UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA

RODRIGO ALTAIR PINHO

Santo André : (Re) ordenação sócio espacial e implicações do período técnico-científico-
informacional a partir dos anos 90

São Paulo

2007

RODRIGO ALTAIR PINHO

Santo André : (Re) ordenação sócio espacial e implicações do período técnico-científico-informacional a partir dos anos 90

Dissertação apresentada ao Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo FFLCH-USP para a obtenção do título de mestre em Geografia

Área de concentração: Geografia Humana
Orientadora: Prof^a Dra. Maria Mónica Arroyo

São Paulo

2007

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

altair.rodriigo@gmail.com

Serviço de Biblioteca e Documentação da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo

Pinho, Rodrigo Altair
P654 Santo André : (Re) ordenação sócio espacial e implicações do período técnico-científico-informacional a partir dos anos 90 / Rodrigo Altair Pinho ; orientadora Maria Mônica Arroyo. -- São Paulo, 2007.
240 f.

Dissertação (Mestrado - Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana.
Área de concentração: Geografia Humana) - Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo.

1. Planejamento territorial urbano (Década de 1990; Século 20) –Santo André (SP). 2. Indústrias (Aspectos sócioeconômicos) – Santo André (SP). I. Título.

21ª. CDD 711.4

FOLHA DE APROVAÇÃO

Rodrigo Altair Pinho

Santo André : (Re) ordenação sócio espacial e implicações do período técnico-científico-informacional a partir dos anos 90

Dissertação apresentada ao Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo FFLCH-USP para a obtenção do título de mestre em Geografia

Aprovado em: _____

Banca Examinadora

Prof. Dr : _____

Instituição: _____

Assinatura: _____

Prof. Dr : _____

Instituição: _____

Assinatura: _____

Prof. Dr : _____

Instituição: _____

Assinatura: _____

À minha mãe Dirma (*in memoriam*)

Um exemplo de luta e perseverança pela vida

AGRADECIMENTOS

No tempo de maturação desta pesquisa foram tantas as pessoas e instituições que se envolveram direta ou indiretamente para a colaboração e viabilização dos resultados aqui apresentados, que procurarei fazer jus a todos estas pessoas sem necessariamente elencá-las por grau de importância, pois todos aqui apontados foram imprescindíveis de alguma maneira para a conclusão deste trabalho.

Gostaria de agradecer inicialmente ao CNPq (Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico) pela concessão da bolsa de Mestrado, que foi de suma importância para a aquisição de materiais, participação em eventos científicos, entre outras atividades acadêmicas que colaboraram para os avanços desta pesquisa.

À minha orientadora Prof^a Dra. María Mónica Arroyo por suas valiosas orientações sem às quais este trabalho não teria se configurado como tal. Também gostaria de agradecer pela confiança depositada neste projeto inicial, repleto de fragilidades e inconsistências teóricas que vieram sendo parcialmente sanadas ao longo do trabalho de pesquisa.

Às professoras doutoras Maria Laura Silveira e Sandra Lencioni pela leitura atenciosa deste trabalho e por suas valiosas sugestões de pesquisas propostas no exame de qualificação fortalecendo nossas proposições.

À Terezinha Ferrari por sua paciente ajuda na revisão deste trabalho, e na reconstrução de passagens obscuras presentes no texto. Agradeço também pelas valiosas sugestões e críticas sempre muito instigantes e ao mesmo tempo desafiadoras. Devo grande parte do processo de construção desta dissertação a você em função dos ricos diálogos que travamos ao longo dos últimos anos.

Aos arquitetos Fábio Nutini, do *Projeto Cidade Pirelli*, e Margarida Sakata do *Projeto Eixo Tamanduatehy*, pelas ricas entrevistas concedidas.

Ao economista Marcos César Lopes Barros da Secretaria de Desenvolvimento Econômico da Prefeitura Municipal de Santo André pelos dados e materiais concedidos para a pesquisa.

À Márcia Rita Cruvinel, bibliotecária do Museu de Santo André pelo convite para a apresentação dos resultados desta pesquisa no 10º Encontro de Pesquisadores de Santo André realizado em abril de 2007, onde tive a oportunidade de debater com diversos interlocutores de áreas distintas.

À Egiane Foianesi, do hotel Íbis-Accord de Santo André pelos esclarecimentos acerca do funcionamento da nova rede hoteleira no município.

À Terezinha Gasparini pela revisão atenciosa do texto e pelas sugestões de melhoria da redação.

Ao técnico mecânico Carlos Gnann, pela receptividade e colaboração na visita realizada à unidade da Rhodia Química em São Bernardo do Campo.

Gostaria de agradecer ao Sr. Gerson Mella ex-gerente da Johnson Controls de Santo André pela receptividade e colaboração através de uma valiosa entrevista concedida

Aos colegas de orientação Carolina Jolly, Daniel Monteiro Huertas, Evelyn Arruda Pereira, inicialmente, e posteriormente Vanir Belo e Regina Munhoz pelos ricos momentos de leitura e discussões acerca dos textos do geógrafo Milton Santos, que foram fundamentais nas análises aqui realizadas.

Aos colegas Aline, Ana Eliza Pereira, Branca Couto, Eliza Almeida e Marcos Roseira do Laboplan – Laboratório de Planejamento Político Territorial Ambiental do Departamento de Geografia da Universidade de São Paulo, e em especial ao Pedro Mezgravis e a Evelyn Arruda Pereira pela gentileza e colaboração na confecção do resumo deste trabalho para a língua inglesa.

À Ana Lúcia Márcia pela compreensão e paciência com minhas esporádicas indelicadezas com sua pessoa. E também por sua amizade e constante alegria de viver sempre contagiante.

Ao meu querido amigo Ricardo Hirata Ferreira por ter me guiado no universo acadêmico e pelos momentos de convivência e reflexões os quais jamais me esquecerei. Parte deste mestrado devo a você.

Aos amigos Elaine e Fábio, Gal Souza, Wellington e Helena, Virgínia e Aldiva pelos raros e bons momentos de descontração em que pudemos nos encontrar ao longo destes últimos anos.

A minha doce pequenina sobrinha Júlia Valderramas pelo seu sorriso pueril e seu jeito espontâneo de ser em nossos raros encontros ao longo destes últimos anos, que foram a força em que me apoiava para seguir em frente em muitos momentos de dificuldade vividos numa grande metrópole como São Paulo.

A minha irmã Silmara Cristina Pinho por sua disposição em me acompanhar em algumas partes do trabalho de campo, sobretudo na parte fotográfica, cedendo parte de seu tempo para me deslocar em seu automóvel por diversos pontos da cidade de Santo André. Sem este apoio, a agilização de algumas partes do trabalho poderiam se encontrar comprometidas em função de prazos a serem cumpridos.

E finalmente, ao querido Cairo, companheiro e amigo destes momentos difíceis o qual vivi nestes últimos anos. Quero agradecer por sua paciência e tolerância frente às minhas constantes variações de humor ao longo destes últimos anos, ninguém melhor do que você soube das agruras e dificuldades por mim vividas para que esta dissertação se concretizasse.

A todas as pessoas que incentivaram o desenvolvimento deste trabalho, obrigado pelo respeito e admiração.

“A voracidade envenenou a alma dos homens, envolveu o mundo num círculo de ódio e nos obrigou a entrar a passo de ganso na miséria e no sangue. Melhorou-se a velocidade, mas somos escravos dela. A mecanização, que traz a abundância, legou-nos o desejo. A nossa ciência nos tornou cínicos. A nossa inteligência nos tornou duros e brutais.”

Declaração final de
“O grande ditador”, filme de
Charles Chaplin de 1940

*“Tudo o que se vê não é
igual ao que a gente viu a um segundo.
Tudo muda o tempo todo no mundo”*
Lulu Santos – “Como uma onda no mar”

RESUMO

O trabalho visa abordar as transformações espaciais ocorridas na cidade de Santo André situada na região metropolitana de São Paulo, ao longo dos últimos vinte anos tendo como base a caracterização dos meios geográficos proposta por Milton Santos. Para isto, nos remeteremos em alguns momentos a tempos pretéritos vividos na cidade, sobretudo por volta da década de 1960, em que presenciamos o advento de um meio técnico-científico, materializado através da consolidação de indústrias do ramo metalúrgico, automobilístico e de auto-peças. Não pretendemos tecer uma abordagem do município andreense em dois períodos, porém, fez-se necessário, em alguns momentos da pesquisa, considerar as formas espaciais e atividades econômicas gestadas nas décadas de 60 e 70, para chegarmos à emergência do meio técnico-científico-informacional, na segunda metade da década de 1980, foco da análise desta dissertação. No período atual, constatamos, a partir da pesquisa realizada, as seguintes transformações: a) remodelação dos processos produtivos de muitas empresas, através da utilização de novas técnicas e do uso intensivo de capitais; b) desconcentração industrial relativa no município perante à novas áreas que se industrializaram no território brasileiro a partir do final do século XX, em função da emergência de novas possibilidades técnicas que propiciaram uma expansão para além dos tradicionais pólos industriais, como a região do ABC paulista, constituindo assim, neste período, uma nova divisão territorial do trabalho no Brasil; c) substituição na ocupação de áreas ligadas a ramos de atividade industrial pelo setor de serviços, que refletiram mudanças significativas na vida social e na constituição urbana e econômica da cidade; d) intervenções urbanísticas através de ações consorciadas entre agentes públicos e privados, visando assegurar novas formas de inserção do espaço público municipal por meio do planejamento urbano; e) ação política do poder público municipal através da intervenção dos agentes municipais na melhoria das infra-estruturas urbanas, almejando a viabilização de demandas por rápida circulação e fluidez, características do meio técnico científico-informacional. Em face destas transformações, constatamos que o espaço local foi reconstituído para atender a estes imperativos que sobretudo as grandes empresas, passaram a requerer no contexto da globalização.

PALAVRAS- CHAVE: Meio técnico-científico-informacional - Reestruturação Produtiva – Desconcentração industrial – Planejamento Urbano – Santo André

ABSTRACT

The present work aims to understand the spatial changes in the city of Santo André-SP, during the last twenty years, through the support of the environment periodization proposed by Milton Santos. With this objective, we will consider, in a few moments, the living past time of the city, mainly around the 60's, when we observe the advent of a technical scientific informational environment, materialized by the consolidation of the metallurgic, automotive and auto parts industries. We do not mean to make a view of the city in two periods; meanwhile it was necessary to consider, in a few moments of the research, the spatial forms and economic activities conceived in the 60's and 70's, to get to the technical-scientific-informational period, structured in the 80's second half in the city, which is the focus of the present analysis. In this period we found out through our research the following changes: a) Rearrangement of some enterprises' productive processes by the use of new techniques and intense capital use; b) Relative industrial desconcentration in face of the new industrialized areas in Brazilian territory from the late 20th century on, because of the emerging of new technical possibilities which allowed an expansion for beyond the traditional industrial poles, as the São Paulo ABC region; c) Replacement of the areas used in industrial activities by the services sector, which made considerable changes in the social life and in the urban and economical structure of the city; d) Urban interventions through the common actions between public and private agents, with the objective of establish new insertion ways of the municipal public by means of urban planning; e) Political action of the municipal State through the city agents' intervention in the improvement of the urban infrastructure, aiming to make a quick circulation and fluidity possible, typical of the technical scientific informational environment. In face of these changes, we evidenced that the local space has been rebuilt to attend the capital imperatives in the context of the globalization.

KEYWORDS: Technical scientific informational environment – Productive Restructuration – Relative industrial desconcentration in Santo André – Spatial Rearrangement - Urban Planning

LISTA DE TABELAS E QUADROS

Tabela 01 – ICMS no Grande ABC em R\$ milhões entre 1991-2003.....**p.26**

Tabela 02 – Número de estabelecimentos e pessoal ocupado em Santo André entre 1988 e 1999.....**p.49**

Tabela 03 - Evolução de postos de trabalho e estabelecimentos no município de Santo André de 1985 a 2005**p.53**

Tabela 04 – Produção de barris de petróleo pela Petrobrás entre 1950 e 1990.....**p.126**

Tabela 05 – Composição acionária da Petroquímica União – PQU após a privatização em 1994.....**p.129**

Tabela 06 – Empregos gerados nos novos empreendimentos do Projeto “Eixo Tamanduatehy”**p.206**

Tabela 07 – Número de visitantes ao festival de inverno de Paranapiacaba e investimentos realizados entre 2001-2005.....**p.217**

Quadro 01 – Algumas empresas sediadas em Santo André em 1983 (com mais de 300 funcionários) e sua atual situação.....**p.63**

Quadro 02 – Principais hipermercados instalados no município de Santo André a partir dos anos 90.....**p.74**

Quadro 03 – Investimentos públicos e privados realizados na área do Eixo Tamanduatehy em sua 1ª fase (1997-2000).....**p.201**

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 01 – Evolução da capacidade produtiva de etileno (toneladas / ano) da Petroquímica União – PQU.....	p.130
Gráfico 02 – Empreendimentos abertos em Paranapiacaba entre 2002-2003.....	p.219

LISTA DE FOTOS

- Foto 01** – Indústrias que permanecem operando no município de Santo André adequadas ao meio técnico-científico-informacional.....**p.60**
- Foto 02** – Áreas urbano-industriais que passaram a ter novas funções nos anos 90**p.75**
- Foto 03** – Rugosidades presentes em trechos não-reurbanizados da Avenida Industrial em 2005 e parcialmente suprimidos**p.77**
- Foto 04** – Vista das áreas e adjacências do terreno onde será a futura “Cidade Pirelli”**p.92**
- Foto 05** – Linha de montagem da Volkswagen do Brasil em São Bernardo do Campo-SP na década de 1960.....**p.116**
- Foto 06** – Planta da Johnson Controls Santo André e arredores**p.141**
- Foto 07** – Vista da avenida Perimetral e Cel. Alfredo Fláquer**p.166**
- Foto 08** – Alguns pontos de alagamento na área central do município de Santo André.....**p.175**
- Foto 09** – Calçada da rua Cel. Oliveira Lima.....**p.183**
- Foto 10** – Intervenções urbanas realizadas nas dependências da Avenida dos Estados no município de Santo André.....**p.193**
- Foto 11** – Espaços públicos requalificados.....**p.196**

LISTA DE FIGURAS

Figura 01 – Projeto do arquiteto Edo Rocha para a “ Cidade Pirelli”	p.97
Figura 02 – Rede de dutos Petrobrás abastecendo o Pólo Petroquímico de São Paulo.....	p.125
Figura 03 - Rota de entrega de bancos automotivos fabricados pela Johnson Controls - Santo André para a GM - São Caetano do Sul	p.143
Figura 04 – Principais vias de interligação entre Santo André e os demais municípios do ABCD paulista	p.167
Figura 05 - Croqui de proposta para cobertura do calçadão da avenida Cel. Oliveira Lima proposto pelo arquiteto Décio Tozzi	p.182
Figura 06 - Corredor Cultural	p.189
Figura 07 - Intervenções urbanas já realizadas a partir de 1998 na área do eixo Tamanduatehy	p.207

LISTA CARTOGRÁFICA

- Mapa 01** - Localização da indústria automobilística no Brasil em 1996.....**p.68**
- Mapa 02** - Mapa do Local e adjacências da Cidade Pirelli**p.97**
- Mapa 03** - Mapa de macrozoneamento urbano da cidade de Santo André de acordo com a lei nº7333, de 26 de dezembro de 1995 que instituiu o plano diretor de 1996**p.157**
- Mapa 04** - Macrozoneamento urbano instituído através da lei 8696 de dezembro de 2004 que instituiu o novo plano diretor do município**p.159**

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

Condephaapasa – Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural de Santo André

