 (sete) exemplares deste livro, destinados aos diretores, com gráficos, planos e mapas elucidativos. Do exemplar pertencente ao dr. Bata traduzi trechos selecionados para o genro dele, Comte. Nelson de Oliveira.*

Conheci algumas cidades Bata no mundo. Estudei e me formei na organização Bata na matriz da empresa na cidade de Zlín, na ex-Tchecoslováquia, hoje República Tcheca. Conheci cidade Bata em Best na Holanda, perto de Eindhoven, hoje com todas as propriedades vendidas aos ex-funcionários, já que a fábrica mudou para China e lá ficou somente o centro de desenvolvimento. Conheci Chelmek na Polônia, conheci Tilbury na Inglaterra e Vukovar na ex-Yugoslavia, completamente destruída durante a guerra na Sérvia e Croácia. Todas elas eram semelhantes, construídas em concreto armado e tijolos vermelhos á vista, no meio de rica vegetação de árvores e arbustos.

Sendo a pesquisa voltada para a arquitetura e o urbanismo, é possível identificar os autores dos planos urbanos destas localidades? Eram arquitetos, engenheiros? Existiu um grupo de arquitetos que trabalhou com Jan Bata no Brasil? Quem eram eles? O senhor os conheceu? Há alguma forma de contatá-los, ou aos seus parentes?: *Nunca ouvi do dr. Bata menção de algum nome de engenheiro civil ou arquiteto em relação ás construções realizadas ou projetadas no Brasil. Em Zlín, o arquiteto-mor, que foi responsável pela feição original das edificações Bata foi o arquiteto Karfík.*

[O Sr. comentou sobre o relacionamento dos arquitetos de Zlín com a Bauhaus. Poderia dar mais detalhes de tal fato? Como essa informação chegou ao Sr.?]: *Sempre ouvi e, de fato, conheci o movimento Bauhaus, pelos comentários de como influenciou a edificação de casas individuais para duas famílias, separadas, para os operários da Bata, no mesmo estilo dos edifícios da fábrica (armação de concreto com formas pré-moldadas e tijolos á vista).*

[O Sr. privava de um contato íntimo com ele, que indicasse suas preocupações e frustrações, desejos e ideais?]: *Ao mesmo tempo, com temperamento aberto e muito comunicativo, alegre e bem humorado, dr. Bata ficava bastante reservado quanto a comentar as ideias que povoavam a mente dele. Era um dínamo de ideias, que não parava de pensar em um mundo melhor, sob todos os pontos de vista: econômico, social ou político. As empresas dele no mundo inteiro primavam pelos avanços no relacionamento humano, na instrução e no esforço de melhorar nível de vida de todos os colaboradores dele.*

[Na sua opinião, qual o legado da obra de Jan Bata?]: *Por incrível que pareça, os pensamentos e modo de gerir os negócios industriais permanecem atuais até hoje e são perpetuados e estudados por estudiosos do mundo inteiro na República Tcheca na Universidade Tomas Bata em Zlín, onde são estudados e divulgados através de Congressos, Seminários e Cursos. - Existe uma certa ciúmeira entre dois ramos da família, familiares do Jan e do Tomas, mas sem dúvida alguma, quem impulsionou e quem foi o visionário cujas ideias se perpetuaram foi dr. Jan Antonín Bata [fim].*

OBSERVAÇÃO DA AUTORA: A prática sapateira do sr. Zdenek Pracuch junto à Cia. Bata levou-o a fixar-se em Itajubá (MG), onde atualmente presta assessoria em tecnologia e gestão de indústria de calçados em diversas cidades calçadistas, por isso está constantemente viajando. No momento da entrevista o sr. Pracuch mantinha um interessante *site* na internet (www.pracuch.com), onde era possível vislumbrar o alcance das ideias Bata até os nossos dias.

ENTREVISTA: BENEDITA BUENO KOSOUR E ANA MARIA KOSOUR

Data: 19 de setembro de 2010

Local: Batatuba (Piracaia), SP

As entrevistadas Benedita Bueno Kosour (91 anos) e Ana Maria são, respectivamente, esposa e filha de Jan Kosour (17/03/1914 -2007), imigrante tcheco integrante do primeiro grupo de funcionários da Cia. BATA na Tchécoslováquia a virem ao Brasil, em 1939. Jan Kosour veio como contador, numa equipe multidisciplinar de sapateiros, mecânicos e outros, para participar na montagem na primeira linha de produção de calçados da Cia. BATA em São Paulo, capital. Posteriormente, fixou-se em Batatuba, onde se casou com Benedita Bueno, de cuja família Jan Bata adquiriu as terras onde se implantou o núcleo industrial. Jan Kosour participou na implantação da fábrica de calçados e no desenvolvimento do núcleo industrial de Batatuba, e lá permaneceu toda a sua vida. As entrevistadas ainda hoje habitam uma residência em Batatuba.

[A Dona Benedita é esposa de seu Kosour...]: [Ana Maria] *É.*

[Que veio para o Brasil junto com o Kubik...]: [Ana Maria] *É.*

[E ele nasceu em Zlín?]: [Ana Maria] *O meu pai? O meu pai não nasceu em Zlín, Zlín era o lugar onde tinha a fábrica, ele nasceu em Brno, escreve assim: B-R-N-O, hoje é uma cidade universitária, industrial, a rodovia corta ela dos dois lados, entendeu? Então eles, [inaudível] inclusive o lugar em que ele nasceu não existe mais, sabe, acho que por que a cidade cresceu, expandiu e, né?, o vilarejo, sei lá como é que ficou. Então ele trabalhava em Zlín. Então eles vieram pra cá pra voltar pra lá depois de três anos, mas por causa da guerra, do comunismo, eles ficaram aqui.*

[Eles não vieram definitivamente, então.]: [Ana Maria] *Não vieram definitivamente.*

[Por que eles vieram para o Brasil?]: [Ana Maria] *Porque o sr. Bata queria implantar aqui, ele trouxe todos os maquinários dele, ele queria implantar no novo continente, sei lá, e depois, eu não sei a história pra trás, eu sei que ele queria vir pra cá. Agora, por que ele quis vir pra cá, isso eu não sei. E os maquinários deles, eu acho que eles desceram em Buenos Aires e... foram procurando lugar, entendeu? [Benedita] *Aqui era um lugar parecido onde eles moravam, é um lugar muito semelhante, então por isso eles caíram nesse buraco aqui...* [risos], [Ana Maria] *Então eles vieram, o maquinário entrou, como o maquinário não entrava...**

[Como não entrava?]: [Ana Maria] *Alfândega, essas coisas, isso eu sei mais ou menos.*

[E foi na Guerra isso?]: [Ana Maria] *É, período de guerra, eles vieram aqui acho que em 39, 40, início da Segunda, né? Acho que vieram meio, ..., será que vieram foragidos da Guerra?, por que era pra voltar...*

[Eles vinham então era para ajudar a montar a cidade industrial, mas eles voltariam depois que estivesse montado?]: [Ana Maria concorda] *ai eles ficaram em São Paulo naquela avenida Francisco Matarazzo, em São Paulo,... e aí o sr. Bata distribuiu os operários dele para procurar um lugar para instalar a fábrica... foi visto,... até São Bernardo eles foram ver, o que hoje é São Bernardo, né? Aí vieram para cá, tinha trem na época. E o sr. Bata foi vendo os lugares por onde eles passaram para ver qual o lugar, e ele gostou daqui, como ela falou, ele lembrou do lugar de onde ele veio lá de Zlín, é República Checa hoje, né? Aí ele parou aqui.*

[Olhando a foto de Zlín com aquelas montanhas, parece bem, né?]: [Ana Maria] *Agora, por que que ele foi lá pra Presidente Prudente, Bataguassu, Batayporã, ah, isso eu não sei.*

[É, ele comprou uma companhia de colonização, mas uma de minhas maiores curiosidades a respeito de Batatuba, é por que..., ele trouxe um projeto, ele tinha uma maquete da cidade, tem uma foto, não sei se a mãe da senhora lembra, ..., que ele planejou uma cidade, com muitas casas e tinha um desenho desta planta, desta cidade ... Então, aqui tem as casinhas hoje, mas imagine que tudo isso aqui ...]: [Ana Maria] *Veja bem, ele chegou aqui em 39, 40, ele faleceu em 63, quer dizer que ficou 23 anos aqui, sem crescer, o que ele fez aqui? Ele fez um cinema,*

a escola é do estado já, acho que, ..., ele fez uma quadra de tênis, de vôlei, ali embaixo, um campinho de bocha, onde ta escrito Açougue São José ali na esquina, esse prédio do supermercado era restaurante com bar, bilhar e uma venda ... eles fez isso para o lazer, o lazer do povo, ..., é que neste salão onde está o supermercado, ele era muito grande, ele tinha a parte das mesinhas para os operários almoçarem e depois tinha também uns dois pedaços grandes, salões grandes onde tinha mesa de bilhar. Mas depois acho que com o tempo alguém abriu um barzinho, e tinha uma venda, que era de um tcheco também ... tudo onde é o supermercado hoje. Então ele tinha esta preocupação do operário com o lazer ... o restaurante, a comida, ..., aqui em cima ele construiu um prédio de dois andares para solteiros ... [Benedita]... dá licença um pouco, sabe por aqui, aqui, este prédio aqui tinha muitos solteiros, é, ..., o começo aqui, ...eram os batadores, é muito moço que morava aqui por que aqui trabalhava, ..., depois, você sabe, vai crescendo, vai saindo, saindo, fica justamente os do lugar, né, aquela gente que nasceu, a maioria dos operários era daqui mesmo, os que vieram aqui, muitos...

[Os que vieram pra trabalhar foram embora, não moraram?]: [Ana Maria] Moraram pouco ... [Benedita] Aprenderam a profissão e... [estalo de dedo; continua...]