CPTM – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos

EFSJ – Estrada de Ferro Santos-Jundiaí

EPT – Empresa Pública de Transportes e Trânsito de Santo André

FAU-USP – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo

FIP – Festival de Inverno de Paranapiacaba

FFLCH – Faculdade de Filosofia Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo

GM – General Motors

ISO – International Standart Organization

JCI – Johnson Controls International

Petrobrás – Petróleo Brasileiro S/A

PMSA – Prefeitura Municipal de Santo André

PQU – Petroquímica União

Recap – Refinaria de Capuava

RFFSA – Rede Ferroviária Federal S/A

Senai – Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial

Sesi – Serviço Social da Indústria

USP – Universidade de São Paulo

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	p.19
 CAPÍTULO 1 - NOVAS FORMAS DE UTILIZAÇÃO DO ESPAÇO	
LOCAL.....	p.29
 1.1 Desconcentração Industrial relativa	p.45
 1.2 Substituição de antigas indústrias por serviços modernos: a reconfiguração da paisagem	p.70
 1.3 O caso Pirelli: uma tentativa de revalorização local.....	p.83
1.3.1 O Projeto Cidade Pirelli	p.88
 CAPÍTULO 2- TRANSFORMAÇÕES DOS PROCESSOS PRODUTIVOS NAS	
ATIVIDADES INDUSTRIAIS.....	p.105
 2.1 Reestruturação Produtiva e novas técnicas aplicadas ao trabalho	p.106
 2.2 O caso do pólo petroquímico: informatização dos processos de trabalho	p.123
2.2.1 A Refinaria de Capuava – Recap	p.123
2.2.2 Petroquímica União – PQU – retrospecto histórico	p.124
 2.3 A instalação recente da Johnson Controls: um caso de dinamismo inter-urbano	p.133
2.3.1 Um tiro no escuro	p.138
2.3.2 Um novo dinamismo intra-urbano	p.141
 2.4 Standartização, Racionalização e Automação: requalificação dos processos produtivos na Rhodia.	p.145

CAPÍTULO 3 - OS AGENTES PÚBLICOS NA VIABILIZAÇÃO DO MEIO TÉCNICO CIENTÍFICO INFORMACIONAL	p.153
3.1 Renovação do plano urbanístico para a área central	p.154
3.1.1 Ações para a melhoria da fluidez territorial	p.161
• Mudanças no plano viário.....	p.161
• Intensificação de projetos de engenharia de tráfego	p.168
• Melhoria da iluminação pública	p.170
• O parque Celso Daniel	p.171
• Iluminação nas principais vias públicas	p.171
• Plano anti-enchentes	p.172
3.2 Espaços públicos requalificados	p.176
• O Calçadão da Av. Cel. Oliveira Lima	p.177
• O Corredor Cultural	p.184
• A Casa da Palavra	p.185
• A Concha Acústica	p.186
• A Casa do Olhar	p.186
• O Cine –Teatro Carlos Gomes	p.187
• Sesc	p.188
3.3 Condicionamento viário em áreas de permanência industrial	p.190
• Avenida dos Estados	p.191
• Avenida Giovanni Baptista Pirelli	p.194
3.4 O Projeto Eixo Tamanduatehy	p.197
• Projeto Eixo Tamanduatehy: Uma Alternativa à produtividade espacial?.....	p.204
3.5 A potencialização de atividades terciárias: A função turística de Paranapiacaba	p.215
CONSIDERAÇÕES FINAIS	p.222
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	p.235

INTRODUÇÃO

O presente trabalho visa decodificar novos e velhos elementos estruturantes do espaço geográfico, que articulados entre si promoveram uma reordenação sócio-espacial no município de Santo André ao longo da década de 90, quando as formas, funções, estruturas e processos passaram por transformações que evidenciaram o despontamento do meio técnico-científico-informacional na cidade. Investigaremos aqui, características, que fomentaram novas relações sócio-econômicas e espaciais para atender às demandas por flexibilidade e racionalidade, marcas síntese do período em questão.

Ao longo do trabalho faremos algumas discussões que no início da pesquisa se apresentaram de forma muito embrionária, e que no decorrer do processo foram atingindo um maior grau de maturação das hipóteses inicialmente levantadas.

Na medida em que o processo de investigação foi nos revelando uma série de facetas, desconhecidas até então, as proposições adquiriram maior consistência teórica nos permitindo a afirmação ou negação de hipóteses levantadas *a priori* na pesquisa.

Apresentaremos novas idéias sobre o perfil socioeconômico de Santo André, tal como os caminhos que a cidade veio trilhando ao longo da década de 90. O município passou a experimentar uma diferenciada dinâmica urbana em decorrência de vários fatores desencadeados pontualmente, ou através de um conjunto de mudanças político-econômicas e espaciais as quais pretendemos mostrar como síntese de nossa prospecção.

Num primeiro momento procuraremos esclarecer algumas questões centrais do trabalho de cunho metodológico que se referem a nossa opção por colocar o espaço como centro de nossa análise, por este ser um estudo realizado dentro da ciência geográfica.

Nossa pesquisa partiu da análise da paisagem da cidade de Santo André, que evidenciou algumas transformações que vieram ocorrendo ao longo dos anos 90. No entanto, a partir desta percepção outros questionamentos emergiram perante a uma complexa gama de variáveis que passaram a se reordenar a partir de então, nos fazendo recorrer a outras categorias da geografia que transcenderam os limites da paisagem.

A partir de então, recorreremos a abordagens sobre a problemática das perdas industriais que o ABC sofreu nos anos 90, tal como sobre a emergência de novas atividades terciárias que até então eram praticamente inexistentes na cidade.

Tivemos acesso a outros enfoques feitos através de leituras da economia política, da sociologia industrial, do urbanismo, e do planejamento urbano, enriquecendo a nossa

percepção sobre outras possibilidades analíticas, apontadas em nosso projeto de pesquisa colaborando para a ampliação de nossa análise através de considerações que acabaram adotando uma perspectiva multidisciplinar. Porém, nossa análise ora apresentada, visa reafirmar a centralidade e a importância do espaço geográfico enquanto viabilizador de dinâmicas sócio-econômicas.

Isolar o município de Santo André dos demais municípios que compõem a região do ABC paulista, permitiu o encontro da especificidade presente no município. Pois, embora o ABC tenha se constituído em torno de uma cadeia automobilística estruturada a partir da segunda metade do século XX, as mudanças espaciais ocorridas ao longo da última década se deram em função da alteração de paradigmas e técnicas de produção industriais que envolveram não só Santo André como outras localidades distintas deste tradicional pólo automobilístico.

Neste contexto, a cidade de Santo André que concentrou durante décadas empresas que atuavam como fornecedoras de auto-peças e componentes automobilísticos para as grandes montadoras, sofreu de forma mais intensa as mudanças empreendidas nesta cadeia produtiva, em função da desregulamentação em relação a entrada de auto-peças estrangeiras, ou mesmo pelas guerras fiscais que foram travadas no período para a atração de capitais. O reflexo imediato deste cenário foi a perda de muitas fábricas que estavam situadas na cidade e a reestruturação produtiva daquelas que ainda permaneceram operando.

Frente a este panorama, investigamos não só a estrutura das novas cadeias produtivas, como o papel do governo local enquanto protagonista no resgate da centralidade do espaço local através de ações que ambicionaram fomentar novas atividades econômicas na cidade.

A emergência da precarização das relações de trabalho nas grandes empresas, tal como a eclosão de postos de trabalho informais e de pequenas atividades que passaram a constituir um circuito inferior da economia urbana de acordo com Milton Santos, também compuseram o quadro social no período.

No capítulo inicial nos referiremos à importância do espaço geográfico como centro da análise, pois este é o *locus* onde se congregam todas as variáveis que comportam as mudanças estruturais, empreitadas sob ações realizadas por atores hegemônicos no espaço, onde tanto as formas, quanto as funções urbanas são engendradas de acordo com as necessidades estabelecidas em cada período, ocorrendo sucessivas transformações

empiricizadas ao longo do tempo, assim como por meio de processos e dinâmicas sócio-espaciais metamorfoseadas em diferentes momentos históricos.

O espaço geográfico frente a estes apontamentos é local de abrangência para a compreensão das dinâmicas processuais que se dão no capitalismo global, pois é nos territórios, regiões e localidades que se refletem e ao mesmo tempo emanam-se novas formas de organização espacial, visando uma maior cooperação entre agentes. Assim, novas formas e funções visam otimizar e tornar o espaço geográfico cada vez mais funcional e fluido, preparando-o para ser colaborador e viabilizador de ações carregadas de intencionalidade e racionalidades específicas.

Discutiremos também no primeiro capítulo, questões relativas aos processos que desencadearam a transição do meio técnico-científico - tradicionalmente consolidado em Santo André, através da cadeia automobilística, composta por indústria de auto-peças, borrachas e química - para o meio técnico científico-informacional representado pelo aperfeiçoamento destas, acrescido a uma nova gama de atividades que até então estavam sub-representadas na composição setorial econômica do município.

Estabeleceremos também um panorama do perfil econômico do município na década de 1980, cuja configuração espacial era caracterizada de forma majoritária por indústrias metalúrgicas, que davam à paisagem local o aspecto de uma cidade hegemonicamente industrial, permeada por fábricas que detinham alto potencial empregatício.

Os processos produtivos em vigência neste período se estruturavam sob uma acentuada divisão social do trabalho, em que as tarefas realizadas nas indústrias sofriam um alto grau de fracionamento, gerando mais postos de trabalho, e consequentemente requerendo uma demanda mais elevada por trabalho vivo.

Tem-se na região a partir da segunda metade do século XX, um pólo de atividades industriais constituído através de um hibridismo de capitais nacionais e estrangeiros, acentuando a cristalização da indústria automobilística, de auto-peças e borrachas, que já se encontravam instaladas no município com uma capacidade produtiva menor desde décadas anteriores.

Pautaremos nossa análise sob a periodização dos meios estabelecida pelo geógrafo Milton Santos (1985, 1988, 1994, 1996), sendo esta, nossa ferramenta para entendermos as transformações espaciais que o município veio experimentando em função da chegada do meio técnico-científico-informacional. Levando em conta que a instituição e dissipação

deste meio não ocorrem uniformemente sobre diferentes lugares. Cada território absorve a instituição destes distintos meios em momentos diferenciados.

Ainda no primeiro capítulo empreenderemos uma análise focada no movimento de reordenação sócio-espacial que a cidade experimentou a partir da segunda metade da década de 80, quando passa a ocorrer um movimento de desconcentração industrial relativa, fazendo com que algumas indústrias tradicionalmente instaladas no município, deixassem-no rumo a outras regiões.

Este deslocamento se deu em direção ao interior do Estado de São Paulo, ou rumo a outras localidades situadas nos demais Estados brasileiros, principalmente no Sul e Nordeste, que passaram a atrair fortes investimentos de capitais industriais através de concessões fiscais, ofertas de terrenos, e o advento de sistemas informacionais mais densos que possibilitaram uma maior integração do território através de redes.

Neste sentido, foram pensadas novas formas de atração de nichos de atividade que ainda se encontravam sub-representadas no município, obrigando os agentes públicos municipais a repensarem sua composição urbana, através do desenvolvimento de projetos de requalificação de áreas onde se constituíram rugosidades na paisagem, formadas pela saída de indústrias que ocupavam grandes terrenos em suas antigas atividades. A exemplo disto, falaremos no terceiro capítulo sobre o Projeto Eixo Tamanduatehy.

Abordaremos também o Projeto Cidade Pirelli - ainda no momento inicial do trabalho - apresentado no final da década de 90, como possível forma de desenvolvimento de um ambicioso centro empresarial, tendo como base os grandes centros deste tipo instituídos na Europa.

O Projeto Cidade Pirelli aparece inicialmente como uma intenção dos capitais industriais em estabelecer uma nova centralidade pautada no terciário avançado. As informações veiculadas pela grande mídia sobre este projeto da multinacional italiana, na maioria das vezes, vêm sendo apresentadas de forma fragmentada e inconsistente. Como contraponto empreenderemos um esforço analítico pautado nas linhas gerais do projeto para interpretá-lo à luz do engendramento por agentes privados do meio técnico-científico-informacional em Santo André.

Embora as informações obtidas sobre o Projeto Cidade Pirelli acabem veiculando-o como um empreendimento imobiliário da Pirelli de grande porte, notamos que até então poucas ações concretas começaram a ser executadas para a viabilização deste empreendimento, caracterizando-o meramente como algo especulativo sobre as áreas que a empresa mantém ociosas.

Os reflexos desta substituição de atividades imprimiu em Santo André uma série de mudanças em sua constituição urbana, como por exemplo, a alternância do plano viário da cidade, quando ruas adquiriram novos sentidos, recapeamento asfáltico e alargamento, assim como, melhoria da iluminação pública nas áreas centrais, sobretudo naquelas que eram tradicionalmente industriais, e que vieram a se tornar ociosas em função da movimentação dos capitais ali presentes.

Projetos arquitetônicos também colaboraram de forma intensiva na requalificação urbana do município, através da ampliação de áreas verdes, praças públicas, parques, melhoria de passeios, e do aperfeiçoamento da rua Cel. Oliveira Lima, principal corredor de comércio popular do município, entre outras medidas pontuais que foram executadas pelo poder público almejando o resguardo da valorização do espaço intra-urbano, sobretudo em suas áreas centrais.

Enfim, tudo aquilo que viesse a contribuir de alguma maneira para a funcionalização e embelezamento urbano, foi realizado pelos agentes públicos e em parcerias com os agentes privados (PPP's), preparando o lugar para acolher novas atividades que a cidade passou a atrair como alternativa possível e viável para a minimização dos impactos sociais negativos, e para redução das rugosidades que começaram a se constituir no tecido urbano, decorrentes da transição do meio técnico-científico para o meio-técnico-científico-informacional.

A partir do segundo capítulo investigaremos as transformações ocorridas nos processos endógenos às indústrias, como reestruturação produtiva e a aplicação de modelos de produção flexível.

Para tanto, analisaremos dados referentes à cadeia produtiva de etileno da Petroquímica União, tal como os processos produtivos da empresa de bancos automotivos Johnson Controls que inaugurou uma fábrica no município de Santo André no ano de 1997. Tal fato nos serviu de pista para a compreensão das novas dinâmicas industriais que emergiram ao longo da década de 90 com a instauração do meio técnico-científico-informacional.

Ainda neste capítulo também veremos como ocorreu a requalificação dos processos produtivos da empresa Rhodia situada no município de Santo André desde a década de 1940. A Rhodia é um bom exemplo no que se refere à permanência de algumas indústrias na cidade. Pois, esta é uma empresa que transpassou os diversos meios que se sucederam ao longo dos anos, adaptando-se através de processos de reestruturação produtiva e de

gestão, somados aos interesses particulares da empresa que asseguraram sua permanência na cidade.

Presenciamos também em outras empresas, principalmente aquelas ligadas à cadeia automobilística ainda em vigor no ABC, a mesma realidade concernente à Rhodia. A partir desta constatação passamos a relativizar a desconcentração industrial ocorrida na década de 90 no município de Santo André e a refutar a idéia de desindustrialização.

De acordo com dados do Observatório Econômico da Secretaria de Desenvolvimento Econômico e Ação Regional da PMSA, nº4, ano2, 2004:

“Na indústria paulista foram extintos ao longo dos anos 90, 1 milhão e 100 mil empregos. A região metropolitana como um todo e o Grande ABC em particular sofreram a maior parte deste impacto. Mas a indústria do Grande ABC permanece como principal fonte de riqueza da região, ainda que tenha sido ultrapassada pelo setor de serviços no que diz respeito ao volume de postos de trabalho”.

Algumas das indústrias instaladas no município de Santo André ao longo da estruturação do meio técnico-científico perderam sua representatividade e liderança como agentes econômicos na contribuição tributária, pois parte das operações desenvolvidas passaram a ser realizadas em novas plantas industriais, havendo uma dispersão produtiva. Mesmo assim, empresas ligadas ao pólo petroquímico, por exemplo, não deixaram de exercer significativa colaboração tributária na arrecadação de impostos.

“Em 2001, 73% dos investimentos anunciados na região, convergiam para o setor industrial, 23% para o setor de serviços, e o restante para o comercial. Os investimentos industriais foram direcionados principalmente para a fabricação de produtos químicos, de borracha e de plástico, e para o setor automotivo, demonstrando uma tendência de continuidade do atual perfil produtivo da região”. (Observatório Econômico da Secretaria de Desenvolvimento Econômico e Ação Regional da PMSA, nº7, ano3, 2005)

Modernizações recentes instituídas nas cadeias produtivas no setor químico fizeram com que estas empresas relacionadas a este setor conseguissem manter seus índices de

produtividade, se adequando a novas práticas produtivas vigentes no período. Os índices de modernização presentes em empresas como a Petroquímica União - situada no pólo petroquímico de Capuava em Santo André - nos ajudaram a entender esta menor variação nos valores de arrecadação no imposto de circulação de mercadorias e serviços - ICMS.

Embora as empresas deste setor, também tenham se reestruturado produtivamente, modernizando seus processos ao longo dos anos 90, o fenômeno da desconcentração industrial, não incidiu de maneira tão intensa quanto em alguns ramos ligados à indústria automobilística e à metalurgia, em função da dependência maior que estas empresas mantêm em relação às economias de aglomeração cristalizadas no município, condições imprescindíveis para a viabilização de seus processos produtivos.

A rigidez dos fixos instalados - no caso o posicionamento estratégico das refinarias da Petrobrás, interligadas através de dutos em que os produtos derivados de petróleo escoam - e a pré-disposição das instalações das empresas que atuam dentro do pólo de Capuava como fornecedoras de insumos, ou que dependem dos subprodutos gerados nas refinarias, fizeram com que a organização espacial das unidades produtivas da cadeia de petroquímicos permanecesse inalterada na região, recebendo até mais investimentos do governo federal para ampliação de sua capacidade produtiva.¹

TABELA 01 - ICMS NO GRANDE ABC EM R\$ MILHÕES ENTRE 1991-2003

ANO	Metal-Mecânico	Química-Petroquímica	Material Eletro-eletrônico	Outras Indústrias	Total no GABC
1991	1854	1052	193	551	3650
1992	1350	1079	133	521	3082
1993	1758	1120	141	376	3394
1994	1884	1196	160	308	3549
1995	2232	1392	209	691	4524
1996	2437	1416	208	663	4723
1997	2177	1468	174	532	4351
1998	1249	1379	223	488	3339
1999	1021	1122	209	284	2636
2000	1120	1124	120	356	2721
2001	989	1245	144	211	2589
2002	821	1172	127	201	2321
2003	268	1087	98	174	1987
Var. %	-66,15	3,34	-49,11	-68,45	-45,57
Fonte – Secretaria da Fazenda do Estado de São Paulo in Observatório Econômico da Secretaria de desenvolvimento e Ação Regional da Prefeitura Municipal de Santo André, nº04, ano 2, 2004					

¹ Outras localidades também passaram a receber investimentos do Governo Federal ao longo dos anos 90, para a ampliação de sua capacidade produtiva, como é o caso do pólo Petroquímico de Camaçari na Bahia.

Nota-se desta forma, que a menor variação na arrecadação do ICMS está ligada justamente à contribuição da indústria química e petroquímica, variando em apenas 3,34% entre os anos de 1991 e 2003.

Ainda no segundo capítulo, veremos que a produção do setor de auto-peças asiático, também foi um dos fatores de fundamental importância para que as indústrias brasileiras passassem a adotar processos e políticas industriais mais racionalizantes, amparadas ou não por medidas políticas tarifárias empreendidas pelo governo federal, no intuito de tornar este segmento nacional mais competitivo, minimizando as perdas ocasionadas pela concorrência internacional.

Ainda neste sentido, mostraremos que as perdas trabalhistas da classe operária, frente aos modernos processos industriais cada vez mais automatizados e tecnicizados, que foram implementados de maneira vertical no interior das grandes empresas, também foram marcas da instituição do meio técnico-científico-informacional. Desta maneira, a classe operária repensou as possibilidades de luta e resistência aos abusos do capital no período.

A descentralização referente aos vínculos empregatícios da força de trabalho, através de subcontratações, contratos de trabalho temporários, terceirizações, expressam claramente a precarização das relações de trabalho. Estas formas de extração máxima de trabalho e mais-valia fazem parte de um cenário desolador e absolutamente competitivo e racionalizado que tomou conta do mundo do trabalho no contexto da globalização.

Muitas organizações sindicais tradicionais foram cooptadas e concentradas em grandes centrais sindicais que passaram a reproduzir ações pautadas sob o escopo político neoliberal, pouco fazendo por novas conquistas trabalhistas e simplesmente limitando sua ação a um caráter meramente assistencialista de realocação dos grandes contingentes de força de trabalho desempregada, que anseiam por uma nova inserção social através do trabalho.

Instituições trabalhistas mais combativas acabaram fragmentadas, vendo parte de seu poder de mobilização e estratégias de luta se perderem. Hoje a luta das centrais sindicais brasileiras deixou de ser a busca por condições dignas de trabalho e benefícios sociais, mas sim, uma luta em busca de qualquer forma de emprego, onde a força de trabalho dos homens possa ser aplicada - mesmo que de forma superexplorada e mal remunerada. A característica sindical brasileira no período atual deixa de ter uma conotação combativa e de novas conquistas trabalhistas assumindo uma postura resignada que mal visa assegurar conquistas trabalhistas obtidas em tempos passados.

Ao longo da década de 90 devido à crescente substituição do trabalho vivo pelo trabalho morto e ao aumento constante de autômatos aplicados aos processos produtivos que concederam ao capital industrial maior autonomia na concepção e estruturação de novas plantas produtivas, nas quais os conceitos de *downsizing* e reengenharia foram utilizados de forma intensiva através de possibilidades técnicas do meio técnico-científico-informacional como a robótica, a microeletrônica, os sistemas de automação, de informática e flexibilização aplicada aos processos produtivos.

No terceiro capítulo avaliaremos os limites da ação política pública na transformação e dinamização deste espaço urbano. Para tanto, faremos uma análise do Projeto Eixo Tamanduatehy apresentado a partir do final dos anos 90, com a premissa de promover uma dinamização do espaço intra-urbano andreense, através de ações coordenadas de planejamento urbano estratégico, pensando os espaços urbanos na nova dinâmica econômica fundamentada no setor terciário, como alternativa ao processo de desconcentração industrial relativa que o município sofreu ao longo da referida década.

Veremos que parte dos pretensos objetivos que o projeto almejava foi atingida conseguindo imprimir uma nova dinâmica em locais de antiga tradição industrial como é o caso das avenidas do Estado e Industrial. Por outro lado, uma série de entraves legais também impediu que o projeto avançasse, perdendo fôlego político, sobretudo a partir da morte de seu idealizador o prefeito Celso Daniel no ano de 2002.

Não temos por pretensão aqui traçarmos uma exaustiva análise da cidade em dois tempos, mas sim, compreendermos as novas dinâmicas geradas pelo meio técnico-científico-informacional no contexto da globalização no município de Santo André. Para tanto, inevitavelmente remeteremos nossa análise em alguns momentos a meios geográficos pretéritos em busca de um entendimento mais amplo, tal como o agregamento de um maior número possível de elementos e variáveis que possam nos auxiliar em nossa análise.

Por último, falaremos sobre a função turística da Vila de Paranapiacaba pertencente ao município de Santo André desde o ano de 2002. Esta antiga vila foi adquirida pelo município, no intuito de resgatar sua importância histórica enquanto local que marcou o início do processo da modernização brasileira, expressa através do advento do sistema ferroviário no país instituído com capital inglês a partir da segunda metade do século XIX.

A Vila de Paranapiacaba atualmente, além de manter a sua centralidade enquanto entreposto situado no planalto paulista para o escoamento de minérios, agrega agora

também uma importância turística fomentada através da ação política municipal, que visou atribuir um novo uso a um local histórico que se encontrava em estado de degradação.

Nossa leitura acerca de Paranapiacaba é uma tentativa de associação entre tais ações realizadas pelo poder público, como forma de dinamização do local através da fomentação do turismo e de atividades terciárias relacionadas a este, com o apoio da iniciativa privada que atua no local.

Desta forma, a revitalização da antiga vila ferroviária passa a ser vista por nós, como pretensão do poder público municipal, de dinamizar o local através da viabilização de ações que venham a favorecer ramos de atividade econômica terciários, inexplorados até então, que se mostraram como alternativa à diversificação e à ampliação do leque de atividades econômicas presentes no município de Santo André.

CAPÍTULO 01

NOVAS FORMAS DE UTILIZAÇÃO DO ESPAÇO LOCAL

1 - NOVAS FORMAS DE UTILIZAÇÃO DO ESPAÇO LOCAL

Novas dinâmicas espaciais foram desenvolvidas no município de Santo André ao longo de dois períodos que comportaram diferentes técnicas de produção, tal como, relações sociais que empirizaram variadas formas e funções correspondentes às demandas do capitalismo moderno, que ao longo de seus estágios desenvolveu formas de reprodução e acumulação de capital, através da utilização de novas técnicas de trabalho aplicadas aos processos produtivos, acrescidas cada vez mais de um caráter técnico-científico-informacional.

Frente a este panorama, as estruturas urbanas sofreram diversas transformações sendo condicionadas a atender às exigências que os processos produtivos, as relações de trocas comerciais, de circulação de mercadorias, capitais, informações e pessoas, requerem no capitalismo globalizado. Este contexto será aqui analisado à luz da teorização e periodização proposta por Milton Santos. Segundo este autor o período técnico-científico-informacional *“se inicia no período pós 2ª Guerra Mundial, e sua afirmação, incluindo os países de terceiro mundo, vai realmente dar-se nos anos 70”*. Santos ([1996]2002, p.238)

Se observarmos as transformações espaciais, notaremos que estas foram evoluindo na medida em que as etapas do capitalismo obtiveram avanços no Brasil.

Analisando os processos de desenvolvimento industrial e evolução das taxas de urbanização brasileiras, podemos dizer que as atividades industriais no Brasil sofreram evoluções significativas num intervalo de cada vinte anos, sobretudo no período desenvolvimentista (1930-1980), em que a difusão e incorporação de novas técnicas de produção e tecnologias aplicadas ao trabalho se davam com este relativo espaçamento de tempo.

Tais transformações estão relacionadas às evoluções técnicas e tecnológicas instituídas em empresas localizadas nos países desenvolvidos (centrais), nos quais novas técnicas de produção aplicadas ao trabalho foram sendo criadas e emanadas em direção aos países subdesenvolvidos, que as absorveram em momentos posteriores, devido à impossibilidade de uma propagação simultânea destas inovações, limitada muitas das vezes, pelas possibilidades técnicas e de circulação material em vigência. Assim, a difusão destes vetores externos, dependia de um tempo da maturação para atingir os países periféricos subdesenvolvidos.

Porém, este espaçamento de tempo mencionado acima (duas décadas), como tempo de renovação e atualização das técnicas e tecnologias aplicadas ao trabalho, só faz algum

sentido, se o aplicarmos num recorte temporal em que os processos de industrialização vigentes no país (a partir da década de 1930, até meados dos anos 80), encontravam-se circunscritos ao meio técnico-científico; pois o tempo de difusão de tais transformações obedecia a um ritmo mais lento.

“O período técnico vê a emergência do espaço mecanicizado. Os objetos que formam o meio não são apenas objetos culturais, eles são culturais e técnicos, ao mesmo tempo. Quanto ao espaço, o componente material é crescentemente formado do “natural” e do “artificial”. Mas o número e a qualidade dos artefatos variam. As áreas, os espaços, as regiões, os países passam a se distinguir em função da extensão e da densidade da substituição, neles, dos objetos naturais e dos objetos culturais, por objetos técnicos” Santos ([1996]2002, p.236)

Este espaçamento tende a tornar-se menor, ou quando não muito pequeno, a partir do início da década de 1990, quando a instituição de uma nova dinâmica baseada na simultaneidade de tempos em relação aos tempos globais, aos tempos hegemônicos, norteados através do estabelecimento de um relógio único, passa a vigorar de forma mais intensa nos países subdesenvolvidos, sobretudo nas metrópoles destes países.

As atualizações e as difusões técnicas e tecnológicas a partir de então, se propagam na mesma intensidade nas diversas localidades do mundo, ou ao menos, naquelas que se encontram permeadas e inseridas de forma mais intensa pelos nexos da globalização.

A noção de simultaneidade dos eventos torna-se real, porém não absoluta.

Milton Santos ([1996]2002, p.178-179) nos mostra que:

“uma das características marcantes do sistema atual, comparado com os anteriores, é a rapidez de sua difusão. As inovações tecnológicas introduzidas nos vinte anos após a Segunda Guerra Mundial se espalharam duas vezes mais rapidamente do que aquelas introduzidas depois da Primeira Guerra Mundial e três vezes mais do que as introduzidas entre 1890 e 1919. Essa rapidez na adoção de novas tecnologias também pode ser medida com outros parâmetros, por exemplo, o respectivo período de desenvolvimento, construído pela soma de dois momentos, isto é, o

período de incubação e o período de desenvolvimento comercial, ou, em outras palavras, o tempo que dura entre o encontro de uma nova tecnologia, sua aceitação como válida para fins industriais e sua afirmação histórica, com seu uso generalizado. No começo do século XX, o período de desenvolvimento de uma tecnologia era, em média 37 anos, prazo que baixa para 24 anos no período entre as duas guerras mundiais, para reduzir-se a 14 anos após a Segunda Grande Guerra. A velocidade de adoção neste último período é duas vezes maior que no segundo e três vezes maior que no primeiro. Será temerário indicar qual é, hoje, o período de desenvolvimento...”

As possibilidades técnicas em vigência, ainda que de certa maneira cooperem para reforçar a noção de simultaneidade, adquirem maior força nos territórios difusores das inovações tecnológicas, ou seja, nos países em que a produção das inovações se realiza, pelo fato de serem territórios mais especializados e dotados de uma infra-estrutura tecnológica e informacional mais elevada. No entanto, as metrópoles dos países subdesenvolvidos, também se encontram permeadas por tais fluxos informacionais, embora com menor densidade em relação a alguns territórios dotados de maior sofisticação tecnológica. Daí a nossa objeção, em relação a algumas abordagens sociológicas que propagam a questão da simultaneidade de difusão dos fixos necessários para a criação de infra-estruturas estruturantes de redes, quando o que vemos é a coexistência de distintas temporalidades presentes nos diferentes territórios que absorvem as inovações tecnológicas em momentos diferenciados.

Pois, se por um lado, os fluxos informacionais têm a capacidade de deslocamento simultâneo em tempo real, ou são ao menos constituídos para este fim; por outro, a materialidade necessária para a produção de mercadorias, pautadas dentro de novas diretrizes tecnológicas, ou mesmo, o aperfeiçoamento de sistemas informacionais pretéritos, se difunde de uma forma um pouco mais lenta sob os territórios, nos fazendo repensar de forma cautelosa, algumas idéias acerca da simultaneidade das difusões tecnológicas, e observarmos que as estruturas produtivas e informacionais detêm um cunho híbrido, formado por objetos, técnicas e tecnologias e normatizações datados em diferentes momentos, mas que agregados, se articulam sob a forma de sistemas produtivos, ou viabilizadores destes.