ENTREVISTA: MARGARIDA KUNZLI E RUTH KUNZLI

Data: 11 de dezembro de 2010 e 23 de março de 2011

Local: Presidente Prudente, SP e por e-mail

POR E-MAIL:

1. Como se deu a história profissional do Sr. Gothard Kunzli até chegar ao Brasil?

G.K. formou-se engenheiro civil do Technikum de Burgdorf (Suíça) em dois períodos, interrompidos por um serviço de construção de estradas no então Congo Belga (África) por conta da Companhia Belga de Estradas e Estradas de Ferro. Depois de formado voltou pela mesma firma ao Congo Belga, construindo estradas, estradas de ferro e pontes, encerrando estas atividades quando a firma fechou suas atividades na África. era no começo dos anos 30, de crise geral. De volta à Suíça, teve dificuldades de adaptação e aproveitou a oportunidade de chefiar um grupo de emigrantes agricultores suíços para o Brasil, que estava à procura de "mão de obra", no caso suíça. O grupo foi para o norte do Paraná e fracassou devido às condições primitivas oferecidas. Meu marido foi para Álvares Machado (São Paulo) onde construiu a Igreja matriz. O Prefeito de Presidente Prudente Domingos Leonardo Cerávolo, sabendo da existência de um engenheiro suíço na vizinha A. Machado, não teve dúvidas em buscá-lo como Engenheiro da Prefeitura. Naquele tempo Gotthard Künzli, conhecido como Engenheiro Suíço, teve grande contribuição no

desenvolvimento da cidade, assim como na região (torre da matriz de P.P., alargamento de avenidas, construção de prédios de vários andares (os primeiros), construção de indústrias em várias cidades, instalação de água e esgoto, etc.)

2. Como se deu sua aproximação com Jan Bata e o início de suas atividades junto a ele ou à Companhia de Viação São Paulo – Mato Grosso e quais eram as atividades que o Sr. Kunzli desenvolvia junto a Jan Bata e/ ou esta empresa?

Não tenho certeza, mas acho que a aproximação se deu em Indiana e na Companhia Viação São Paulo-Mato Grosso, onde G.K. já estava trabalhando. As atividades com Bata eram intensas e com entusiasmo, entre outros um projeto de gás dos detritos da floresta virgem do Mato Grosso (não realizado).

3. Teria havido uma contribuição do Sr. Kunzli em relação ao urbanismo (planejamento de cidades) e arquitetura (projetos de edifícios, etc.). Quais são estes projetos? A família possui arquivos destes projetos (desenhos, documentos, plantas, fotos, etc.) disponíveis para pesquisa?

Com certeza no planejamento de cidades. Infelizmente não sabemos nada de material para pesquisa.

4. Sendo a pesquisa voltada para a arquitetura e o urbanismo, é possível identificar se existiu um grupo de arquitetos que trabalhou com Jan Bata no Brasil? Quem eram eles? O senhor Kunzli os conheceu? Há alguma forma de contatá-los, ou aos seus parentes?

Não tinha conhecimento disso. Quem eventualmente poderia informar seria o Comandante Nelson, marido da Edita, filha do Jan Bata.

5. Antes de vir ao Brasil, Jan Bata havia realizado cidades industriais pelo mundo todo. Estas cidades fora planejadas levando em consideração uma linha de pensamento expressa num misto de organização científica do trabalho e benefícios aos trabalhadores. O Sr. Kunzli identificava estes ideais no trabalho de Jan Antonin Bata no Brasil? Teria conhecido algumas dessas cidades no exterior?

Não.

6. Muito pouco das atividades de Jan Bata foi divulgado no Brasil. O Sr. Kunzli privava de um contato íntimo com ele que indicasse suas preocupações, desejos, frustrações, etc.?

Com certeza, mas não existe nada por escrito.

7. O Sr. Kunzli mantinha outras atividades profissionais na época em questão (anos 40-50)? Podemos conhecer esta história?

[...] construiu a Torre da Catedral de Presidente Prudente, construiu o prédio Martins Fadiga, de 04 andares e outro prédio de 06 andares no centro da cidade de P.P., construiu indústrias em Pirapozinho, Álvares Machado e Santo Anastácio, desenvolveu diversas atividades para o crescimento da cidade de P.P. como a duplicação da Avenida Brasil, os dois pisos da Avenida Manoel Goulart, que tinha um desnível muito grande, abriu a cidade de Lucélia, projetou uma ponte sobre o Rio Paraná junto com o Comandante Nelson, enfim, fez muitas outras coisas.

8. A Sra. Margarida nos conta em sua obra “Grandes e pequenas pedras de um mosaico: lembranças de minha vida” que participou de muitas atividades profissionais junto ao seu marido. Existiu um contato mais próximo com a figura de Jan Bata? Quais eram suas impressões a respeito desta personagem?

Nunca conheci o Jan Bata pessoalmente.

9. As Sras. poderiam indicar possíveis fontes de pesquisa para o presente trabalho?

Procurando pessoas idosas nas cidades fundadas pelo Bata, inclusive procurando arquivos das Prefeituras. (o que aliás você já fez! RK)

EM PRESIDENTE PRUDENTE:

MK: Antes de começar isso aí eu vou tomar o meu lanche.

RK: Não veio ainda tá? Vamos até chegar o lanche... Vamos começar...

GC: A senhora disse que se lembra de pouca coisa. Mas a senhora lembra-se do trabalho de seu marido?

RK: (para MK) Do trabalho de meu pai a senhora se lembra? Dele com o Bata, Bataguassu, Batayporã. Lembra?

MK: Muito pouco né.

GC: Do que a senhora se lembra?

MK: Por exemplo o Comandante Nelson estava muito mais ao par... Estava muito mais ligado com ele (Gotthard Kunzli).

GC: Mas a senhora conheceu o Bata?

MK: Agora eu não...

RK: (para MK) Conhecer, a senhora conheceu o Bata?!

MK: Conheci, mas conheci pouco.

GC: Mas a senhora diz no seu livro que acompanhava o seu marido no trabalho às vezes.

MK: É.

GC: E como era?

MK: Deixa eu lembrar... É, de qualquer forma meu marido foi muito ligado com o Bata, eles fizeram projetos para... grandes projetos de... de quê? (tenta lembrar-se). O Bata teve ideias fabulosas, ele morreu antes de poder fazer qualquer coisa. Mas o Bata, ele teve ideias assim fabulosas de o quê fazer, fazer qualquer coisa em Mato Grosso, de aproveitar o...(pensa)

GC: Os recursos naturais? A matéria-prima...

MK: É!

RK: (para MK) E o que ele queria fazer com isso? Com o mato?

MK: Queria aproveitar o material que sobrou do mato, planos de aproveitar...

RK: Aproveitar recursos como... mais na linha de biogás, uma coisa assim.

GC: Como é essa história do gás?

RK: Pois é, ... com os resíduos da floresta.

RK: (Pergunta para MK) O que ele queria fazer com os resíduos da mata? O que ele queria aproveitar? Para fazer gás?

MK: Aproveitar o que sobrou do mato.

RK: (Pergunta para GC) O Comandante Nelson falou alguma coisa sobre isso?

GC: Não.

MK: De qualquer jeito ele tava com projetos de aproveitar...

RK: Era pra fazer biogás? Para fazer gás?

(MK lembra com dificuldade)

GC: Eles pensavam juntos? O marido da senhora e o senhor Bata pensavam juntos nos projetos?

RK: (repete a pergunta para MK)

MK: Sim. A idéia era do Bata, porque ele tinha dinheiro, ele podia aplicar o dinheiro dele no projeto no mato, no Mato Grosso. O material que eles jogavam fora eles iam aproveitar... Qualquer coisa assim.

GC: O que o Sr. Kunzli projetava? Ele projetava pontes?

RK: (repete para MK) O que meu pai projetava? Pontes? Cidades? O que eles projetavam juntos?

RK: A ponte acho que foi (junto) com o Comandante Nelson, acho que não foi com o Bata.

GC: A ponte...? Mas foi seu pai quem projetou?

RK: É. Ele e o Comandante Nelson. Eles fizeram esse projeto juntos, aí o Comandante Nelson ligou para a Marinha, a Marinha engavetou. Até que anos depois eles retiraram aquele projeto de novo e fizeram no lugar que eles tinham proposto. Só que mudaram um pouco as estruturas. Esse projeto foi do meu pai com o Comandante Nelson, acho que o Bata não teve

nada a ver ali. (pergunta para MK) Aquela idéia da ponte no rio Paraná o Bata também estava? Ou era o Comandante Nelson?

MK: Era do... Nelson, não é? A idéia de fazer uma ponte... Ia fazer uma ponte de madeira, aí... O governo, quando ouvir falar disso, de uma ponte no Mato Grosso, o governo achou... Fazer uma coisa melhor, uma ponte de concreto, uma ponte definitiva. Sei que o Bata teve ideias muito boas, mas ele morreu antes de poder executar as ideias dele.

RK: Agora a gente acompanhou um pouco a criação de Bataguassu e de Batayporã, não é? Foram duas cidades e foram projetadas pelo Bata.

MK: Sim.

GC: Seu pai fez os projetos das duas cidades?

RK: Fez das duas cidades. Isso. Eu me lembro de uma vez, que a gente foi pra Bataguassu de camionete e nós atravessamos a floresta. E a gente viu muitos animais. (Pergunta para MK) A senhora se lembra disso? (Fala para GC) A relação com essas cidades foi mais uma relação de ausência.

MK: Bataguassu é uma coisa mais perto. Agora, Batayporã é uma coisa muito mais longe, e foi aberto depois, não é? Evolui tudo da idéia do Bata.