Assistimos nos países subdesenvolvidos uma interação cada vez mais elevada entre diferentes formas de produção, gestadas em distintos momentos históricos. Vemos desta maneira, a coexistência de formas e funções distintas, integradas aos processos produtivos contemporâneos, viabilizando assim, uma nova estrutura produtiva construída através desta coexistência².

Assistimos então, a uma interação cada vez mais elevada entre os processos produtivos, dada às possibilidades técnicas, tal como uma imbricação entre diferentes atividades produtivas, que se inter-relacionam, ainda que fixadas em territórios distintos.

Para a viabilização destas atividades, notamos a forte presença das atividades não hegemônicas, circunscritas a um circuito inferior da economia urbana da qual Milton Santos sinalizava como imprescindíveis muitas das vezes para a operacionalização de atividades ligadas ao um circuito superior.

No município de Santo André, assim como na região do ABC paulista, observamos que o deslocamento dos grandes capitais para outras localidades do país, impulsionou a ampliação de negócios menores, principalmente àqueles ligados ao comércio e serviços. De acordo com a reportagem veiculada pelo jornal Diário do Grande ABC, em 16 de março de 2005, “*o boletim do observatório econômico da Prefeitura de Santo André revelou em janeiro do ano passado os efeitos da desindustrialização que atingiram o setor de varejo, com bases em informações obtidas junto ao Caged (Cadastro Geral de Empregados e Desempregados) do Ministério do Trabalho e Emprego: dos 35.465 estabelecimentos formalizados no Grande ABC em 2002, nada menos que 23.896, ou 67% do total correspondiam a negócios sem ao menos um empregado registrado. “São praticamente negócios de sobrevivência. (Diário do Grande ABC, Caderno de Economia, p.03)*

Estariamos desta forma, presenciando a ampliação do denominado circuito inferior.³ “*O circuito inferior está essencialmente construído por formas de fabricação de “capital não-intensivo”, por serviços não modernos, geralmente abastecidos pelo nível de venda e varejo e pelo comércio em pequena escala e não moderno”*. Santos ([1973] 2005, p.97)

² Não pretendemos em nossa análise absolutizarmos o caráter informacional e imaterial do capitalismo globalizado, como fizeram alguns sociólogos que se debruçaram em análises tecidas ao longo dos anos 90. Mas sim, entender como novas tecnologias, técnicas e modalidades de trabalho emergentes, usufruem deste caráter informacional para viabilizar os processos de acumulação de capital, sem com isto cairmos na armadilha de isolar a materialidade muitas vezes imbricada nestas formas informacionais. A exemplo disto ver Negri, A; Lazzarato, M (2001) e Negri, A; Hardt, M (2001)

³ Ver Santos, Milton *O espaço dividido – Os dois circuitos da economia urbana*, São Paulo, Edusp.

Pois na medida em que grandes capitais passaram a se deslocar para outras localidades do território brasileiro em meados dos anos 80, muitos trabalhadores destas indústrias que obtiveram ganhos de longa data passaram a investir na abertura de pequenos e médios negócios, muitas das vezes aproveitando o conhecimento técnico herdado do trabalho industrial realizado nas indústrias.

Geralmente estes estabelecimentos possuem características pertinentes a uma economia familiar, pelo fato de serem erigidos muitas das vezes em salões agregados às residências destes trabalhadores. Em Santo André, ao longo dos anos 90 abriram muitos estabelecimentos nesta direção.

Dentre os negócios abertos com dinheiro das rescisões contratuais, estes variam desde pequenos restaurantes, mini-mercados, rotisseries, pequenas oficinas mecânicas e automotivas, serviços de distribuição de água mineral, pequenas lojas de roupas abertas em bairros periféricos, serviços de pedreiros, pintores, jardineiros, cozinheiros, entre outros.

Muitos destes estabelecimentos atuam com um caráter informal, o que causa grandes dificuldades de quantificação de atividades ligadas a este setor terciário em função da ausência de dados sistematizados que nos impediu de traçarmos um panorama mais abrangente sobre este circuito inferior.

De acordo com Botelho (2001, p.123) *“a transferência de trabalhadores de postos de trabalho ligados à indústria automotiva para o setor terciário faz-se presente na região do ABC. Proliferam pequenos negócios abertos com dinheiro de indenizações obtidas com as demissões e com o processo de “demissão voluntária”; investimentos em shopping centers e imóveis, além de grandes redes de lojas.”*

Frente a isto, não podemos absolutizar a primazia do circuito inferior, tendo em vista que a retirada de parte dos capitais industriais da região representou também a abertura de possibilidades de desenvolvimento maior de um terciário ligado ao circuito superior da economia, como grandes hipermercados, shoppings centers e serviços em geral.

O que passa a ocorrer frente à divisão territorial do trabalho instituída no território brasileiro é uma sincronização das atividades produtivas estabelecendo circuitos espaciais da produção em escala global. Ou seja, constituem-se redes onde os territórios operam enquanto pontos situados em localizações estratégicas do globo, que são utilizados pelo capital de acordo com as suas necessidades, para que o processo de acumulação possa se realizar.

Assim, um dado território é usado de acordo com aquilo que ele possa oferecer em termos de forças produtivas e condições que minimizem os gastos para instalação e produção neste local, ou seja, os espaços são medidos de acordo com a sua possibilidade de aumento de produtividade e da oferta e concessão de incentivos para que os capitais possam se alocar. Pois, no contexto do período técnico-científico-informacional, as barreiras naturais quanto às distâncias já não se apresentam mais como empecilhos intransponíveis para que a produção e a circulação de mercadorias possam se realizar em escala global. Porém, mesmo frente a este panorama de grande mobilidade do capital, a localização ainda exerce um papel imprescindível na alocação dos capitais.

“A produção dos objetos urbanos só pode ser entendida e explicada se forem consideradas suas localizações. A localização é ela própria, também um produto do trabalho e é ela que especifica o espaço intra-urbano. Está associada ao espaço intra-urbano como um todo, pois refere-se às relações entre um determinado ponto do território e todos os demais”
Villaça (2001, p.24)

Infra-estruturas tradicionais presentes no Brasil, foram instaladas de maneira concentrada em algumas regiões, (como no caso do Sudeste brasileiro), isto fez com que muitos investimentos dependentes das denominadas economias de aglomeração permanecessem presentes no município de Santo André⁴.

De acordo com Negri (1996, p.16) *“as firmas que se localizam em centros maiores, com custos mais elevados, seriam aquelas que dependem mais estritamente das vantagens aglomerativas oferecidas.”* Consequentemente a estruturação das aglomerações industriais se deu de forma paralela a melhoria e instalação das infra-estruturas urbanas, sobretudo em regiões metropolitanas como as de São Paulo e Rio de Janeiro.

“A indústria brasileira concentrou-se espacialmente, agravando o problema da taxa de exploração, na medida em que criava vastas áreas do território nacional que nada tinham a oferecer além da mão-de-obra barata que migrava junto aos grandes centros urbano-industriais” Botelho (2001, p.120)

⁴ Um bom exemplo é o caso das empresas que compõem o Pólo Petroquímico de Capuava, como Petroquímica União, Unipar, Solvay, etc, principais contribuintes na arrecadação de ICMS para o município andreense.

Porém, com o advento e melhoria do setor de telecomunicações, tal como a ampliação rodoviária interligando as principais regiões do Brasil e a incorporação de sistemas informacionais aos processos produtivos este panorama de excessiva concentração industrial, passou a ceder espaço para outras áreas dentro do próprio âmbito metropolitano de regiões como o Nordeste, Centro-Oeste e Sul do país, expandindo-se ao longo dos principais eixos rodoviários.

Durante os anos 90, a instalação de diversas montadoras fora da tradicional região industrial⁵ Isto não nos permite desconsiderar que os lugares deixaram de ser escolhidos de forma seletiva pelos grandes capitais, de acordo com as funções que estes almejam desenvolver numa dada localidade.

De acordo com Roberto Lobato Corrêa:

“no processo de organização de seu espaço o homem age seletivamente. Decide sobre um determinado lugar segundo este apresente atributos julgados de interesse, e de acordo com os diversos projetos estabelecidos. A fertilidade do solo, um sítio defensivo, a proximidade da matéria-prima, o acesso ao mercado consumidor, ou a presença de um porto, de uma força de trabalho não qualificada e sindicalmente pouco ativa, são alguns dos atributos que podem levar a localizações seletivas. Os atributos acima indicados encontrados de forma isolada ou combinada, variam de lugar para lugar e são avaliados e reavaliados sistematicamente”. Corrêa (1995, p.36)

E Adriano Botelho nos adverte que *“a expansão do capital se dá também em direção a áreas antes marginalizadas ou subutilizadas no processo de acumulação capitalista, integrando-as ao circuito mundial de geração de valor, o qual, por sua vez, é aprofundado e estreitado. Mas o capital torna-se altamente seletivo com relação aos pontos em que se instala, abandonando grandes áreas do globo, como quase toda a África, América Latina e Europa Oriental.”* Botelho (2001, p.118)

O capital, dada a sua flexibilidade para investimentos em diferentes setores, e frente a processos de especulação imobiliária, e investimentos muito mais rentáveis na esfera financeira, passa a ser cada vez mais seletivo na escolha de localidades, para implantação

⁵ Podemos apontar como exemplos o caso da Mitsubishi Motors instalada em Catalão-GO em 1998, ou mesmo o caso da Ásia Motors e da Hyundai instaladas no estado da Bahia no final dos anos 90.

das atividades produtivas. A racionalização tanto das estruturas fabris, quanto dos processos produtivos, é condição indispensável para assegurar sua competitividade (global), e para que os investimentos desta natureza ainda possam se mostrar vantajosos, frente a possibilidades financeiras de reprodução e lucratividade de capital muito mais atraente. Essa é uma das características que sintetiza as relações capitalistas no contexto da globalização.

No entanto, as mudanças nos processos produtivos e a utilização de novos sistemas técnicos modificaram antigas formas e estruturas presentes no espaço, requerendo a estruturação de novos fixos. Nossa proposta é evidenciar como estas formas expressas na paisagem podem dar pistas para a decodificação de processos históricos e relações sociais que foram sendo transformadas ao longo dos anos por relações dialéticas entre território-localidade, globo-território-localidade e vice-versa. Nosso esforço será o de captar tais relações.

“O estudo das formas é sem dúvida estudo do espaço urbano, mas não é específico do espaço urbano. Muito pelo contrário, as formas são atributos de todo o espaço (árvores, cadeiras, canetas). No entanto, para explicar as formas urbanas, os bairros, às direções de crescimento, a forma da mancha urbana, a verticalização, densidades, etc, é indispensável considerar as relações de determinado ponto, ou conjunto de pontos, com todos os demais pontos do espaço urbano.” Villaça (1996, p.24)

Tomando como referência o município de Santo André, onde novas configurações no espaço intra-urbano desta cidade, foram (re) desenhadas em função da movimentação e dinâmica dos capitais, percebemos a reutilização de antigas formas que abrigavam atividades industriais instituídas em tempos pretéritos.

O período técnico-científico-informacional, além de ter alterado substancialmente a composição das atividades econômicas em vigor no município andreense após a segunda metade dos anos 80, reestruturou os modos de produção já instituídos, tal como as estruturas espaciais, adequando-as e as inserindo em novos circuitos espaciais de produção.

Para Milton Santos *“cada lugar, cada subespaço, assiste como testemunha e como ator, ao desenrolar simultâneo de várias divisões do trabalho. Comentemos duas situações. Lembremo-nos, em primeiro lugar, de que a cada novo momento histórico muda a divisão do trabalho. É uma lei geral. Em cada lugar, cada subespaço, novas divisões do trabalho chegam e se implantam, mas sem exclusão da presença dos restos de*

divisões do trabalho anteriores. Isso, aliás, distingue cada lugar dos demais, essa combinação específica de temporalidades diversas. Em outra situação, consideremos, apenas, para fins analíticos, que, dentro do todo, em uma dada situação, cada agente promove sua própria divisão do trabalho. Num dado lugar, o trabalho é a somatória e a síntese desses trabalhos individuais a serem identificados de modo singular em cada momento histórico”. Santos, ([1996]2002, p.136)

As técnicas são uma importante pista para a compreensão da transição que veio se realizando, pois elas expressam distintos momentos da produção capitalista, nos auxiliando no entendimento do avanço e da coexistência entre os meios técnico-científico e técnico-científico-informacional.

A evolução das técnicas de produção aplicadas ao trabalho industrial nos revela muito sobre os progressos tecnológicos que marcaram a transição entre períodos. A periodização na qual este trabalho se apóia foi construída tendo como base acontecimentos históricos, os quais serviram como marcos desta transição.

Na história, a evolução das técnicas sempre auxiliou pesquisadores a delimitarem períodos em função do grau de sua aplicabilidade e hegemonia. Na medida em que uma determinada técnica foi sendo parcialmente suprimida por novas formas de produção, presenciamos geralmente a inauguração, ou aperfeiçoamento de um determinado período.

A estruturação da divisão territorial do trabalho, através de novas dinâmicas territoriais constituídas no período em questão, nos serviu como chave para a compreensão de como novas localidades incorporaram atividades tradicionalmente concentradas em localidades específicas do território, fazendo que estas por sua vez, se adaptassem às novas exigências dos modernos processos de acumulação de capital.

Ao desenrolar de novas técnicas de produção, uma nova divisão territorial do trabalho consubstanciada com as novas formas de acumulação de capitais e produção e circulação de mercadorias se efetivaram. Assim, a nova organização espacial no período técnico-científico informacional é o subsídio para que as formas de produção flexíveis possam se realizar com sucesso.

Os processos produtivos também contribuem como uma variável de suma importância na estruturação do espaço geográfico, pois além das técnicas (aglutinadas nestes processos) é através da utilização ideológica dos territórios pelos atores

hegemônicos, que são engendradas formas de estruturação espacial, viabilizadoras de demandas requeridas em diferentes estágios do desenvolvimento do capitalismo.

Assim, através de uma investigação empírica, acrescida de um referencial teórico, pautado na ciência geográfica, e sempre procurando estabelecer um diálogo pertinente com outras ciências sociais afins; como as estruturas, formas e funções em vigor no município de Santo André implementadas a partir da segunda metade da década de 1980, alteraram a composição paisagística da cidade, para serem adaptadas às novas exigências do denominado meio técnico-científico-informacional.

De acordo com Santos, as formas-conteúdo nos revelam muito sobre um determinado lugar, pois nelas estão contidas relações sociais estabelecidas pelos homens em distintos momentos históricos, nos permitindo assim, entendermos como a evolução da sociedade se dá no tempo e no espaço.

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

A divisão territorial do trabalho e a reestruturação endógena das técnicas produtivas, tal como a externalização dos processos produtivos utilizando a cidade como apêndices desencadearam significativas transformações espaciais em decorrência da utilização da infra-estrutura urbana dos diversos territórios, condicionados a responderem às demandas das formas flexíveis de produção, e dispersão ao longo dos territórios de unidades produtivas cada vez mais interligadas via sistemas informacionais.

Instaura-se desta maneira um movimento dialético de reestruturação sócio-espacial, onde o espaço é condicionado para responder às demandas do meio em vigência, ou em fase de instauração. Ao mesmo tempo, este espaço torna-se também condicionador de ações para que novas formas e funções possam ser aprimoradas, ou desenvolvidas, de forma ampla ou pontual, em diferentes momentos e partes do globo, tendo em vista que algumas estruturas já presentes no espaço são pré-condição, para que outras venham a se desenvolver, ou mesmo tornarem-se aprimoradas. Desta maneira, vemos que a evolução de um meio geográfico pode se dar através de acréscimos e/ou substituições.

Este condicionamento que o espaço sofre para atender às demandas dos atores hegemônicos remete ao papel político do Estado, enquanto viabilizador e condicionador de tais estruturas que visam atender aos interesses dos atores hegemônicos.

Através da instituição de diretrizes políticas, o Estado colabora, (sobretudo nas áreas ocupadas pelos agentes hegemônicos), estruturando o espaço de acordo com as diretrizes estabelecidas diretamente por estes agentes, geralmente corporificados como empresas multinacionais, ou grandes instituições financeiras atuantes em negócios imobiliários. Ou estabelece uma cooperação através de medidas políticas e diretrizes de planejamento urbano, como é o caso dos planos diretores que visam harmonizar de alguma forma, a relação de uso dos territórios pelos agentes privados.

Santos ([1978] 2005, p.62) afirma que *“a todo o momento são criadas novas formas para responder a necessidades cada vez mais precisas, ao mesmo tempo em que velhas formas mudam de função, dando lugar àquela nova geografia construída sobre velhos objetos de que falava Kant. Assim, as formas não têm as mesmas significações ao longo da história universal, do país, da região, ou do lugar. Qualquer que seja o instante em que as examinemos, as formas, tomadas isoladamente, representam uma acumulação desigual de tempos; e sua compreensão, desse ponto de vista, depende do entendimento do que foram as divisões do trabalho pretéritas. Mas seu valor sistêmico, que é seu valor atual e real, depende da divisão do trabalho em vigência”*.

O autor ainda acrescenta que seria impossível pensar em evolução do espaço se o tempo não tivesse existência como tempo histórico, com um caráter contínuo e evolutivo, sendo igualmente impossível imaginar que a sociedade possa se realizar sem o espaço, ou fora dele. A evolução da sociedade se dá no tempo e no espaço.

Estas proposições destacam a grandiosidade e importância que o espaço geográfico detém, expressadas através de materialidades, ações e normatizações que engendram sua dinâmica espacial.

Milton Santos nos alerta que, *“conforme ficou implícito, o tempo (processo) é uma propriedade fundamental na relação entre forma, função e estrutura, pois é ele que indica o movimento do passado ao presente.*

Cada forma sobre a paisagem é criada como resposta a certas necessidades ou funções do presente. O tempo vai passando, mas a forma continua a existir. Consequentemente, o passado técnico da forma é uma realidade a ser levada em consideração quando se tenta analisar o espaço. As mudanças estruturais não podem recriar todas as formas, e assim somos obrigados a usar as formas do passado. A flexibilidade na construção de novas formas, quando a sociedade está passando por mudanças estruturais, decresce com o tempo, em decorrência da imobilidade inerente que por vezes caracteriza a forma preexistente. Por isso, um certo grau de adaptação à paisagem preexistente deve prevalecer em cada período”
Santos (1985, p.54)

Tais transformações se desencadeiam de forma sucessiva. Ao longo do tempo histórico, o espaço vem sendo reconstituído a todo o momento, e utilizado de diferentes maneiras, adquirindo assim, características particulares que expressam as demandas requeridas e gestadas nos diferentes períodos. No entanto, coexistem formas, funções e estruturas que marcam distintos períodos históricos.

Porém, por mais que as mudanças nas formas e nas estruturas que as integram, venham a ser elementos que comumente realizam um progresso paralelo, vemos em outros momentos, resquícios da permanência de divisões sociais do trabalho pretéritas, ainda presentes, realizando um papel ativo de suma importância na dinâmica sócio espacial.

Daí o fato de insistirmos na coexistência de formas e funções dentro de um mesmo espaço, ainda que novas estruturas tenham sido gestadas. Desta forma, as novas formas de produção contemplam novas tecnologias e processos técnicos aplicados ao trabalho, sendo que sua viabilização depende de outras formas já contidas no espaço, que podem ou não, adquirirem um novo significado de acordo com a demanda processual em vigência.

No município de Santo André pudemos observar as transformações destas formas, sobretudo a partir de meados da década de 1980, quando as estruturas correspondentes às indústrias instaladas no município, sofreram remodelações endógenas nos seus processos produtivos, ocasionando mudanças exógenas na paisagem da cidade, que cada vez mais, se desenvolveu de acordo com novas demandas impostas pelo capital.

Desta maneira, através destas transformações nas formas, ocorre a necessidade de adaptação das infra-estruturas vigentes no município, para atender às demandas de novas funções, ou mesmo, remodelações das atividades exercidas por estas empresas.

Ferrari (2005) nos ajuda a pensar como as empresas dentro do período atual extravasam seus domínios de atuação para fora das unidades produtivas, utilizando cada vez mais as cidades como entreposto, na viabilização da circulação de mercadorias, informações e capitais. Assim, a autora nos sugere um termo muito interessante para estes processos denominado: “*fabrificação das cidades*”.

A partir daí, há uma contradição no período atual. Ao mesmo tempo em que as unidades produtivas tornam-se cada vez mais enxutas e racionalizadas através da implementação de sistemas técnicos incorporados à produção, todo aquele material que anteriormente era armazenado e estocado nos galpões seriados, agora está em constante circulação para atender às necessidades de um sistema de produção *just in time*. Isto gera uma necessidade de adequação das estruturas urbanas para a viabilização de tais processos, como a criação de novas estruturas viárias (mais largas) e novos traçados estrategicamente pensados, para viabilizar entregas de suprimentos, ou bens acabados, prontos para a comercialização.

De acordo com Ferrari quanto à organização do espaço e aproveitamento dos tempos de trabalho, “*uma parte das fábricas ficou mais enxuta, espaçosa, silenciosa e racionalizada ocupando menor quantidade de trabalho vivo e maior quantidade de trabalho morto. As cidades, em contrapartida, tornaram sua efetiva extensão: os poderes públicos viabilizaram as conexões entre os agentes da produção, agora mais separados espacialmente, e devem se responsabilizar pela implementação da infra-estrutura adequada para suportar os fluxos criados por esta separação*”⁶. Ferrari (2005, p.45)

Outro fato expresso na paisagem foi a desativação de muitas fábricas que atuavam no município e que deixaram de realizar suas atividades, procurando novas localidades que se mostraram mais compatíveis com as exigências do capital industrial, que adquiriu uma mobilidade cada vez mais elevada, possibilitando assim, a desconcentração de algumas atividades produtivas que ainda estavam ligadas a um determinado local em decorrência de sua localização estratégica.

⁶ Um exemplo ilustrativo disto é a criação do Rodoanel em fase de instauração, que circundará toda a área metropolitana de São Paulo, atuando como uma espécie de esteira rolante para a circulação, possibilitando a criação de centros de distribuição localizados ao longo destes eixos rodoviários, sobretudo nas cidades próximas aos grandes centros consumidores finais. No caso de São Paulo um bom exemplo são as ramificações formadas através das rodovias Bandeirantes, Anhanguera, Dutra, Ayrton Senna, Raposo Tavares, Regis Bittencourt, Fernão Dias que possibilitam a expansão destas empresas, ou entrepostos de distribuição, para áreas expandidas dentro do âmbito metropolitano paulistano, viabilizando assim, a distribuição de mercadorias.

Em períodos de menor flexibilidade produtiva e menor utilização de sistemas informacionais, as aglomerações industriais eram a condição *sine qua non* para a operacionalização da produção.

Para Milton Santos “*cada atividade tem um lugar próprio no tempo e um lugar próprio no espaço. Essa ordem espaço-temporal não é aleatória, ela é um resultado das necessidades próprias à produção. Isso explica porque o uso do tempo e do espaço não é feito jamais da mesma maneira, segundo os períodos históricos e segundo os lugares, e muda, igualmente, com os tipos de produção*”. Santos (1978, p.203)

Assim, o relativo esvaziamento industrial ocorrido no município de Santo André, a partir do início da década de 1980, reflete também como se dá a inserção da cidade frente à divisão territorial do trabalho que veio adquirindo diferentes formas, compartilhando com outras localidades atividades industriais tradicionalmente instituídas no município. No período anterior a esta década, a composição setorial econômica da cidade de Santo André, de forma geral, estava bem limitada e circunscrita ao circuito espacial da produção de automóveis, auto-peças, químicos e borrachas. No entanto, a partir da segunda metade dos anos 80, a cidade sofre uma perda relativa destes setores mencionados, sobretudo daquelas empresas ligadas ao circuito automobilístico.

Um dos aspectos associados a esta pesquisa é o fenômeno das “deseconomias de aglomeração”, responsável também por uma nova divisão territorial da produção. Para tanto, segundo análises locais e a opinião de alguns representantes do setor industrial, a aglomeração de fábricas formadas em função das economias de aglomeração foram responsáveis pela potencialização das perdas de investimentos industriais no município de Santo André.

Muitos fatores como a elevação do custo da força-de-trabalho, o valor do metro quadrado de terras, os problemas com congestionamentos, a latente tensão capital-trabalho, a presença de uma classe operária constituída e bem delimitada, etc, atuaram como fatores contribuintes para que houvesse a redução dos investimentos industriais na região do ABC neste período.

Por outro lado, a localização geográfica da cidade, situada de forma estratégica em relação às principais rodovias do estado, tal como em relação ao porto de Santos, principal canal de exportação/importação do país, e pelo fato também, da região estar aparelhada por uma boa infra-estrutura urbana, muitas empresas ainda optaram por arcar com o denominado “custo ABC”.

Segundo Negri (1996, p.15) este fenômeno de deseconomias de aglomeração se constitui num “conjunto de variáveis, entre as quais se destacam os maiores custos de transportes, de terrenos, de serviços, e de infra-estruturas urbanas, incluindo outras que provocaram a alteração na organização da produção e na sua produtividade, como maiores dispêndios de tempo com transporte, ampliação do poder sindical da classe trabalhadora, questões ambientais, deteriorização das condições de vida nos grandes centros urbanos, queda na produtividade do trabalho, etc”.

No item seguinte passaremos a discorrer sobre o relativo movimento de desconcentração industrial que marca a transição do meio técnico-científico para o meio técnico-científico-informacional no município de Santo André, a partir da segunda metade da década de 1980, elucidando assim, o despontamento deste mediante algumas transformações sócio-espaciais ocorridas no período em questão.

1.1 -DESCONCENTRAÇÃO INDUSTRIAL RELATIVA

A dinâmica sócio-espacial do município de Santo André localizado na região metropolitana de São Paulo passou por significativas transformações a partir da segunda metade da década de 80, quando ocorreram uma série de mudanças e adaptações das atividades industriais tradicionalmente instituídas no município, que num primeiro momento implicaram em mudanças significativas expressas na paisagem local.

Utilizaremos a paisagem como categoria geográfica *a priori*, como fator evidente daquilo que pretendemos analisar, que é a consolidação do meio técnico-científico-informacional durante o período. Cautelosamente, não colocamos esta categoria como centro de nossa análise, dada suas limitações, mas tomamo-la como algo imprescindível, para maior compreensão dos processos vigentes no período.

Os processos de desconcentração industrial, tal como, a permanência de algumas atividades que sofreram mudanças em seus processos produtivos, visando tornarem-se mais competitivas frente à lógica e as demandas do meio técnico-científico-informacional geraram transformações na composição setorial econômica das atividades desenvolvidas no município no período em questão.

Segundo Santos ([1996]2002, p.239):

“O meio técnico-científico-informacional “trata-se de uma cientificização e de uma tecnicização da paisagem. Por outro lado, a informação não está apenas presente nas coisas, nos objetos técnicos, que formam o espaço, como ela é necessária à ação realizada sobre as coisas. A informação é o vetor fundamental do processo social e os territórios são desse modo, equipados para facilitar sua circulação. Desta maneira, os espaços assim requalificados, atendem sobretudo, aos interesses dos atores hegemônicos da economia, da cultura e da política e são incorporados plenamente às novas correntes mundiais. O meio técnico-científico-informacional é a cara geográfica da globalização”.

Sendo assim, Santo André pode ser exemplar diante desta indicação, pois experimentou uma profunda requalificação urbana a partir da segunda metade da década de 1980. Ainda que as transformações mais significativas se deram ao longo da década de 90;

quando um movimento de desconcentração industrial decorreu de novas possibilidades produtivas que englobaram desde:

- A utilização mais ampla do território enquanto *locus* da produção, sendo que este passou a ser a extensão de cadeias produtivas cada vez mais complexas e interconectadas via sistemas de informação;
- Possibilidade de uma maior dispersão de fixos tornando-os intermitentes, porém, interligados através de densas redes que passam a permear cada vez mais os territórios;
- Racionalização e separação qualitativa do trabalho nos processos produtivos, sendo que atividades de administração e gestão empresarial, tal como, formas de veiculação de informações encontram-se localizadas majoritariamente nas metrópoles, enquanto as atividades produtivas são operadas em regiões metropolitanas expandidas, ou mesmo, em localidades sem históricos industriais pré-estabelecidos, passando assim, a atrair novas plantas industriais, em função de concessões tributárias e investimentos em infra-estrutura urbana, geralmente empreendidos por agentes públicos locais. Fomenta-se assim, guerras fiscais que acabam por aquecer a valorização imobiliária de novos lugares (e consequentemente) a “desvalorização” de outros em decorrência das perdas ocasionadas, e por esta incessante competitividade intra e extraterritorial, que se tornou meta e sinônimo de eficiência para os diferentes gestores públicos.
- Condicionamento dos territórios e aperfeiçoamento logístico para que o escoamento da produção possa atingir mercados consumidores que estão localizados num âmbito nacional ou internacional.

Ferrari (2005, p.57) nos ajuda a pensar as formas adquiridas dentro no período técnico-científico-informacional, apontando elementos convergentes a este. A autora congrega através de suas proposições, um painel minucioso de características sócio-espaciais e políticas e suas respectivas conseqüências que são características expressivas

do período em questão rejeitando assim, a simplificação finalística do termo reestruturação produtiva, detalhando outras variantes deste processo como:

- *Reconfiguração da base técnica dos processos de trabalho no chão-de-fábrica ocasionando elevados índices de desemprego industrial;*
- *Aumento do caráter cooperativo do trabalho, com o consumo produtivo pelo capital de maior número de atividades expulsas ou não, do interior das unidades produtivas fabris, acarretando uma intensificação no uso do solo urbano;*
- *Indicação de que o setor de serviços é a solução para este desemprego industrial;*
- *Generalização do uso da informática e da teleinformática;*
- *Reacomodamento do Estado às exigências do capital;*
- *Arcabouço teórico pautado no cooperativismo, no voluntariado, na cidadania, no desenvolvimento econômico local;*
- *Ampliação da produtividade do trabalho.*

E acrescentamos:

- Precarização da vida social;
- Pauperização salarial;
- Crescimento do trabalho informal;
- Crise da centralidade da categoria trabalho e crescente aumento do exército de reserva, que passa a usufruir de auxílios pontuais de caráter assistencialista, concedidos através dos poderes públicos em todas as suas instâncias.
- Crescente atuação do denominado terceiro setor, mediando políticas que deveriam ser empreendidas pelo Estado nacional, e que, no entanto, passou a atuar como fomentador destas instituições

Elencamos algumas das disparidades que o período técnico-científico-informacional, imprimiu nos territórios através de contradições desencadeadas com maior, ou menor grau intensidade.

O *Observatório Econômico* nº04, ano 2, 2004, mostra que as transformações ocorridas nas últimas décadas, fizeram emergir intensamente o desemprego estrutural, ampliando o número de empregos precários, produzindo modificações na composição dos setores econômicos, e provocando alterações nas formas organizacionais e tecnológicas, agravando com isso, o quadro social e gerando novos problemas sócio-econômicos.