RK: Porque, assim: eu me lembro que meu pai saía, e ia pra lá e ficava dois, três meses e a gente ficava sem notícia dele. Então, a gente acompanhava diretamente a atividade, mas pela ausência dele, porque ele ficava meses fora aí ele vinha, passava uma temporada aqui, depois voltava...

GC: E vocês conheceram o produto do trabalho dele, quer dizer, os desenhos...

RK: Ele devia ter, mas um dia ele fez uma limpeza e jogou tudo fora. Não tem quase nada, mesmo de outras atividades dele, que a gente gostaria de ter alguma coisa, por exemplo, ele construiu a igreja de Álvares Machado... A gente não tem mais nada.

GC: Esse desenho aqui (mostro uma planta de Bataguassu).

RK: (Para MK) Este desenho, foi meu pai quem fez isso?

MK: O que foi isso aqui?

RK: (responde para MK) A planta do que seria Bataguassu.

MK: A gente foi várias vezes para Bataguassu. Bataguassu era pertinho. O outro lado era pertinho. Bataguassu... Batayporã foi depois, quando o Bata já estava bem entrosado nas coisas.

RK: Batayporã, eu me lembro quando teve excursão da faculdade... Nós fizemos uma excursão da faculdade até a região de Batayporã. Então, isso foi mais ou menos em 60, 61, por aí que eles abriram Batayporã. Então Bataguassu foi antes, foi bem antes disso.

GC: Como que é a história da vinda do s. Kunzli ao Brasil, e de vocês?

(MK faz um aparte dizendo que o Comandante Nelson poderia ajudar muito mais do que ela, pois ele tivera muito mais contato com Bata)

RK: (respondendo a MK) Mas o que ela quer saber é como foi a colaboração de meu pai com o Bata.

(pausa para tomar água, etc.)

GC: Tudo o que as Sras. puderem falar é válido. Como foi essa história da vinda de vocês... Quer dizer, a Sra. nasceu aqui (Ruth) e seus pais na Suíça, não é?

RK: É. Na Suíça. Meu pai foi assim... Um aventureiro. Como eu diria? No sentido muito positivo do termo. Ele começou a estudar, ele era de uma família relativamente pobre e começou a estudar, não terminou a escola e foi trabalhar. Aí, continuou... Eu sei que no final das contas ele fez uma escola superior de engenharia, e ele foi pra África numa companhia belga. Ele fez pontes lá na África. Ele trabalhou bastante anos lá na África até essa firma falir, aí ele voltou pra Suíça. Então ele veio conduzindo um grupo de imigrantes da Suíça para o Brasil. E aí eu precisaria confirmar com ela (MK)- porque dia desses, ela disse o contrário: é que ele teria ido até a Argentina, daí ele veio subindo, veio parar no norte do Paraná, daí ele veio pra cá. Aí aqui ele fez amizade com o prefeito daqui (Presidente Prudente) na época, e ele morava numa pensão em Álvares Machado, que é uma cidade vizinha. E esse prefeito foi buscá-lo para ajudar no planejamento da cidade. Então daí ele trabalhou muito aqui em Prudente, ele fez muitas construções, abriu ruas, encanamentos... Ele trabalhou bastante aqui em Prudente.

(MK faz novo aparte e insiste que o melhor contato seria o Comandante Nelson, ao que foi informada de que a entrevistadora já havia estado com ele)

GC: Mas, às vezes, a senhora se lembra de algum detalhe que o Comandante Nelson se lembra.

RK: Eu lembro que ela já falou disso, de que eles queriam usar a... energética da floresta para fazer algum tipo de biogás, alguma coisa assim.

GC: O seu pai trabalhava com engenharia civil?

RK: Ele fazia pontes... Mas ele também fazia topografia, arquitetura de cidades, trabalhava com levantamento topográfico, ele tinha uma visão bem ampla, um trabalho bem amplo. Então aqui ele fez uma coisa interessante porque eles construíram a catedral e não fizeram a torre. Aí chamaram meu pai pra fazer a torre. Meu pai tinha ido pra Suíça e tinha trazido vários livros de construção de igreja porque um padre de Álvares Machado tinha chamado para ele fazer a igreja de Álvares Machado. Aí ele fez os cálculos e tal e fez a torre da catedral. Aí ele fez dois ou três prédios, inclusive os primeiros de vários andares aqui em Prudente. E é interessante porque um deles é um prédio no centro da cidade onde hoje está o Santander, e era um prédio de três andares, que ele construiu. Aí esse prédio foi vendido pro

banco do estado, o Banespa, não é? E o Banespa resolveu fazer a agência, aquela agência que tem hoje, e pra isso ela derrubou o prédio e foi quebrar as estruturas, pra refazer. E aí, uma pessoa comentou que conversou com gente do banco que comentou que se soubessem que a estrutura estava tão bem feita não teriam quebrado a estrutura, porque estava muito bem feita. Aí ele fez outro prédio de quatro andares que não tem até hoje uma rachadura. Esse é da década de 40.

GC: Ah é?

RK: Isso me lembra uma situação, e aí eu fico imaginando, quer dizer, no caso, a competência dele... Eu tinha um professor de cartografia na faculdade e ele construiu uma casa. E dentro de um ano a casa estava toda rachada. E ele (o professor) comentou que era o terreno de Presidente Prudente que não dá, é muito ruim, tal... Dizendo que Prudente é isso mesmo. Respondi: Como é que é "isso mesmo"? Como meu pai constrói um prédio de quatro andares no centro da cidade e até hoje tá sem rachadura? Quer dizer, não é só a questão da terra, tem algo mais ali não é? Então, quer dizer, algum tipo de cálculo que ele fez diferente...

GC: E ele mesmo fazia a sondagem o solo...

RK: Tudo. Ele fazia tudo. Na época era a mesma pessoa que fazia.

GC: Em que ano ele veio pra cá?

RK: Ele veio em 39. Ele veio em 38, voltou pra Suíça, daí eles casaram e voltaram pra cá em 39, um pouco antes da guerra, por sorte.

(MK faz um aparte dizendo talvez nem haver conhecido Jan Bata, ao que RK responde que se ela mesma o conheceu e se lembra dele, a mãe deve ter conhecido também)

GC: O Comandante Nelson estava comentando comigo agora à tarde sobre o projeto da ponte sobre o rio Paraná que foi efetivamente construído...

MK: Você tem a melhor fonte de conhecimento. Homem inteligente, era moço naquele tempo, de qualquer forma tinha mais conhecimento com o Bata.

GC: Vocês lembram-se de algo relacionado a Indiana?

(RK repete a pergunta a MK)

MK: Ele... tinha ... não lembro mais nem o nome.

RK: O Mitrovich?

(Mostra fotos de Indiana com pessoas, o Bata, etc.)

MK: Tem um material formidável aí. Quem que deu isso aí?

GC: Cada um colaborou com um pouquinho.

(MK tenta se lembrar...)

MK: Não foi Mitrovich, foi outro nome...

RK: Ele (Mitrovich) foi depois pra Indiana. Ele tava em Epitácio.

GC: Quando anos que o Sr. Kunzli trabalhou com o Bata?

(RK pergunta a MK se o Bata tinha alguma coisa a ver com a empresa mato-grossense Mate Laranjeira)

RK: Porque a Mate Laranjeira abriu Rosana (SP), mas não sei se o Bata tinha algum vínculo, ou se era o Mitrovich que tinha um vínculo com a Mate Laranjeira.

(...)

RK: Você chegou a conversar com alguém do Mitrovich?

GC: Conversei com o filho dele, o s. Lubo. Eles me mostraram ontem a planta da ponte.

RK: Da ponte que o Comandante Nelson...

GC: Que seu pai fez com o Comandante Nelson.

RK: Ah é?

MK: Agora eu to lembrando... Lembro sim. Sobre o quê? A memória é muito ruim, pode ser que venha pouco a pouco. Eu também fiz uma entrevista com o Comandante Nelson. A gente conhecia bem... A gente vai lembrando aos poucos.

RK: Tenta lembrar o que eles queriam fazer com os dejetos da mata. O que meu pai queria fazer com o resto da mata? Da floresta?

MK: Uma coisa muito interessante. Que o Bata tinha entusiasmo com isso.

RK: Não sei, talvez seja uma coisa... Você ainda vai ter contato com o Comandante Nelson? Pra ver com ele se ele se lembra desse projeto. Se ele não falou nada, talvez porque ele não se lembre, mas pode se lembra através de minha mãe.

MK: O Bata foi idealista nesse ponto...

RK: A sra. chegou a acompanhar em Bataguassu?

GC: Que época ele trabalhou com o Bata?

RK: Eu não sei dizer muita coisa... Mas me lembro de um episódio eu tinha 6 ou 7 anos, por aí. E nesse tempo meu pai conversando com o Comandante Nelson,... década de 40. (pergunta para MK) A senhora conheceu primeiro o Comandante Nelson ou primeiro o Bata?

MK: O Comandante Nelson. Que teve a idéia da ponte. Até lá foi tudo transportado por balsa, um sistema muito... (RK: demorado). Demorado, e caro, não é?...

RK: Lembro que a ponte foi construída em 1965. Quer dizer, a idéia deles foi bem anterior a isso, porque chegou a ser feito o primeiro projeto, foi levado para *Brasília* foi discutido... Engavetaram. Aí demorou um tempo, até que eles resolvessem realmente fazer a ponte, desencavassem aquele projeto e fizessem um outro em cima e construir a ponte. Deve ser mais ou menos final da década de 50, por aí.

MK: Só sei que projeto que meu [marido] fez, foi um projeto econômico. Foi de madeira, Foi uma coisa fácil de fazer, com a madeira que tinha lá. Mas o projeto animou o pessoal, o governo de Brasília a fazer uma ponte muito melhor... Não vai ser de madeira, vai ser de

concreto... O governo achou muito boa a idéia de fazer uma ponte efetiva, uma ponte boa. E isso foi o governo de Brasília que desenvolveu...

GC: Porque a ponte de madeira era para aproveitar os recursos existentes, não é?

RK: Exatamente.

MK: Nem sei se já existia Brasília naquele tempo.

RK: Ainda era Rio. Porque, a idéia, eu me lembro vagamente – você viu o projeto da ponte né? – tinha uma passagem pro gado e tinha uma passagem pro trem. Tinha dois andares, uma para carro e uma para veículos. Era uma ponte para escoamento... [29:39]

VYSLANECTVÍ
ČESKOSLOVENSKÉ REPUBLIKY
V RIO DE JANEIRO

LEGAÇÃO
DA REPÚBLICA DA TCHECOSLOVÁQUIA
NO RIO DE JANEIRO

MEMORANDUM

Em 22-11-46, a Legação da Tchecoslováquia foi procurada por um despachante ou advogado que, dizendo-se encarregado dos interesses do Sr. Jan Antonin Bata, desejava obter um atestado de que o seu constituínte estava isento de serviço militar na Tchecoslováquia, para fins de naturalização.

Tendo a Legação recusado fornecer aquêl documento, baseada em que o Sr. Jan Antonin Bata está sendo processado pela Justiça da Tchecoslováquia, alegou o referido despachante que iria solicitar do Ministro da Justiça do Brasil a dispensa de apresentação do mencionado documento.

Em tais condições e como a Legação está habilitada a fornecer aos tchecoslovacos no Brasil todos os atesta desta espécie, torna-se necessário levar ao conhecimento do Ministério da Justiça do Brasil que a sua recusa se baseia nos seguintes motivos:

- 1) O Sr. Jan Antonin Bata chegou ao Brasil em 3-4-40 procedente dos Estados Unidos e, depois de breve permanência no Rio, transferiu-se para S. Paulo, onde adquiriu as ações ou bens das firmas " Companhia Mercantil Agrícola Cima", " Companhia Viação S. Paulo-Mato Grosso" e " Companhia Comercial Alto Paraná", tendo fundado ainda a firma " Sapaco S.A.".
- 2) Os fundos utilizados pelo Sr. Bata para estas aquisições foram fornecidos pela firma Bata A.S., Zlin, da Tchecoslováquia.
- 3) A Justiça da Tchecoslováquia move processo contra o mencionado Sr. Bata, sob a acusação de colaboração com os alemães, traição e apropriação indébita.
- 4) No caso específico da firma Bata S.A., Zlin, ficou comprovado que o Sr. Bata se apropriou indevidamente de fundos pertencentes á matriz e a diversas filiais da empresa, de cuja organização participava, sob controle dos alemães, apenas na qualidade de sócio.
- 5) A firma individual Jan Antonin Bata e as suas organizações no Brasil, como " Sapaco S.A.", de Batatuba, S. Paulo, estiveram sempre incluídas na "lista negra" americana em todo o decorrer da guerra.



Figura 234 Processo de naturalização de Jan Antonin Bata, 1946. Fl. 64. Arquivo Nacional.

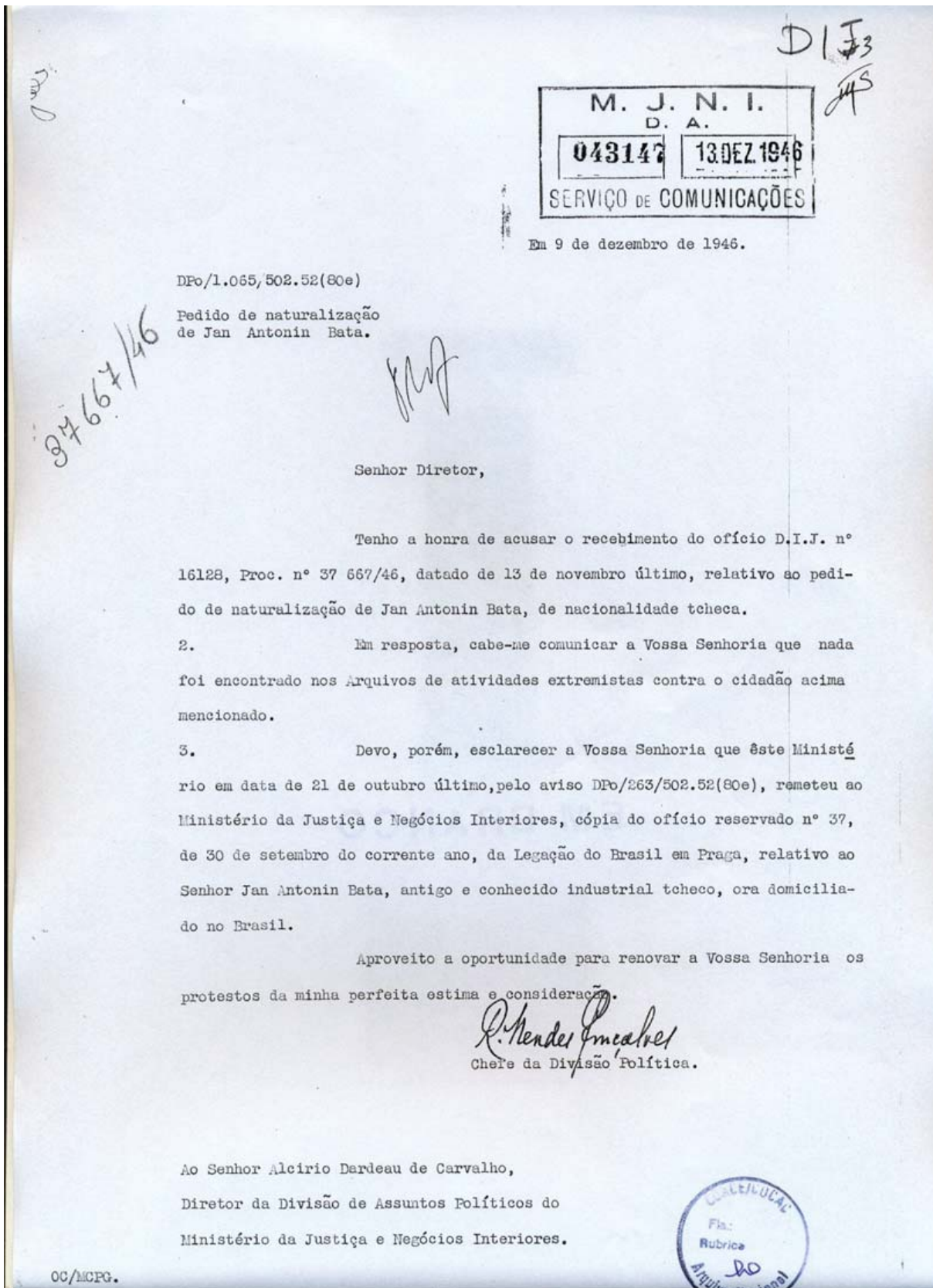




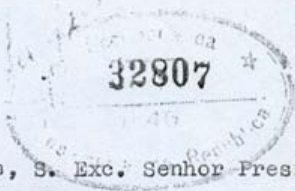
Figura 235 Processo de naturalização de Jan Antonin Bata, 1946. Fl. 73. Arquivo Nacional.

DIJ

	PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA SERVIÇO TELEGRÁFICO	M. J. N. I. D. A. 043871	18.DEZ.1946	CARIMBO 1946 DEZ 3 PM 7 29 RECV TELEGRAMAS NOTA DE CÓPIA
	SERVIÇO DE COMUNICAÇÕES CÓPIA DE TELEGRAMA RECEBIDO - 1ª. VIA			Baptista.
07664 B.A.	Procedência São Paulo Sp	Via		PROTOCOLO DA SECRETARIA Fichado
ENDEREÇO	Nº. 4057	Pls. 107	Data 3	Hora 17hs
URGENTE. Dr. D'Almeida Lousada, Gabinete do Presidente da Republica- Palacio Guanabara.				

17 DEZ 1946





Conforme seu estimado telegrama, S. Exc. Senhor Presidente Republica ordenou entregar com urgencia ao Palacio meu Processo Naturalização, para aprovação final. Após sete semanas demora, exigindo os funcionarios documentação serviço militar, aliás já entregue em dois documentos diversos, o Processo acha-se parado no Ministerio da Justiça. Valendo-me amavel promessa do Senhor Presidente, de pleno apoio para o caso, peço Vossencia intervir junto Ministerio Justiça no sentido ser observada decisão S. Exc. Senhor Presidente da Republica.

Aguardando sua resposta apresento-lhe, com meu antecipado agradecimento, minhas saudações.

Jan A. Bata.

(Ct.- Jan A. Bata.)




Figura 236 Processo de naturalização de Jan Antonin Bata, 1946. Fl. 74. Arquivo Nacional.