Barros (2001, p.03) aponta que *“no referido período, a crise da dívida externa latino-americana e a recessão da economia mundial, implicaram em ajustes nos custos exigidos pela intensificação da concorrência internacional, fazendo com que um novo paradigma de organização da produção despontasse como referência mundial: o toyotismo. Por outro lado, importaram-se modelos administrativos mais agressivos como a reengenharia, o downsizing, as terceirizações, subcontratações, ou contratos por tempo determinado, buscando a sobrevivência das empresas em mercados cada vez mais competitivos e voláteis.”*

Ao apontarmos estes aspectos, não defendemos a idéia de que todos estes processos ocorreram diretamente no espaço local de Santo André, tendo em vista que algumas atividades ainda se encontram sub-representadas no município, e a grande maioria das atividades de ponta, ligadas ao terciário avançado não aparecem de forma tão expressiva na composição setorial econômica do município durante a década de 90.

“Nas condições atuais da economia, o estudo do chamado setor terciário impõe que se leve em conta, de um lado, a existência de novas atividades terciárias, nem sempre discerníveis sob as condições atuais da coleta estatística; e, de outro lado, a heterogeneidade fundamental do setor como definido oficialmente, heterogeneidade que as estatísticas oficiais mascaram.” Santos ([1979]2005, p.78)

No período há expressivo aumento de atividades ligadas ao setor terciário, tais como postos de trabalho oferecidos por este setor, embora estas atividades se enquadrem num terciário menos avançado constituído pela prestação de serviços de menor qualificação, como vigilância, limpeza, vendas no varejo, acrescidas a outras modalidades de trabalho informal, que nem sempre se mostram tão evidentes nas estatísticas.

Segundo Lipietz é terciário o que não valoriza capitais por um processo de trabalho material (...). Pode-se assim chamar “setor terciário” esses ramos cuja função não é a valorização do capital na produção material. E, todavia, nesses setores podem se desenvolver-se processos de trabalho material (pessoal operário de um hospital). (Lipietz, 1986,p.2)

Assim, muitas atividades que estavam sub-representadas na configuração setorial econômica do município emergem frente à imanência do meio técnico-científico-informacional. Não se trata de afirmar que o expressivo aumento das taxas de emprego e de atividades vinculadas ao terciário, tenha melhorado a qualidade dos postos de trabalho. Frente a este processo notamos a perda de benefícios sociais dos trabalhadores, prejudicados através de subcontratações, contratos temporários de trabalho, baixa remuneração, tercerizações, etc.

A tabela abaixo mostra a evolução das atividades de trabalho distribuídas por setores da economia num intervalo de 11 anos. Podemos através dos dados expressos observar a evolução de número de estabelecimentos, tal como o número de postos de trabalho ligados a cada setor da economia entre os anos de 1988 a 1999.

TABELA 02 - NÚMERO DE ESTABELECIMENTOS E PESSOAL OCUPADO EM SANTO ANDRÉ ENTRE 1988 e 1999

ANOS	Nº DE ESTABELECIMENTOS				PESSOAL OCUPADO			
	1988	1997	1998	1999	1988	1997	1998	1999
TOTAL SANTO ANDRÉ (1)	6247	9692	19.987	23.280	109.855	109.709	108.255	117.427
Indústria	871	1054	1.030	869	64.348	32.136	34.160	32.612
Comércio	2587	3737	8389	9402	19.877	22.106	25.159	31.428
Serviços	2789	3901	10.685	13.009	42.920	55.467	48.936	53.387

Fonte: GERÊNCIA DE TRIBUTOS MOBILIÁRIOS/PMSA

Neste intervalo de tempo houve ampliações no que se refere ao número de estabelecimentos ligados ao setor de comércio e serviços, fato que foi acompanhado pelo número de postos de trabalho também oferecidos por estes setores. Atribuímos isto aos novos investimentos realizados no município durante a década de 1990, quando ampliou o número de redes de hipermercados varejistas e atacadistas, assim como a melhoria dos tradicionais centros comerciais do município como a rua Cel. Oliveira Lima. Por outro lado é notável quase o mesmo número de indústrias entre 1988 e 1999, no entanto o pessoal ocupado caiu pela metade.

A chegada de shopping centers na região também colaborou para que houvesse uma ampliação do terciário no município⁷. Durante a década de 1990 foi inaugurado o

⁷ A respeito disso ver o estudo de PINTO, Isabel A. *Contribuição geográfica ao estudo dos Shoppings Centers: o caso do ABC paulista*, Dissertação de mestrado apresentada no ano de 1994 ao Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo- FFLCH-USP

Shopping Mappim ABC, depois batizado simplesmente como Shopping ABC (o mais elitizado da cidade atendendo as classes mais abastadas); ampliado no final dos anos 90 quando a loja de departamentos decretou falência.

O Santo André Shopping foi inaugurado no início da década de 90, nas adjacências da rua Cel. Oliveira Lima, como já foi indicada como uma área de comércio popular do município. Este shopping deteve uma área bem inferior a do primeiro em função de ter sido construído num local de alta densidade urbana do município. E por último, a partir de 1997 instalou-se o ABC Plaza Shopping, construído numa antiga área industrial, atraindo freqüentadores do Santo André Shopping, vulgarmente conhecido como “*shoppinho*” em função da dimensão limitada de seu espaço físico.

Os shoppings promoveram o desenvolvimento e ampliação de atividades terciárias de menor qualificação, tal como vigilantes, porteiros, faxineiros, promotores de vendas, atendentes, etc; geralmente contratados por empresas terceirizadas, prestadoras de serviço para estes negócios, que também contribuem para o aumento dos postos de trabalho que integram o setor terciário cuja delimitação, como sabido, requer grande cautela dada a sua amplitude, tal como seu grau de complexidade em relação às atividades que o terciário abarca. São novas atividades que surgem dando origem a um novo leque de profissões que outrora eram bem mais restritas e limitadas. *“Assim, durante vários séculos uma meia dezena de profissões tinham sido suficientes para fornecer os serviços qualificados necessários ao funcionamento global da sociedade, vai assistir-se em alguns decênios ao florescimento de uma multidão de profissões e serviços especializados”* Thomas (1986, p.37)

Com as demandas do meio técnico-científico-informacional, novas atividades, sobretudo aquelas ligadas à prestação de serviços, a informação e telecomunicações, também ganharam espaço no município, tendo em vista que muitas destas atividades existiam de forma pouco expressiva, ou quando não, eram inexistentes ou muito pouco desenvolvidas.⁸

⁸ No caso da região do grande ABC a privatização das telecomunicações ocorridas no governo FHC, fez com que companhias estatais como a CTBC – Companhia Telefônica da Borda do Campo, passassem aos domínios da companhia espanhola Telefônica. Ainda que as práticas liberalizantes deste governo tenham apresentado seus malefícios sociais ao longo da década de 90, este episódio da privatização das teles fez com que aumentasse o número de domicílios com telefone fixo, em função da desvalorização deste bem enquanto mercadoria, pois a lógica de obtenção de lucros pelas companhias privadas, agora estava calcada na popularização do número de linhas telefônicas, e consequentemente na ampliação do consumo dos serviços das operadoras privadas. Isto ampliou o consumo dos serviços de acesso a internet rápida e discada. Este aspecto mudou qualitativamente o modo de vida não somente no município de Santo André, quanto nas demais localidades do Brasil, fazendo com que o território se tornasse mais integrado via sistemas de telecomunicações, não somente para as grandes corporações, mas para usuários domésticos. Este fato

Como era esperado atividades ligadas a um terciário mais avançado, vinculadas a esfera de decisões e investimentos, tal como a valorização de capitais, ainda não se concretizaram de maneira significativa no município.

Estas atividades ainda se encontram espacialmente concentradas nas grandes metrópoles mundiais, porém não podemos deixar de considerá-las como fator importante e expressivo das demandas do meio técnico-científico-informacional.

“Entre os itens que nem sempre estão incluídos nos estudos do chamado terciário, ou que não merecem suficiente atenção, está uma série de atividades sem as quais a vida econômica moderna não se poderia exercer. Nessa lista encontram-se as atividades de mercadização (marketing), de engenharia, de gerenciamento, de propaganda, de pesquisa, de consultoria, etc. A ampliação qualitativa e quantitativa das necessidades ligadas à existência individual e das famílias junto ao fato de que o próprio sistema econômico dispõe dos meios de criar e impor novas necessidades como se elas fossem naturais são, paralelamente criadores de novas atividades que se enquadram também dentro do terciário (saúde, religião, diversões, turismo e tantas outras. Onde incluir a atividade educacional? Juntem-se a tudo isso as formas novas ou renovadas, sofisticadas ou não, da atividade política e político-administrativa tanto na esfera pública como na esfera privada ou, ainda, na intersecção entre ambas. Os múltiplos aspectos da burocracia, ampliada enormemente com a modernização e as diferentes atividades ligadas ao conceito de segurança (individual e coletiva), cuja expressão e diversificação recentes são consideráveis, são, também, do domínio do terciário (...)” Santos ([1979]2005, p.79-80)

Ainda que boa parte destas atividades ligadas ao setor terciário não tenham se desenvolvido ao longo dos anos, notamos que novas formas de trabalho são criadas para atender à necessidades cada vez mais específicas. No caso de Santo André, como estas necessidades ainda não haviam se desenvolvido por completo, os anos 90 foram um período de convergência entre o despontamento de um meio técnico-científico-

colaborou com o desenvolvimento de uma série de serviços, que até então eram inexistentes na cidade, como pequenos provedores de internet, por exemplo.

informacional com a germinação de novos ramos de atividades terciárias inerentes a este meio.

A partir da tabela 03 ainda é possível identificar no período que compreende os anos de 1985 à 2004, uma variação menor no que se refere ao número de estabelecimentos industriais; porém uma redução à metade do número de postos de trabalho oferecidos pela indústria local. Este dado permite uma avaliação diagnóstica do novo perfil industrial da cidade perante a emergência do meio técnico-científico-informacional.

TABELA 03 – EVOLUÇÃO DE POSTOS DE TRABALHO E ESTABELECIMENTOS NO MUNICÍPIO DE SANTO ANDRÉ DE 1985 À 2004

Evolução do número de postos de trabalho no município de Santo André de 1985 à 2004 (**)																				
Setores de atividade	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Ind. de transformação	64.438	70.491	71.768	65.377	66.254	55.483	47.621	39.822	38.609	41.392	36.920	31.043	32.136	27.150	25.510	26.724	27.563	28.526	29.011	31.009
Construção Civil	2831	3802	4239	5155	6554	4235	4521	5245	4328	6226	7701	5620	4472	3869	3227	2858	2858	3612	3678	3895
Comércio	17.338	18.665	21.519	21.987	22.566	21.095	20.585	16.853	16.323	21.739	22.404	21.855	22.106	22.311	22.140	24.490	25.298	25.796	26.105	28.446
Serviços	32.508	31.530	33.639	37.087	39.410	39.883	38.536	35.494	36.922	46.274	50.911	53.558	55.467	54.503	59.678	60.862	62.956	62.632	62.997	72.448
TOTAL	117.115	124.488	131.165	129.606	134.784	120.696	111.263	97.414	96.182	115.631	117.936	112.076	114.181	107.833	110.555	114.934	118.675	120.566	121.791	135.79
Fonte – RAIS vários anos																				

Evolução do número de estabelecimentos no município de Santo André de 1985 à 2004 (**)																				
Setores de atividade	1985	1986	1987 (*)	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Ind. de transformação	903	764	805	871	917	960	970	879	861	996	1059	1024	1209	1208	1156	1125	1154	1229	1253	1024
Construção Civil	3296	2491	2625	2587	2688	2805	2852	2734	2652	349	3331	3345	3030	3356	3455	3556	3740	3772	3860	4354
Comércio	63	83	87	99	136	134	147	151	148	228	240	246	264	263	457	451	493	501	511	521
Serviços	2687	2594	2733	2789	2682	2541	2588	2452	2426	2842	3233	3458	3519	3672	3717	3789	3905	3995	4071	4087
TOTAL	6949	5932	6250	6346	6423	6440	6557	6216	6087	7215	7863	8073	8022	8499	8785	8921	9292	9497	9695	9986
Fonte – RAIS vários anos																				

(*1987) estimativa

(**) setor de serviços industriais e administração pública

A crescente utilização de autômatos incorporados aos processos produtivos, tal como o elevado grau de informatização e automação destes processos, veio criando ao longo das últimas duas décadas um modelo de fábrica asséptica, baseado nos modelos japoneses de produção flexível.

Tomando a involução do número de postos de trabalho e relacionando-a ao crescimento de aparatos tecnológicos e informacionais incorporados aos processos produtivos, obteremos uma rica pista de investigação. Como novas formas mais racionalizadas de trabalho industrial, podem compensar algumas elevadas despesas referentes a economias de aglomeração, fazendo com que a permanência de alguns estabelecimentos no município de Santo André, torne satisfatória a margem de receitas obtidas.

Frente a estes apontamentos, estaríamos autorizados a afirmar que o município de Santo André com o advento do meio técnico-científico-informacional sofreu um processo de desindustrialização? Diferente de muitos especialistas, sobretudo aqueles ligados a análise da economia regional que profetizavam e ainda insistem em afirmar, nossa resposta é de que não ocorreu este processo

Em primeiro lugar, trataremos de relativizar afirmações categóricas, levando em consideração aspectos que os números não evidenciam. Para isto, devemos analisar os processos de reestruturação produtiva ocorridos nas indústrias da região durante a década de 1990, cujas atividades que outrora ofereciam elevados níveis de empregabilidade, deixaram de oferecer uma grande quantidade de empregos, na medida em que o trabalho morto, contido nos maquinários, computadores, sistemas de informação, robótica e telecomunicações, passaram a ser utilizados de forma cada vez mais intensiva nas atividades industriais.

De acordo com Daniel (1990, p.16) *“o processo de desindustrialização relativa caminha simultaneamente ao fortalecimento do setor terciário. Assim, ao contrário do que se pode imaginar, um município como Santo André, ao perder o seu peso industrial, não está necessariamente entrando em decadência econômica, justamente pelo fato de que se fortalece o setor terciário (comércio e serviços). Mas esse é um processo recente que terá, como já tem, repercussões muito grandes na região.”*

A ausência de consciência e experiência política em relação à nova configuração econômica emergente, pautada no setor terciário que se desenvolveu no município ao longo da década de 90, fazendo muitos planejadores urbanos e especialistas enxergar nesta relativa transição de perfil da região, agora mais heterogênea, a ocorrência de uma

supressão absoluta das atividades industriais, dando margem a novas formas de trabalhos terciários na região, que se encarregariam de suprir o déficit de número de postos de trabalho fechados em função dos processos de reestruturação produtiva que vinham ocorrendo no setor industrial.

Ainda assim, *“muitos de nossos planejadores políticos insistem no caminho da constituição da competitividade interna e da correção de desequilíbrios regionais, a partir da dilatação de um setor de serviços precário, porém transformado em arauto da modernidade.”* Ferrari (2005, p.64)

O que vale ressaltar é que embora alguns destes processos tenham impresso diretamente suas marcas sob o território, é notório que as mudanças endógenas nos processos industriais, devem ser consideradas como possíveis e indispensáveis elementos para a compreensão do período, em que houve a transição dos modos de produção *tayloristas-fordianos*, para o modo de produção flexível e sob demanda, expresso através do *toyotismo*, cujas técnicas produtivas *como just in time, kan ban, kaisen, housekeeping, 5's* entre outras, lhe são intrínsecas.

Desta maneira, a alteração das técnicas empregadas nos processos produtivos se amplia de forma horizontal a toda a cadeia produtiva. Ou seja, os efeitos da racionalização e enxugamento nas atividades produtivas, passaram a se expandir para todos os atores envolvidos nos processos de produção e circulação de mercadorias, visando assim, assegurar uma coesão e homogeneização, através da sincronia dos tempos, e do estabelecimento de um tempo hegemônico, o tempo que é determinado para a produção e circulação das mercadorias.