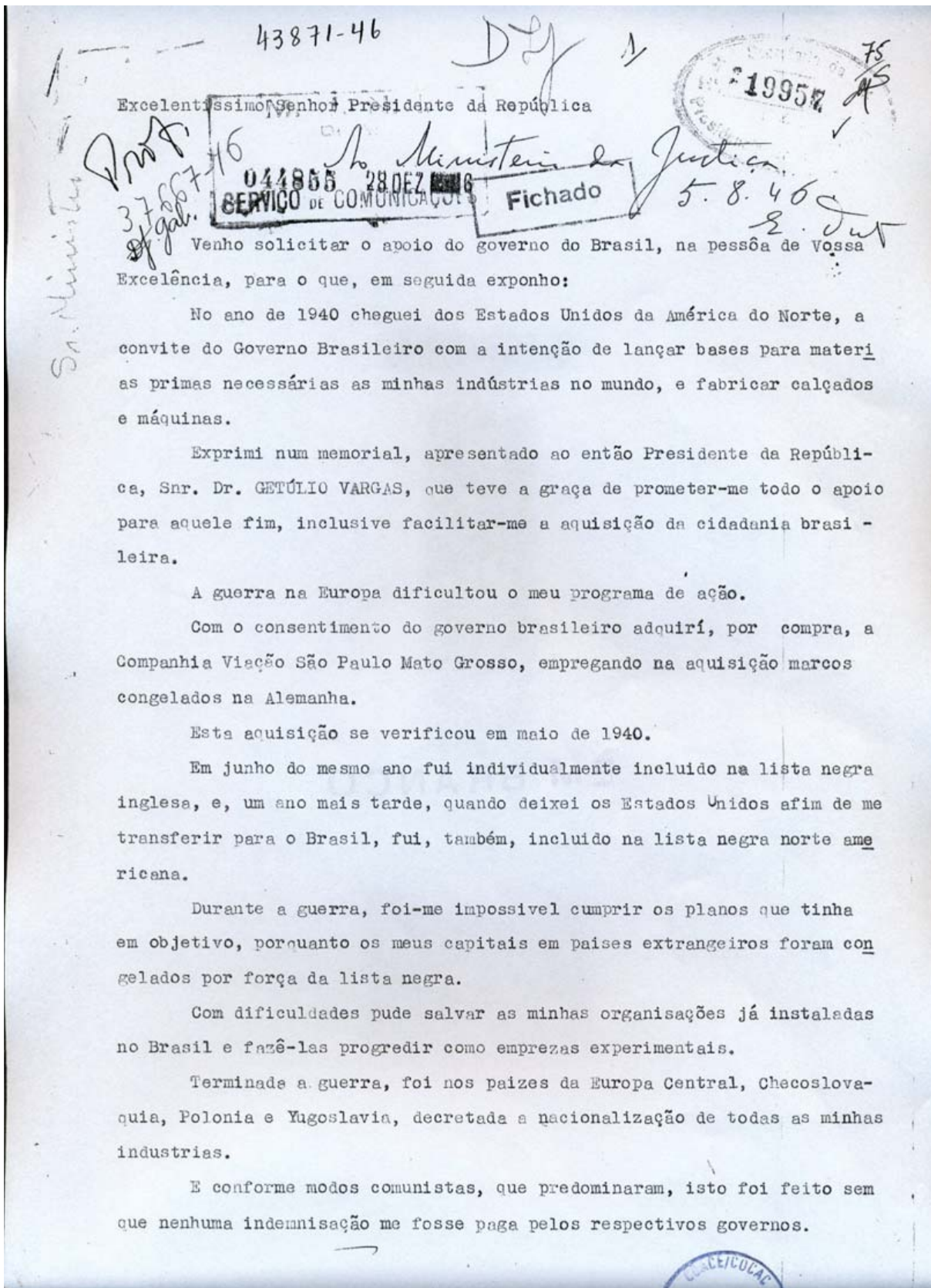


Figura 237 Processo de naturalização de Jan Antonin Bata, 1946. Fl. 75. Arquivo Nacional.

3/ 77
45

Está nas mãos de V. Excia. a possibilidade de conseguir para o Brasil capitais e indústrias das melhores do mundo no ramo.

Estou decidido, no caso de V. Excia. achar-me digno de adquirir a cidadania brasileira e de resolver ajudar-me a recobrar o que me pertence, a dedicar o melhor dos meus esforços para servir ao Brasil.

Conheço o Brasil, que é o país dos meus sonhos, e há mais de vinte anos que o estou vendo desenvolver-se em cultura e glória, como a um futuro brilhante e promissor.

A solução favorevel de V. Excia. a presente exposição resultará na pratica de um ato expressivo de direito e lídimo de JUSTIÇA.

Aguardo, com confiança a decisão de V. Excia. para que possa iniciar o meu trabalho.

Respeitosamente

Jan Antonin Bata

*Batatuba. S.P.R.
1. de Julho 1946.*

EM BRANCO



Figura 238 Processo de naturalização de Jan Antonin Bata, 1946. Fl. 77. Arquivo Nacional.

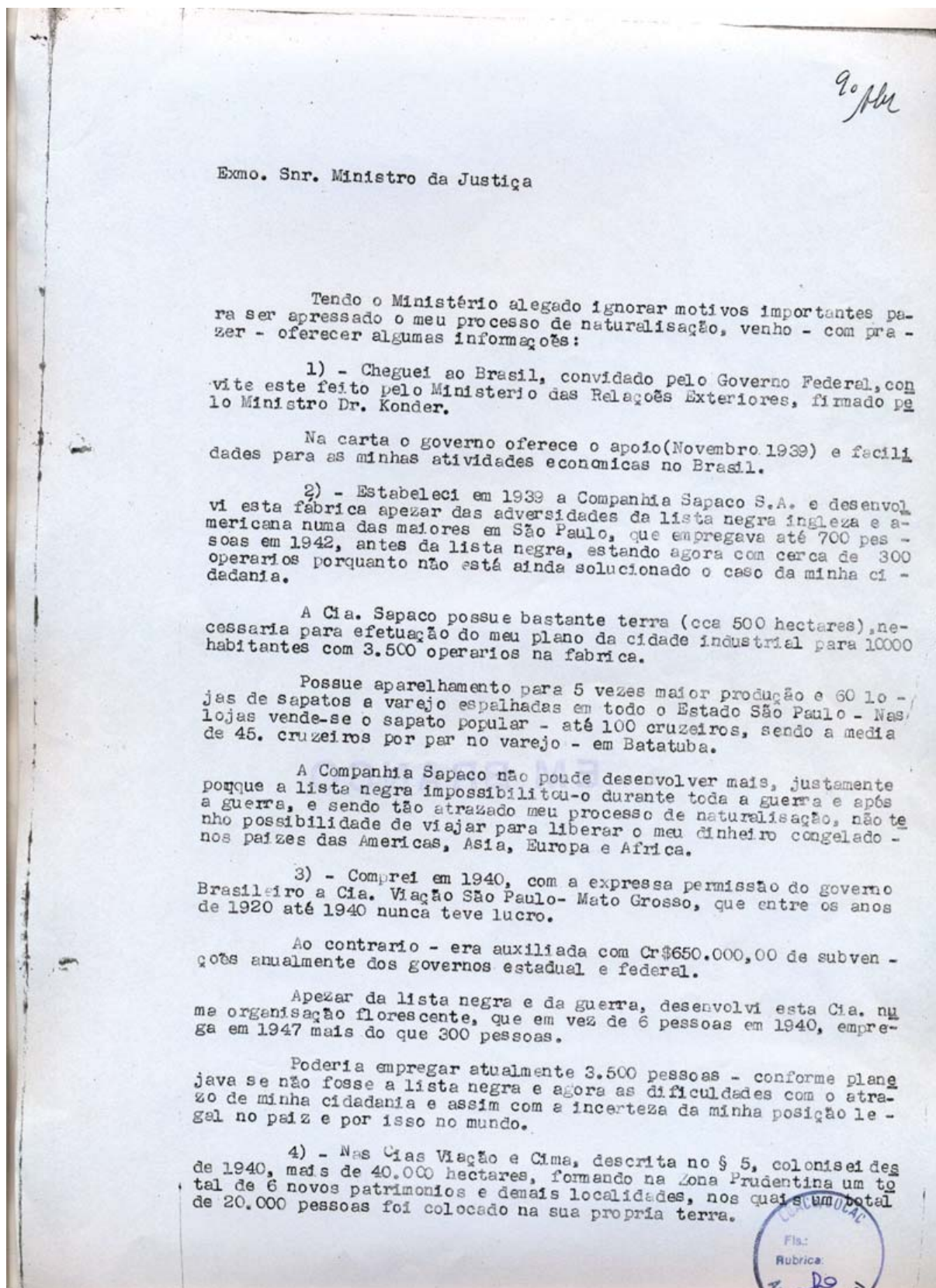


Figura 239 Processo de naturalização de Jan Antonin Bata, 1946. Fl. 90. Arquivo Nacional.

103 AM

Destes patrimônios um - e' o Mariapolis - iniciada a colonisação em 1943, conta hoje com 5.000 habitantes...

Podia ter feito muito, muitissimo mais, se não fosse o embaraço da lista negra e o atraso da legalisação da minha posição pessoal.

5) - Organisei em Indiana (Alta Sorocabana) fazenda e industria rural na Companhia Cima, que emprega agora uns 500 operarios.

Também esta podia já ter empregado 3.500 operarios se não fossem as mesmas dificuldades acima mencionadas.

6) - Expus tudo isto no memorial a S.E. Presidente da Republica, Gen. Eurico Gaspar Dutra e tenho dele a promessa de pleno apoio incluído o apressamento da minha naturalisação.

A naturalisação e' neste sentido o ponto crucial.- Por isto venho pedir o apressamento....

Rio de Janeiro 28 de Janeiro 1947
Jan. A. Bata



Rio de Janeiro 28 de Janeiro 1947



Reconheço a firma Jan. A. Bata
Rio de Janeiro, 27 de Janeiro de 19 47
Em test.º Sylvio Cavalcanti
SYLVIO CAVALCANTI

77- TABELOLO
DR. LUIZ CAVALCANTI FILHO
RUA MIGUEL, COUTO, 30
FONES (23-5508
(23-5788)
SYLVIO CAVALCANTI
2ª Escrevoria Autographo



Figura 240 Processo de naturalizaçao de Jan Antonin Bata, 1946. Fl. 103. Arquivo Nacional.



BANCO GERMANICO

DA AMERICA DO SUL

DEUTSCH - SÜDAMERIKANISCHE BANK
AKTIENGESELLSCHAFT

CASA MATRIZ: BERLIM

FILIAES: HAMBURGO, RIO DE JANEIRO, SANTOS,
BUENOS AIRES, SANTIAGO, VALPARAISO,
ASSUMPCAO, MEXICO

BANCO FILIADO:
BANCO GERMANICO DE LA AMERICA DEL SUR S. A. MADRID

FILIAL: SÃO PAULO

Rua Alvimar Perfeito n.º 121
Cidade Postal 2895 - Tel. 2-4167
Cable Telegr.: CENTRAMERO

TOD.

S. PAULO, 17 de Setembro de 1946

91 M
S. Paulo
R. Alvimar

BATA S/A

Zila: - Bohemia Moravia

Exmos Sres.,

Vimos, pela presente, comunicar a VV. SS. a aquisição dos enres. ENRIQUE SLOMAN e Dr. RICARDO SLOMAN, de nacionalidade alemã, em nome do procurador nesta Capital, Dr. J. L. F. de Paula, devidamente autorizados pela D. Fiscalização Bancária, tomados em nome por conta de VV. SS. as seguintes ações, a saber:

- 8.711 (oito mil, setecentos e onze) ações da COMPANHIA DE VIAGOS SA. - S. LOPES GROSSO, de Rs. 200.000 (duzentos mil réis) cada uma, em certificado nº 138 da conta de BATA S/A, Min, num total de RS. 1.742.000 (mil setecentos e quarenta e dois contos e duzentos mil réis), nominal.
- 9.500 (nove mil, quinhentos e cinquenta e seis) ações da mesma Companhia acima, também de Rs. 200.000 (duzentos mil réis) cada uma, em certificado nº 139 da conta de BATA S/A, Min, num total de RS. 1.900.000 (mil novecentos e cinquenta e seis contos e duzentos mil réis), nominal.
- 3.276 (três mil e setenta e seis) ações da COMPANHIA COMERCIAL ALTO PARANÁ, de Rs. 200.000 (duzentos mil réis) cada uma, em cautelas ao portador, sob os seguintes totaes: Nº 27, de 50 ações; nº 28, de 1.388 ações; Nº 41, de 25 ações; Nº 42, de 225 ações e Nº 29, de 1.388 ações, na importância total de Rs. 615.200.000 (seiscentos e quinze contos e duzentos mil réis), nominal.


Sem mais que se nos offereça, permanecendo ao seu inteiro dispôr, nos subscrevemos, com estima e distinta consideração,


De VV. SS.
Amos. Attos. Oubdos.
BANCO GERMANICO DA AMERICA DO SUL



Figura 241 Processo de naturalização de Jan Antonin Bata, 1946. Fl. 91. Arquivo Nacional.

(1946) CABO SUBMARINO

The Western Telegraph Company Limited
 FILIADA A 1943 DEC 30 PM 12 27
 Cable  Wireless Limited. *9/11/46*

N.º 5435


DESTINATÁRIO:	EMPREGADO:	HORA DO RECEBIMENTO:
		<i>S. d. Macedo</i>

R. B. — As empresas telegráficas não aceitam responsabilidade alguma por motivo do serviço da telegrafia (Convenção Telegráfica Internacional)

A primeira linha deste telegrama contém as seguintes informações, na ordem indicada:
 Número do telegrama.
 Estação de procedência.
 Número de palavras.
 Data original.
 Hora da apresentação.

EN172 SPAULO 23 30 1108
 DR FRANCISCO CASTRO RAMOS MINISTERIO
 DA JUSTIÇA RIO =

SOLICITO PREZADO AMIGO COM MUITO EMPENHO
 APRESSAI PROCESSO NATURALIZAÇÃO JEAN
 BATA CORDIAL ABRACO = JOVIANO ALVIM

SEDE DA COMPANHIA: "ELECTRA HOUSE", VICTORIA EMBANKMENT, LONDRES, W. C. 2




Figura 242 Processo de naturalização de Jan Antonin Bata, 1946. Fl. 94. Arquivo Nacional.

DEPARTAMENTO DOS CORREIOS E TELEGRAMAS		TELEGRAMA	
NÚMERO DE EXPEDIÇÃO	CARIMBO DA ESTAÇÃO	EXMO SRR MINISTRO DA JUSTIÇA	
Recebido:		RIO DE	
De		<i>Dr. Sr. Raimundo, Moraes</i> <i>Senete - a - C. de Jus. - do 11/1946</i>	
às _____ horas		<i>11/11</i>	
por	INDICAÇÕES DE SERVIÇO TAXADAS E ENDEREÇO Q. 101 DE PTE EPITACIO SP 184-116-18-19400		
HABITUE-SE A INDICAR NO RECIBO DO SEU TELEGRAMA A HORA EM QUE O RECEBER. COM ESSA PROVIDÊNCIA, AUXILIARÁ O DEPARTAMENTO NA FISCALIZAÇÃO DA ENTREGA DOS TELEGRAMAS.			
TEXTO E ASSINATURA	SENDO DE INTERESSE PARA O DESENVOLVIMENTO DE UMA VASTA ZONA		
	NOS ESTADOS DE SAO PAULO E MATO GROSSO VG A OBRA		
	COLONISADORA HA ANOS INICIADA E CONTINUADA PELO BENE MERITO		
	E OPEROSO INDUSTRIAL CHECO DR JAN A BATA VG COM A		
	FUNDACAO DE INUMERAS VILAS PT CIDADES E PATRIMONIOS VG		
	OS SIGNATARIOS EM NOME DE TODA POPULACAO BENEFICIADA VG		
	E TAMBEM NO INTERESSE DO PROGRESSO LOCAL APELAM PARA		
	VOSSENCIA NO SENTIDO DE SOLUCIONAR FAVORAVELMENTE PEDIDO		
	DESNATURALISACAO BRASILEIRAS DO DR JAN A BATA VG EM		
	PROCESSO NESSE MINISTERIO PREFEITO P WENCESLAU ENIO PIPINO		
SUB PREFEITO P EPITACIO ERNESTO COSE R MEDICO BERTO JOSE			
ASSAD COMERCIANTE RENATO RIBAS FUNCIONARIO SUBP JOAO			
FERREIRA = = = CT SUBP = = =			

Figura 243 Processo de naturalização de Jan Antonin Bata, 1946. Fl. 96. Arquivo Nacional.

Exmo. Senhor Ministro da Justiça
Rio de Janeiro

Chegou ao meu conhecimento, que o ministro da Checoslovaquia apresentou um protesto, contra minha naturalização, o teor do qual é:

- 1./ Que estou sendo processado por crime de traição.
- 2./ Que me apoderei dos bens da firma Bata S.A. de Zlin Checoslovaquia no Brasil e outros países livres.

Pego a V.Ex. perdoar esta denuncia ao ministro da Checoslovaquia, desde que ele foi obrigado lança-la contra os seus proprios sentimentos decentes, sendo assim instruido pelos governos comunistas em Praga. E' essa denuncia indigna de autoridade tão elevada, como deve ser um governo e a embaixada dum país soberano. Lamentavelmente a minha terra natal e' soberana somente na aparência - como aliás provarei nesta carta.

A denuncia em si é um ato fora do costume diplomático e não têm nenhum valor juridico face a lei brasileira, porque somente um cidadão brasileiro, poderia protestar contra a naturalização de um estrangeiro.

O que posso provar em contrario a denuncia e' o seguinte:

Em resposta a minha carta de 17 de Junho de 1946, o Ministro da Justiça de Praga, declarou categoricamente que não existe qualquer processo contra a minha pessoa. Se essa falsa denuncia desmente a declaração do Sr. Ministro da Justiça de Praga, e' porque ela encerra motivos inconfessaveis. Talvez esse misterioso processo tenha sido ultimado já sob o regime comunista que ora domina a techoslovaquia, sendo certo que jamais tive conhecimento da existência de tal processo.

Para que V.Ex. aquilate da espoliação que me foi imposta, e' bastante o fato de que a industria Bata S.A., foi fundada em 1894, por minha familia, sendo que atualmente sou o unico possuidor das suas ações. Os comunistas após a guerra e sob a proteção do Exercito Vermelho, apoderaram-se criminosamente de todo o acervo da Bata S.A., sem contudo se apoderarem das minhas ações embora tivessem por ocasião da assembleia geral, martirisado os meus cinco delegados na dita assembleia.

Pelos estatutos, além de presidente da sociedade, sou o proprietario legal e exclusivo da totalidade das ações.

Embora apoderando-se dos bens da minha companhia como o fizeram com quase toda a industria tcheca, não poderam os comunistas ficar na posse das ações que de direito nunca lhes pertenceram sob pena de subversão de principios gerais de direito.

Os comunistas, afim de aparentar uma posse legal, forçaram a expedição de um Decreto-Lei, por parte do então Presidente Benes para decretar a nacionalização da Bata S.A. o que lhes viria dar indebitamente e criminosamente a propriedade dos meus bens.

O protesto que ora se faz contra a minha naturaliza-

- 2 -

98M

ção, nada mais é que uma trama hedionda por parte dos comunistas, com o fito de prejudicar-me. Assim sendo, esse protesto do Ministro tcheco, é um reflexo da atitude anterior dos anarquistas, e que por certo não merecerá acolhida do Governo Brasileiro. A nacionalização sem recompensa é ilegal e imoral em si, conforme a lei universal, checa e brasileira.

A clausula foi introduzida no decreto presidencial pelo qual foram nacionalizadas as propriedades de cidadãos acusados, mas não condenados, de colaboracionismo, traição, crime de guerra... sem recompensa.

É esta a razão porque eu talvez fosse acusado de tais crimes, desde que se trata no meu caso de propriedade excedente a Cr\$ 5.000.000.000,00 (cinco bilhões de cruzeiros) e portanto seriam necessarias acusações fundamentadas e não simples alegações mentirosas.