No caso de Santo André, toda a cadeia produtora de autopeças acompanhou os (des) caminhos das indústrias automobilísticas instaladas na região, promovendo assim, uma aguda crise social para os trabalhadores que construíram suas vidas pautadas na estabilidade que a fábrica taylorista-fordiana transmitia através do elevado número de postos de trabalho oferecidos e do alto grau de fracionamento das atividades nos trabalhos industriais.

Os reflexos mais evidentes disto foram as elevadas taxas de desemprego que o município presenciou ao longo dos anos 90, em função da saída de capitais industriais do município, e de sucessivas reestruturações produtivas que resultaram num enxugamento do

quadro de funcionários das unidades fabris, sendo relativamente amortizadas, pelo despontamento gradual de atividades do setor terciário.⁹

“No caso brasileiro, aprofundando os níveis de miséria e desemprego, a reestruturação foi imposta “de fora” somente na década de 1990, resultando, também, em uma expansão do setor de serviços. Porém, nos países periféricos este setor caracteriza-se por empresas terceirizadas, quaternizadas, etc., que giram em torno do grande capital transnacional e por atividades de um setor informal que se assemelha a um subemprego generalizado” Ferrari (2005, p.60)

De acordo com Adriano Botelho, a alteração da hegemonia empregatícia das indústrias na região do ABC pode ter efeitos negativos a longo prazo, pois *“os novos postos de trabalho no setor de serviços e no comércio oferecem uma remuneração menor e, no caso dos autônomos, incerta, se comparar com o rendimento familiar obtido pelos trabalhadores ligados ao setor automotivo”* Botelho (2001, p.123)

Durante os anos 90 houve um relativo empobrecimento das famílias operárias. Este declínio, entretanto, não afetou maciçamente os trabalhadores que atuavam nas empresas tayloristas/fordianas durante as décadas de 60 e 70, pois, estes praticamente conseguiram obter suas aposentadorias atuando dentro destas multinacionais, pois quando se inicia o ciclo de reestruturações produtivas em meados do anos 80, muitos destes trabalhadores já se encontravam em fim de carreira ou com muitos anos de atuação nestas empresas.

Quem mais sofreu os efeitos da reestruturação produtiva nas indústrias de Santo André, assim como do ABC paulista, foram os filhos desta leva de trabalhadores que já não encontravam a partir do início dos anos noventa, um panorama promissor de oferta de empregos nestas indústrias. Ainda que postos de trabalho industrial despontassem em algumas empresas em número inferior ao contingente de trabalhadores empregados pelas montadoras e auto-peças nas décadas de 60 e 70, o quadro de instabilidade no trabalho industrial passou a ser um agravante impossibilitando aos trabalhadores um planejamento de vida a longo prazo através do trabalho.

Os baixos níveis de escolaridade das camadas mais pobres, acrescidos à carência de qualificação profissional mais elevada, e os baixos rendimentos pagos por atividades terciárias, como por exemplo, vigilância, e atendentes de hiperrmercado também colaboraram para o agravamento deste negativo quadro social.

⁹ Não estamos com isto fazendo coro à tese de que o setor comercial e de serviços, assim como outras atividades ligadas ao terciário supriram o déficit de empregos acarretados por reestruturações produtivas das empresas, porém não podemos desconsiderar a importância que a entrada destes investimentos teve para a minimização deste quadro de crise de postos de trabalho industrial.

Aqueles que conseguiram se empregar nestas atividades terciárias menos avançadas, começaram a sentir o peso da instabilidade no trabalho, tal como a remuneração inferior aos salários industriais.

Outro aspecto de merecida análise para entendermos o quadro econômico no período foi o conjunto de políticas neoliberais implantado no Brasil, a partir do início da década de 1990. As diretrizes políticas estabelecidas pelo governo no período, facilitaram a entrada de autopeças importadas através da redução de alíquotas de importação. Desta maneira, a concorrência internacional do setor, tornou-se cada vez mais agressiva fazendo com que as indústrias nacionais, passassem a reorganizar suas atividades para tornarem-se mais competitivas frente às indústrias asiáticas.

Esse modelo de importação de autopeças, passou a vigorar cada vez mais nas indústrias automobilísticas que chegaram ao país a partir do início dos anos 1990, tal como para os novos negócios das tradicionais montadoras instaladas no ABC paulista¹⁰.

Uma característica da transnacionalização que estabelece relações entre empresas situadas em territórios distintos é o fato de o produto final estar cada vez mais imbuído de componentes, muitas vezes fabricados em locais longínquos. Assim, no caso aqui as automobilísticas, deixam de estruturar relações e cadeias produtivas enraizadas no seu entorno imediato, pois o fornecimento de componentes pode ocorrer a partir de uma empresa situada em um outro território muito distinto daquele onde se realiza o produto final acabado.

Outra característica a ser considerada é a concentração de fornecedores dentro de um parque industrial com arranjo espacial pré-definido, este caso é muito comum em áreas que se industrializaram na década de 1990. Esta modalidade de produção, como o caso de São José dos Pinhais, na região metropolitana de Curitiba, ou mesmo Resende, no interior do Rio de Janeiro, agrupa no mesmo espaço montadoras e fornecedores, realizando assim uma concentração espacial produtiva. Desta maneira, forma-se um aglomerado de empresas-satélite que giram em torno de uma empresa maior.

Tais arranjos também são conhecidos como *clusters*¹¹ que geralmente dependem da disponibilidade de grandes áreas para poderem se estruturar. Em áreas de antiga tradição

¹⁰ Entre os anos de 1997 e 2001 trabalhando como operário nas linhas de produção da empresa Jonhson Controls do Brasil, fornecedora de conjuntos estofados para os automóveis produzidos pela Ford do Brasil, localizada no município de São Bernardo do Campo, presenciei várias paradas no sistema *just in time* por conta da falta de componentes para abastecer as linhas da montadora. Os motivos alegados para o interrompimento da produção eram diversos, desde a greve de funcionários do porto de Santos, até a não-liberação das mercadorias pela aduana.

industrial, este modelo encontra dificuldades para se instalar, devido a ausência de grandes terrenos capazes de comportar tal organização e também em função dos elevados custos referentes ao valor imobiliário em áreas urbanizadas.

“Com a redução do tamanho das plantas, a espacialidade interna das unidades produtivas é alterada, pois unidades inteiras de produção são desativadas com o processo de terceirização. Por outro lado, os fornecedores em alguns casos passam a operar no interior das plantas, alterando a rede de relações de fornecimento, que antes dependia de uma infra-estrutura de comunicações e transportes. Mas em outros casos, tais reorganizações acabam por ampliar a rede de relações em termos de distâncias, ligando fornecedores de outros estados brasileiros ou de outros países à montadora.” Botelho (2001, p.122)

A utilização de diversos territórios se dá, de acordo com interesses e demandas específicas dos atores hegemônicos, de forma que, através das possibilidades técnicas do período técnico-científico-informacional, tais demandas se propaguem de maneira mais intensa, havendo assim, um significativo crescimento de verticalidades, através da dissipação de novas plantas industriais, já dotadas da racionalidade vigente neste período, ainda que, uma grande parte das localidades receptoras de tais investimentos sofresse recondiçionamentos, ou adaptações às exigências do período atual.

“A tendência atual é no sentido de uma união vertical dos lugares. Créditos internacionais são postos à disposição dos países e das regiões mais pobres, para permitir que as redes se estabeleçam a serviço do grande capital.” Santos ([1996]2002 p.287)

Portanto, ainda que haja uma significativa ampliação da ocupação territorial, permitida através da estruturação de redes, esta ocupação ainda ocorre de maneira seletiva, onde a densidade de fluxos materiais e informacionais que permeiam uma dada localidade, tal como, a disponibilidade e vontade dos capitais para investir num determinado local, seja considerada como condição fundamental para que um investimento possa ser operacionalizado.

¹¹ **CLUSTER** é um agrupamento ou aglomerado de empresas em torno de um negócio. As empresas são diferentes, mas o negócio é o mesmo. Cada empresa faz uma parte cada vez menor, mais especializada. Existem diversas empresas confeccionando partes que podem contribuir para um produto final acabado e não impedindo a concorrência entre elas. O Cluster está assentado em cima do conceito da vantagem competitiva. Um exemplo de Cluster é o de Vestuário que agrega empresas como Fábricas de Tecidos, Estamparias, Fábricas de Botões e Aviamentos, Costureiras, Modistas, Designers, Confeccções, Tinturarias e Lojas de Vestuário. O conceito de Cluster foi criado em 1990 por Michael Porter.

Acerca disto, poderíamos afirmar que ainda que a cidade de Santo André tenha perdido algumas indústrias ao longo dos anos 90, notamos também a permanência de muitas empresas que atravessaram diversos períodos no município se adequando às demandas gestadas ao longo do tempo. Assim, propomos que o fenômeno da desconcentração industrial ocorrido ao longo deste período tenha um caráter relativo, na medida em que presenciamos a permanência de uma série de empresas, que se mantiveram no município, agora reestruturadas produtivamente. Em contrapartida, não aceitamos a tese da desindustrialização dado o caráter de absolutização que o conceito carrega, suprimindo algumas especificidades concernentes aos processos de reestruturação produtiva.

Como exemplo disto, poderíamos mencionar empresas como a Cofap- Companhia Fabricadora de Peças, a Pirelli, a Rhodia Química e Têxtil, que mantiveram fábricas operando de forma mais racionalizada e enxuta no município. Outro exemplo que poderíamos mencionar seriam as empresas do pólo petroquímico de Capuava, como a Petroquímica União, Solvay, Petrobrás, que modernizaram seus processos produtivos adequando-se às demandas do período.

FOTO 01 - INDÚSTRIAS QUE PERMANECERAM OPERANDO NO MUNICÍPIO DE SANTO ANDRÉ ADEQUADAS AO MEIO TÉCNICO-CIENTÍFICO-INFORMACIONAL

Fotos do autor / jan.2006

1. Unidade da Indústria Química Rhodia situada na avenida dos Estados operando desde 1920. 2. Vista da fachada da Petroquímica União S.A, operando na produção de derivados de petróleo desde 1948. 3. Imagem da fábrica de sinterizados da Cofap, na divisa do município de Santo André como Mauá. A Cofap sofreu alteração patrimonial na medida em que seu proprietário Abraham Kasinsky passou o comando da empresa para seus herdeiros, que se desfizeram de algumas fábricas alocadas nos mesmo local que esta, e em terrenos adjacentes, vendendo-as para outras empresas como a Fundação Tupy e Magnetti Marelli pertencente ao grupo Fiat. Ao fundo detalhe dos incineradores do pólo petroquímico. 4. Portaria da fábrica de pneus da Pirelli na avenida Alexandre Gusmão.

Vale lembrar que a permanência das tradicionais indústrias automobilísticas na região do ABC, embora reestruturadas produtivamente, contribuiu para manter esta configuração industrial na cidade, considerando-se que a permanência destas montadoras assegurou também, a permanência de uma cadeia produtiva de fornecedores já cristalizada na região, ainda que a concorrência internacional se apresentasse de forma voraz, estas empresas situadas no Brasil, conseguiram se manter estruturadas adequando-se às normas de flexibilização e racionalização aplicadas aos seus processos produtivos. A alteração patrimonial de algumas empresas que estavam localizadas no município, como no caso da Cofap, fez com que estas se tornassem mais competitivas ao serem adquiridas por grandes

capitais, que modernizaram suas unidades produtivas, adotando novos processos de trabalho compassados com às exigências do período.¹²

“A capacidade da produção e controle estratégico dos processos dentro e fora dos locais singulares do trabalho, e a absoluta liberdade do capital mundializado, vêm recentemente conquistando patamares ideais de acumulação, no caso brasileiro; sem estas empresas fugirem dos tradicionais distritos industriais nacionais, conforme era preconizado no início dos anos 1990, com particular alarde e emoção por empresários nacionais, políticos e sindicalistas.

Alarde, entre outras razões, que promoveu ambiente propício para conservadoras acomodações políticas e estruturais posteriores. Por exemplo, no ABC paulista, manteve-se o núcleo produtivo dos monopólios automobilísticos. Embora algumas unidades produtoras tenham se instalado pelo país afora, este distrito industrial permanece produtor de quase 50% dos produtos automotivos. Como circuito produtivo ainda de ponta, as montadoras orientam a reorganização espacial, a forma de gestão do trabalho nas autopeças, definem o traçado do tecido viário e industrial da região”. Ferrari (2005, p.67)

Segundo Castro (2001, p.7) *“os processos de reestruturação perseguidos pelas empresas entre 1989 e 1994 incluíram não apenas o redimensionamento de quadros, o enxugamento dos catálogos de vendas e o fechamento de instalações, como também, destacadamente, a adoção de novas práticas gerenciais tipicamente associadas à Gerência de Qualidade Total (TQM) e ao just in time (JIT).”*

Muito além da produção em tempo certo (*just in time*), poderíamos dizer que a produção neste período, implica também na sua realização no lugar certo (*just in place*), pois a localização geográfica é fator de suma importância, mesmo que as empresas tenham expandido sua abrangência de atuação frente aos diversos territórios, transpondo limites entre regiões, ou mesmo territórios.

Os lugares desta forma são imprescindíveis para realização da produção, e para a viabilidade da circulação, assim como para o aumento da extração da mais-valia. É nos

¹² Um bom exemplo disto foi a venda da fábrica de anéis da Cofap, localizada no bairro de Capuava, para o grupo Magnetti Marelli pertencente à Fiat, tal como sua fundição que foi adquirida pela empresa Tupy.

lugares onde a possibilidades de realização dos capitais pode se dar em maior ou menor grau, como por exemplo, se pensarmos na variação de mais-valia absoluta que pode ser extraída considerando a realidade social de um determinado lugar. Assim, a localização pode escalonar um determinado investimento, através dos lucros e da margem de acumulação de capital que este venha a propiciar, tal como, ser o fator de deseconomia para o mesmo em função do valor pago pela força de trabalho, calculada com base nas necessidades sociais desenvolvidas no local onde está assentada esta produção.

E ainda, são nos territórios, regiões e localidades que estão contidos os elementos indispensáveis para que a produção se realize sobretudo no que se refere à utilização de infra-estruturas e um complexo circuito de redes, tal como a disponibilidade de força de trabalho qualificada, ou não.

Sobre as transformações de caráter endógeno dos processos produtivos, podemos observar que partes das indústrias que permaneceram na cidade tiveram que se adaptar às exigências do meio técnico-científico-informacional, para poderem se tornar suficientemente lucrativas, aproveitando os aspectos favoráveis que o município andreense ofertava, tal como, a proximidade de grandes mercados consumidores.

Verificamos que embora uma parte significativa das indústrias tenha deixado o município, observa-se também a permanência de tradicionais empresas na cidade, que ao longo dos processos de transição entre meios geográficos, desencadeados durante os anos 90, mantiveram seus negócios no município modernizando seus investimentos e reestruturando-se produtivamente.

De acordo com o quadro subsequente, podemos observar ainda que parte das atividades outrora presentes no município tenha se desconcentrado espacialmente, verifica-se também a substituição de atividades industriais por atividades terciárias no período.