E tendo os comunistas nas mãos, agora, o sigilo e carimbos do governo e os direitos diplomaticos, além da disciplina internacional comunista, a conspiração contra mim atingiu até o ministerio de V.Ex. na pessoa do ministro tcheco.

O procedimento da nacionalização foi ilegal. Em outubro de 1945 o presidente Benes insistiu, que tal proposta seria submetida à discussão e votação do parlamento, e recusou-se a assinar o decreto. Ofereceu a sua demissão... Mas com o Exército Vermelho no país, teve que assinar sem parlamento, contra a constituição tcheca, o que o torna manifestamente inconstitucional.

A respeito das possiveis acusações tenho a dizer a V.Ex. que passei desde junho de 1939, após ter fugido das garras dos Nazistas, pelos quais fui preso, para os EE.UU. e, convidado pelo governo Federal em 1940, estabeleci-me no Brasil desde 1941, permanentemente.

Estive nos EE.UU. e posteriormente no Brasil sob o controle do governo brasileiro e sob a censura rigida dos aliados. Qual a minha possibilidade de colaboração?

A unica culpa que me assacam, é ter comprado em 1940 com permissão do governo Federal e até aconselhado pelo Ministério da Agricultura, as Companhias Viação São Paulo-Mato Grosso e Alto Paraná, as quais tenho desenvolvido nos últimos anos em empresas importantes, para servir aos altos interesses da minha nova patria.

Essa aquisição é uma razão porque sou atacado. Entretanto, os comunistas checos tentaram e tentam ainda apoderar-se desta minha propriedade com alegações falsas, porque querem introduzir novas cunhas do comunismo no Brasil, apoiados na força economica delas.

Fizeram-me propostas para que eu aceitasse os seus emissarios nas minhas Companhias o que foi por mim recusado.

Eles necessitam encontrar-me sem patria, para poderem agir com toda a força da diplomacia, politica e usando até os meus proprios bens roubados na minha terra.

O interesse do Brasil é o meu interesse, uma vez que seria a minha nova patria, visto já ter sido renunciada a minha cidadania de origem. É pois a este país que tão bem me recebeu

Figura 245 Processo de naturalização de Jan Antonin Bata, 1946. Fl. 98. Arquivo Nacional.

- 3 -

99/17

que me honro com o título de seu cidadão.

O processo está completo e acredito ter satisfeito todos os requisitos para o seu deferimento, não podendo ser ele agora retardado por interesses inconfessáveis, através de uma queixa injustificada, que nada mais é senão submissão aos designios comunistas.

Por certo o espirito de justiça repeliria a todas essas infâmias .

Nestas condições espero que o meu processo seja remetido a Presidencia da República para despacho final, de vez que o Exmo. Snr. Presidente da Republica, prometeu-me a concessão da minha naturalização.


E' com o maior respeito que subscrevo-me

Jan a Bata

EM BRANCO



Figura 246 Processo de naturalização de Jan Antonin Bata, 1946. Fl. 99. Arquivo Nacional.


 PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA SERVIÇO TELEGRÁFICO		CARIMBO PALACIO DA REPUBLICA 1947 JAN 18 PM 4 05 SERV. TELEGRAFICO NOTA DE CópIA C1 PROTOCOLO DA SECRETARIA
CÓPIA DE TELEGRAMA RECEBIDO — 1ª. VIA		
Procedência Nº. 70	Indiana sp Pls. 140 Data 16	Via Hora 15000
ENDEÍCO Exmo. Sr. General Eurico G. Dutra Palacio do Catete.	<i>Justiça</i>	

Justiça - re

Pelos grandes e inestimáveis benefícios prestados à zona Alta Sorocabana e Sul de Mato Grosso, como colonizador e colaborador de grande eficiência no seu desenvolvimento industrial e agro-pecuario, fundador de inúmeros núcleos coloniais e patrimônios, vilas e futuras cidades, o operoso industrial chéco dr. Jan A. Bata é credor do nosso leal reconhecimento e merecedor do título de cidadão brasileiro, que deseja e requereu ao Ministro da Justiça. Rogamos vossência patrocinar a justa pretensão do dr. Bata, residente no Brasil ha. longos anos, já integrado que se acha, como industrial de grandes iniciativas, nas atividades brasileiras.

Atenciosas saudações.

Braulio Passos, Luiz Zorzetto, Zoroastro José da Silva, Alberto Costa Galvão, Elpidio Paula Pinto, negociantes.






Figura 248 Processo de naturalização de Jan Antonin Bata, 1946. Fl. 101. Arquivo Nacional.

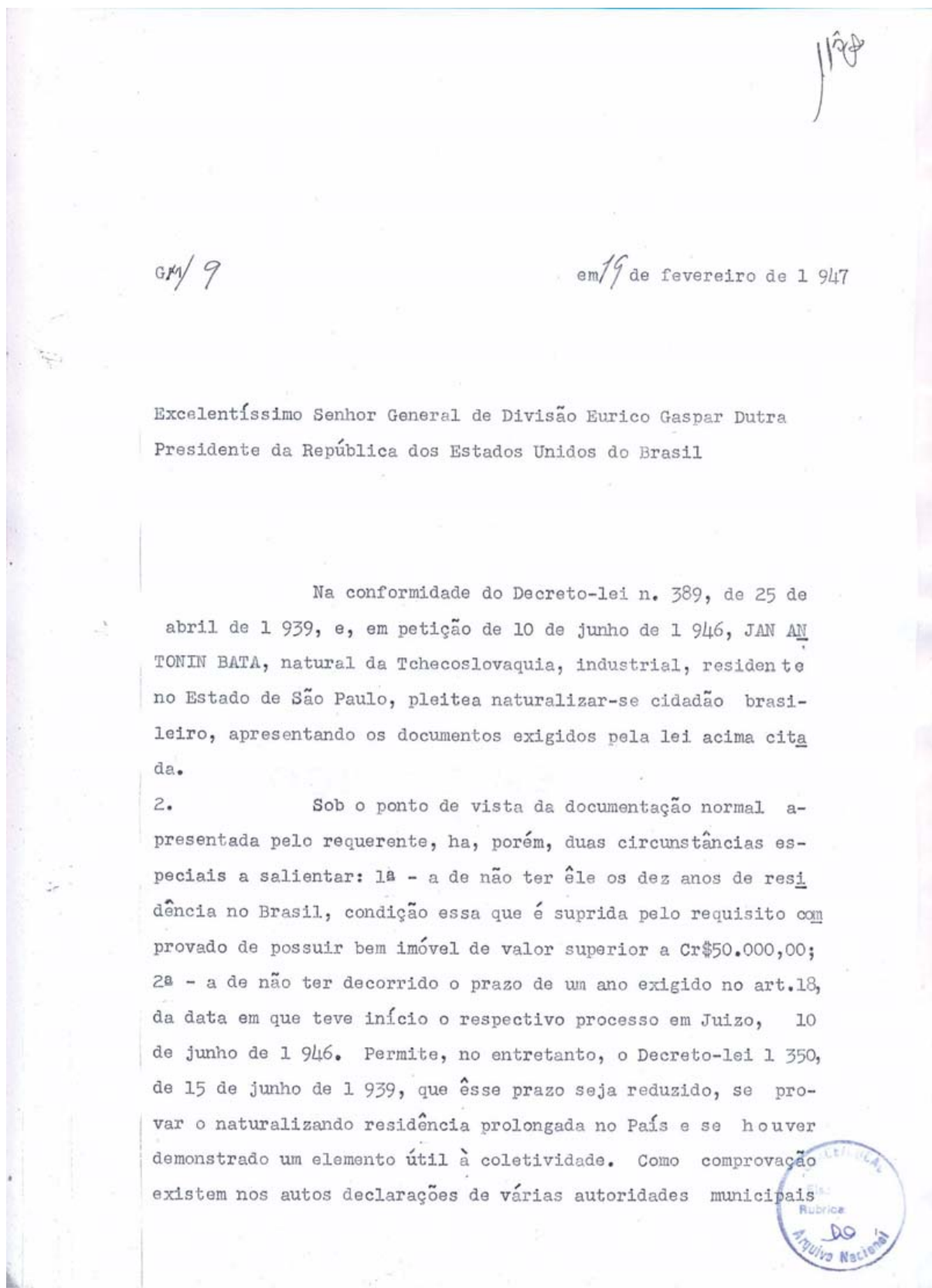


Figura 249 Processo de naturalização de Jan Antonin Bata, 1946. Fl. 115. Arquivo Nacional.

- 2

do Estado onde reside, pelas quais se evidencia que o interessado tem concorrido para o desenvolvimento de vasta zona naquele Estado da Federação, com a fundação de núcleos coloniais, vilas e cidades, empreendendo, assim, louvável obra de colonização.

3. No curso do processo, já na fase administrativa, a Legação da Tchecoslovaquia no Rio de Janeiro, em memorandum, que não foi encaminhado por intermédio do Ministério das Relações Exteriores, como devia, informou que o requerente estava sendo processado pela Justiça de seu País, sob a acusação de colaboração com os alemães, traição e apropriação indébita.

4. Como cabia e em virtude dos termos desse memorandum foi o Ministério das Relações Exteriores cientificado do que ocorria e ao mesmo tempo solicitadas informações que orientassem o Ministério da Justiça para a solução a ser dada ao pedido.

5. Em resposta, transmitiu-nos o Ministério das Relações Exteriores informações prestadas pela nossa Legação em Praga, informações que não eram perfeitamente satisfatórias, mas que esclareciam haver o Governo Tcheco expedido uma lei de nacionalização das indústrias - atingindo por essa medida todos os bens patrimoniais das Sociedades Bata. Restava, pois, no momento, aguardar novas informações solicitadas ao Ministério das Relações Exteriores para esclarecimento definitivo do caso.

6. Essas informações foram agora prestadas, em Aviso Confidencial de 11 de fevereiro corrente - no qual informa o Ministério das Relações Exteriores estar agora habilitado a prestar maiores esclarecimentos decorrentes do estudo que deu lugar o processo do Snr. Jan Antonin Bata, submetido à Comissão de Reparações de Guerra, informações que são, em resumo, as seguintes: "que o requerente adquirira terras no Brasil, pertencentes a alemães, efetivando a transação por procuração e efetuando o pagamento com

Figura 250 Processo de naturalização de Jan Antonin Bata, 1946. Fl. 116. Arquivo Nacional.

marcos congelados que possuía na Alemanha, circunstância essa que explica a inclusão de seu nome na lista negra inglesa ao tempo em que a Grã-Bretanha já se encontrava em guerra com a Alemanha e o Brasil ainda se conservava neutro. Informou, ou trossim, que a lei tcheca de nacionalização de indústrias, e ximindo o Estado de indenizar os proprietários incriminados de colaborar com o Eixo e de traição à Pátria, têm interêsse em mover processo contra o requerente, apressando-o de modo a que o mesmo seja condenado antes de conseguir a naturalização brasileira.

7. Tratando-se de um elemento que muito tem contribuído para o desenvolvimento de indústrias no nosso País e sobre o qual não pesam acusações outras que as formuladas pela Legação de seu País, interessado em condená-lo com o fito de e ximir-se ao pagamento de indenizações vultosas, em virtude da nacionalização das Sociedades Bata, verdadeira expropriação; e tomando em consideração as diversas solicitações feitas em seu favor por autoridades brasileiras que o apontam como pessoa que se recomenda pelos benefícios que tem proporcionado, submeto à decisão de Vossa Excelência o processo em que JAN ANTONIN BATA pede lhe seja concedida a naturalização, na conformidade da letra "f" do art. 1º do Decreto-Lei 389, de 25 de abril de 1938, combinado com o Decreto-Lei 1 350, de 15 de junho de 1 939, juntando, para êsse fim, o respectivo decreto, caso Vossa Excelência haja por bem deferir o pedido feito, de naturalização voluntária, com renúncia expressa da nacionalidade de origem.

Aproveito a oportunidade para renovar a Vossa Excelência os protestos do meu mais profundo respeito.

Benedictus Costa



Figura 251 Processo de naturalização de Jan Antonin Bata, 1946. Fl. 117. Arquivo Nacional.

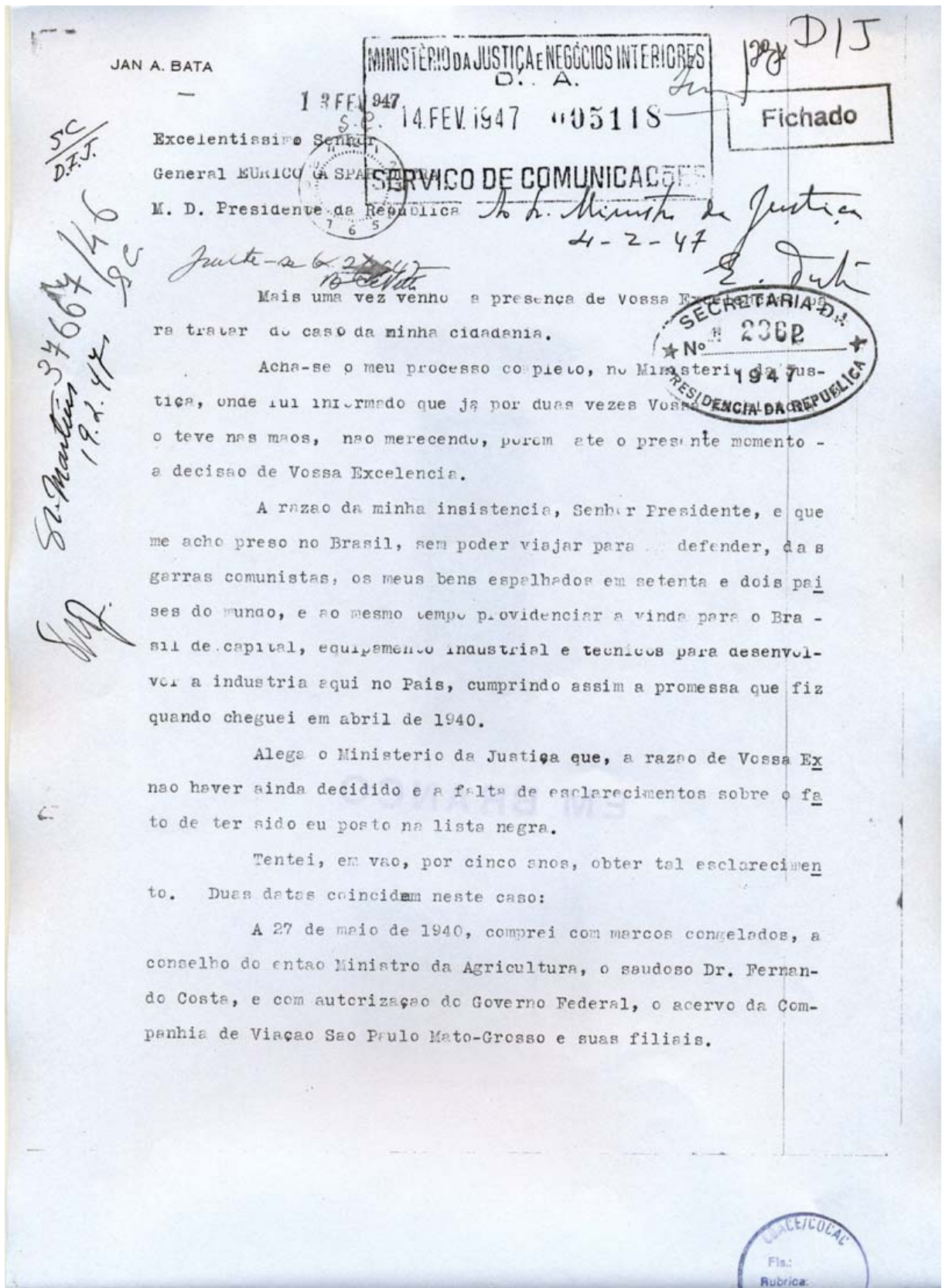


Figura 252 Processo de naturalização de Jan Antonin Bata, 1946. Fl. 120. Arquivo Nacional.

2/

JAN A. BATA A 4 de junho de 1940 fui posto na lista negra ...
 Foi na mesma época em que o Brasil encampou varias Compa
 nias inglesas neste Pais.

Ao recusar minha cidadania tcheca, no dia 10 de junho de
 1946, quando solicitei minha naturalizacao como Brasileiro, - pedi a pro
 tecao do governo ao Brasil, expressamente contra os dirigentes comunis
 tas da minha patria que se tornou um protetorado russo.

Todo o esforco dos comunistas e no sentido de evitar que
 eu me torne Brasileiro. O motivo e simples: - uma vez Brasileiro, esta
 riam eles impossibilitados de estender suas garras nas propriedades que
 tenho espalhadas por 72 paises do mundo; seriam obrigados a indenizar-
 me pela propriedade nacionalisada na Checoslovaquia, Polonia e Yugosla
 via. Esses os motivos porque vem eles tentando impedir minha naturali
 zacao; forjaram ate um processo contra mim, diante do Tribunal Popular,
 sob o decreto revolucionario de Retribuicao (Vinganca Proletaria).

Necessitam eles consumir o processo antes que eu me tor
 ne Brasileiro. Dai o protesto do Ministro tcheco.

Meu caso nao e unico. Todos os grandes industriais e -
 banqueiros na Checoslovaquia foram postos diante deste Tribunal e todos
 condenados ao confisco dos seus bens.

No caso de ainda existir alguma duvida, estarei, com pra
 zer a disposicao de Vossa Excelencia, para prestar qualquer esclarecimen
 to. Cada dia que se passa, ganham eles terreno e perdem-se possibilida
 des do desenvolvimento no Brasil de uma nova industria, que tantos bene
 ficios traria para a economia nacional.

Pedindo a justa decisao de Vossa Excelencia, subscrevo -
 me com profundo sentimento de gratidao e obediencia.
 Rio de Janeiro, 30.1.1947

Jan A. Bata

LEACE/LOUAC
 Fla:

Figura 253 Processo de naturalização de Jan Antonin Bata, 1946. Fl. 121. Arquivo Nacional.



MINISTÉRIO DA JUSTIÇA E NEGÓCIOS INTERIORES

RIO DE JANEIRO, D. F.

DIJ/DAP/1.ª S/P. 37 667-46/N. ⁴⁰⁵⁸ Em 12 de março de 1947

Do Departamento do Interior e da Justiça

À Secretária da Interventoria Federal no Estado de São Paulo.

Senhor Secretário:

Em referência ao ofício n.º 11.973, de 21 de outubro de 1946 e para os fins do disposto nos arts. 19 e 20 do Decreto-lei n.º 389, de 25 de abril de 1938, tenho a honra de encaminhar o incluso Decreto, 1/ de 25 de fevereiro de 1947, que, na conformidade da letra f, do art. 1.º, do citado Decreto-lei, concedeu naturalização a JAN ANTONIN BATA.

Outrossim, solicito seja comunicada a este Departamento, a fim de ser averbada no respectivo registro, a data da entrega do referido Decreto, pelo Juízo de Direito da 5ª. Vara dessa Capital.

Aproveito a oportunidade para apresentar a Vossa Excelência os protestos de minha perfeita estima e distinta consideração.

A. Dardeau de Carvalho,
Diretor de Divisão.

N/P/c.

Remessa de Decreto de Naturalização - DMJ - 68

Imp. Nacional - 15/144