QUADRO 01 – ALGUMAS EMPRESAS SEDIADAS EM SANTO ANDRÉ E SUA ATUAL SITUAÇÃO (com mais de 300 funcionários)

Empresa	Endereço (localização em 1983)	Situação Atual
VOLKSWAGEN Caminhões -caminhões	Av. Pedro Américo, 23	Hipermercado Carrefour
COMPANHIA BRASILEIRA DE CARTUCHOS -armas e munições	Av. Industrial, 3330	Desativada
Cotonifício GUILHERME GIORGI S/A - fios	Av. Alexandre de Gusmão, 834	Desativada
EATON Corporation do Brasil -auto-peças	Av. Capuava, 603	Centro de testes de pneus da Pirelli
FICHET S/A -estrutura metálica	Av. Industrial, 900	Extra Hipermercados
GENERAL ELETRIC do Brasil S/A - eletrodomésticos	Av. Industrial, 700	ABC Plaza Shopping
CIMA Cia. Ind. Material Automobilístico -auto-peças	Rua Arujá, 308	Em funcionamento
INDÚSTRIA PAULISTA DE CORTIÇA -juntas para motores	Rua Rio Grande do Norte, 299	Em funcionamento
SWIFT ARMOUR S/A -carnes frigorificadas	Rua Particular, s/nº - Utinga	Transferiu-se
FIAÇÃO E TECELAGEM SANTO ANDRÉ -colchas e cobertores	Av. Alexandre de Gusmão, 334	Em funcionamento
Ind. Com. ATLANTIS BRASIL -produtos químicos	Rua Padre Anchieta, 252	Desativada
LANIFÍCIO SANTO AMARO S/A -fiação de lã	Rua Cel. Fernando Prestes, 451	Em funcionamento
NORDON Indústrias Metalúrgicas -montagens industriais	Av. Industrial, 3000	Desativada
COMPANHIA PAULISTA DE FERTILIZANTES -fertilizantes	Av. Industrial, 900	Desativada
ALCAN Alumínio do Brasil S/A -metalurgia	Rua Felipe Camarão, 414	Em funcionamento
ELEVADORES OTIS S/A -elevadores	Av. Antonio Cardoso, 536	Sam's Club Atacadista
Ind. MADEIRAS KAUDER S/A -madeiras em geral	Rua Santa Carolina, 65/133	Em funcionamento
LAMINAÇÃO NACIONAL DE METAIS -laminação e trefilados	Rua Dr. Julio Pignatari, 109	Em funcionamento
QUIMBRASIL QUÍMICA Indústria Brasileira-matéria-prima	Av. dos Estados, 4530/4576	Em funcionamento
POLLONE S/A Indústria e Comércio -auto- peças	Rua dos Coqueiros, 542	Transferiu-se
SA TUBOS BRASILIT -tubos, telhas, blocos etc	Rua Particular, s/nº - Utinga	Transferiu-se
Indústria Química ELETRO CLORO S/A -produtos químicos	Vila Elclor – Paranapiacaba	Em funcionamento
COFAP – Cia. Fabricante de Peças - autopeças	Av. Alexandre de Gusmão, 1.395	Em funcionamento Com alteração patrimonial de algumas

		de suas fábricas
ELUMA S/A Ind. & com. -laminação e manufatura	Rua Alexandre de Gusmão, 865.	Em funcionamento
Ind. de Pneumáticos FIRESTONE S/A -pneumáticos	Av. Queiroz dos Santos, 1.717	Em funcionamento
PIRELLI PNEUS S/A -cabos elétricos e pneus	Av. Alexandre Gusmão, 212	Em funcionamento, mas com parte de suas fábricas desativadas Projeto Cidade Pirelli

Fonte – Prefeitura Municipal de Santo André
Secretaria de Desenvolvimento Econômico
com organização e adaptações do autor

O quadro acima é revelador de um panorama muitas das vezes não considerado pelas análises regionais. De acordo com as informações expressas, uma parcela significativa das empresas situadas no município de Santo André no ano de 1983 embora tenha se transferido da cidade ou mesmo ido à falência por inúmeros motivos, a cidade ainda mantém um perfil industrial.

Daí o nosso pressuposto de que as empresas que permaneceram atuando no município passaram por um intenso processo de reestruturação produtiva para se adequarem às demandas e à racionalidade do meio técnico-científico-informacional. Com base nestas informações procuramos reforçar a cautela em nossa análise para não reforçarmos o coro à tese da desindustrialização da cidade de Santo André.

Dentre os aspectos favoráveis a permanência industrial de algumas empresas na cidade de Santo André, devemos destacar a proximidade em relação à cidade de São Paulo, a estrutura rodoviária que tangencia a cidade, no caso as Rodovias Anchieta e Imigrantes e futuramente o trecho Sul do Rodoanel Mário Covas, e a malha ferroviária de trens de subúrbio que no início do século XX, cumpria a função agro-exportadora cafeeira, e que ao longo das décadas passou a ser um dos principais canais de transportes de insumos e passageiros entre a metrópole paulistana e a região do ABC.

Outros aspectos consideráveis seriam a boa oferta de força de trabalho relativamente qualificada (ainda que onerosa), proximidade a fornecedores de insumos e matérias-primas, concentração vários ramos de atividades industriais no entorno da região metropolitana de São Paulo.

Veremos que o maior peso atribuído pelas empresas, para sua permanência na região do ABC paulista, está relacionado à proximidade dos fornecedores e mercados consumidor presentes na região.

“No que diz respeito ao espaço da indústria, o papel do urbano continua importante para a produção e reprodução deste espaço. A infra-estrutura e o mercado de trabalho, presentes nos centros urbanos, ainda são fatores fundamentais para a localização industrial. Isso não significa que o peso das grandes regiões metropolitanas continue o mesmo para atração destas indústrias; na verdade, ele caiu. Tal fato não exclui o papel crescente que essas regiões metropolitanas possuem na gestão empresarial e no consumo” Botelho (2001, p.123)

Frente a isto, observamos a coexistência entre atividades que foram gestadas ao longo de diferentes períodos no município, de forma que a configuração espacial diversificada e heterogênea não autoriza afirmar uma supressão total do meio técnico-científico, em favorecimento do meio técnico-científico-informacional, como análises regionais e intra-urbanas propõem.

Análises fragmentadas da totalidade a qual o espaço é constituído são expressas através de um prisma unilateral, quando pareceres avaliam a dinâmica sócio-espacial dos meios geográficos, como algo que pode ser suprimido por completo, sem que resquícios de outros meios sejam considerados. Caso um dado período não seja compreendido como parte de um processo histórico em que acréscimos, decréscimos e logo, transformações ocorridas em decorrência desta dinâmica se realizam frequentemente na paisagem.

Porém, realizando uma observação mais atenta sobre as atividades passadas, pode-se como estas são indispensáveis e cooperadoras para a viabilização das atividades do meio técnico-científico-informacional.

É comum análises que estabelecem conceitos definitivos como desindustrialização, desconcentração industrial, tratados de maneira absoluta, entre outros enfoques. O que ocorre é uma imbricação cada vez maior das atividades, não havendo assim, uma supressão total de antigas técnicas, funções e processos, e tampouco o desaparecimento definitivo, de ramos de atividade outrora presentes na cidade.

Santos ([1996] 2002) nos mostra que *“como em todas as épocas, o novo não é difundido de maneira generalizada e total. Mas, os objetos técnico-informacionais conhecem uma difusão mais generalizada e mais rápida do que as precedentes famílias de objetos. Por outro lado, sua presença ainda que pontual, marca a totalidade do espaço. É por isso que estamos considerando o espaço geográfico do mundo atual como um meio-técnico-científico-informacional.”*

No que se refere à expansão da região metropolitana e ao crescente espraiamento das atividades produtivas, Lencioni (1998) nos diz que um aspecto importante para a

compreensão da reordenação espacial paulista é trazer explicações para o processo de transição iniciado por volta da segunda metade da década de 80 em que a região metropolitana passa a se expandir num raio de aproximadamente 250 Km rumo ao interior do Estado de São Paulo e a região do Vale do Paraíba.

A partir da análise desta expansão do âmbito metropolitano, não somente no estado de São Paulo, tal como em outras localidades do território que passaram a se industrializar, poderemos atingir uma compreensão maior das novas dinâmicas territoriais gestadas no período.

Referindo-se a desconcentração industrial relativa ocorrida na década de 1990 no município de Santo André, notamos também um movimento que se desencadeia paralelamente ao anunciado pela autora, que seria um movimento de superutilização das áreas metropolitanas expandidas, onde grandes centros urbanos passaram a abrigar empresas reestruturadas produtivamente, aproveitando-se da infra-estrutura que tangencia a grande São Paulo. Grandes empresas realizaram a ocupação de áreas próximas à metrópole. Este movimento expansivo se deu ao longo dos principais eixos rodoviários de forma que as operações logísticas das empresas pudessem ser operacionalizadas de acordo com as demandas e prazos de entrega (*just in time*)

Como exemplo disto, poderíamos nos referir à ocupação industrial entre as cidades de São Paulo e Campinas, principalmente ao longo das Rodovias Bandeirantes, Castelo Branco e Anhanguera, tal como, a ocupação da região do Vale do Paraíba ao longo da Rodovia Dutra, o principal eixo de ligação viária entre as cidades de São Paulo e Rio de Janeiro. Esta por vez desencadeou um movimento de conurbação no qual veio reforçar a integração territorial colaborando para uma futura e hipotética constituição da denominada megalópole brasileira.

Por outro lado, temos também uma desconcentração que se dá num âmbito interestadual, ampliando os usos do território, tendo assim, maior abrangência como foi o caso da chegada de novas montadoras ao Sul e ao Nordeste do país nos anos 90, em que foram realizadas uma série de acordos políticos e concessões fiscais por agentes públicos locais, visando atrair estes novos investimentos. O exemplo mais expressivo do período, talvez tenha sido o caso da montadora americana Ford Motors, que descentralizou parte de sua produção para o município baiano de Camaçari após uma série de batalhas fiscais com o governo do Rio Grande do Sul.

Observamos também no período o fenômeno de metropolização de outras áreas no Brasil que receberam novos investimentos, como no caso do Centro-Sul do país, que atraiu

algumas multinacionais ligadas à produção automobilística. Desta forma, presenciamos uma dispersão industrial para além das regiões tradicionalmente industriais, formando porosidades ao longo do território brasileiro que se encontram cada vez mais interligadas via sistemas informacionais.

Outros exemplos também que ilustram o período, foi a chegada das montadoras Kia Motors na Bahia, Citroën no Rio de Janeiro, Audi e Renault em São José dos Pinhais na região metropolitana de Curitiba, ou mesmo, a Honda e a Toyota localizadas na região de metropolitana de Campinas.

Nota-se que durante o período nenhuma destas novas montadoras optaram por estabelecer seus ramos de atividade na região onde tradicionalmente se formou o pólo automobilístico brasileiro, no caso os municípios do Grande ABC.

Analisando as ocupações empresariais do período, constata-se que a maioria das novas empresas, embora tenha se dispersado ao longo dos estados da federação, boa parte permaneceu localizada nas regiões mais desenvolvidas do país (Sudeste e Sul) e outra parte no Nordeste, sobretudo em municípios localizados nas adjacências das metrópoles regionais.

MAPA 01 - LOCALIZAÇÃO DAS INDÚSTRIAS AUTOMOBILÍSTICAS NO BRASIL EM 1996

Após 1996 (não associadas a ANFAVEA)

Fonte: Anfavea Anuário estatístico 1998

Embora a região do ABC e mais precisamente a cidade de Santo André tenha oscilado nos investimentos no setor industrial durante o período, notaremos nas empresas que mantiveram seus ramos de atividade em operação no município, grandes transformações na operacionalização de seus processos produtivos. Um dos casos ilustrativos destas transformações é o da empresa Johnson Controls, fornecedora terceirizada de bancos automotivos para as fábricas da Ford em São Bernardo do Campo, e

para a General Motors de São Caetano do Sul. A Johnson Controls inaugurou uma nova planta em Santo André, no bairro de Vila Palmares no ano de 1997 em pleno de desconcentração de capitais industriais da cidade. Tal fato para nós é revelador do novo modelo que passou a vigorar nas automobilísticas multinacionais, marcadas pela descentralização de atividades e de gestão administrativa.

Aprofundaremos estes aspectos no 2º capítulo intitulado, *Transformações nos Processos Produtivos das Atividades Industriais* em que discutiremos diversas medidas instituídas pelos agentes privados, no intuito de resgatar a competitividade das fábricas locais, frente às novas ocupações industriais realizadas durante a década de 90 em outras regiões, as quais já foram erigidas dentro da racionalidade do período técnico-científico-informacional.

1.2-SUBSTITUIÇÃO DE ANTIGAS INDÚSTRIAS PELO TERCIÁRIO: A RECONFIGURAÇÃO DA PAISAGEM

Os processos de recomposição da paisagem do município de Santo André a partir da década de 90 expressaram transformações nas formas e nas funções urbanas. Novos ramos de investimento foram atraídos para a cidade gerando um movimento de reocupação de antigas áreas industriais. Havia até então no município um tipo de planejamento pensado nos moldes requeridos pelo meio técnico-científico cuja expressão maior era a extrema concentração industrial.

As avenidas Industrial e dos Estados (longa avenida que passa por outros municípios além de Santo André) são exemplos de locais de recomposição paisagística provocada pelo planejamento urbano cujo principal objetivo é reinserir locais tradicionalmente industriais degradados perante às demandas do capitalismo global.

Projetos urbanos empreitados pelo governo local procuram minimizar os impactos sociais provocados por este processo de degradação. A importância dos agentes públicos enquanto gestores e intermediadores dos processos de transição entre os meios geográficos está na revalorização do espaço local e consequentemente na adequação das formas urbanas, adaptando-as e tornando-as mais compatíveis com as necessidades do meio técnico-científico-informacional. Os planejadores mostram-se indispensáveis para esta reestruturação urbana no que se refere à requalificação dos espaços públicos assegurando novos usos e inserindo-os competitivamente nas novas divisões territoriais do trabalho.

A eles coube a busca de alternativas para a produtividade espacial, antecipando-se condicionamento das infra-estruturas urbanas, para que novos capitais pudessem ser investidos na cidade, aproveitando assim, um proeminente mercado consumidor, tal como uma boa oferta de força de trabalho qualificada para exercer novas atividades ligadas ao comércio e serviços. Em entrevista realizada junto ao consultor de negócios imobiliários da Pirelli, o arquiteto Fabio Nutini, afirmou que um dos principais aspectos positivos para a vinda de atividades ligadas a um terciário mais avançado para o município de Santo André seria a reserva de mão-de-obra qualificada presente no município, gestada em função de seu passado industrial, que implicou numa qualificação técnica dos trabalhadores, assim como, no aperfeiçoamento do grau de escolaridade muitas vezes exigido pelas indústrias.¹³

¹³ Na região do ABC durante os anos 70 havia um bom número de escolas técnicas como cursos profissionalizantes voltados para a área industrial. Neste contexto destacava-se a Escola Senai A. Jacob Lafer responsável pela formação de jovens aprendizes em profissões como tornearia mecânica, ferramentaria,

Sobre o planejamento urbano estratégico Otilia Arantes faz a seguinte observação acerca do urbanismo contemporâneo:

“Indubitavelmente, um fenômeno espantoso, principalmente se pensarmos nos bons tempos do contextualismo que se imaginara sinceramente dissidente, ou até mesmo no racionalismo explícito dos modernos: quando um moderno propunha uma cidade segundo o modelo de linha de montagem fordista, tinha em mente antes de tudo a presumida racionalidade construtiva de tal processo e ficaria sinceramente chocado, como de fato ficaram (por acreditarem que se tratava de um desvio de rota), se lhes fosse exposta a dura verdade de sua funcionalidade sistêmica por assim dizer de nascença. Duas gerações urbanísticas depois, o que poderia ter sido motivo de escândalo - a revelação da mercadorização integral de um valor de uso civilizatório como a cidade- tornou-se razão legitimadora ostensivamente invocada: aqui a novidade realmente espantosa, e tanto mais que eficiente, não é só por deixar a crítica espontânea da cidade-empresa com a sensação de estar arrombando uma porta aberta, mas sobretudo por contar com a compreensão das populações deprimidas por duas décadas de estagnação econômica e catástrofe urbana: fica assim, bem mais simples persuadi-las a se tornarem “competitivas”, na pessoa de suas camadas “dinâmicas”, bem entendido. Esse é o núcleo originário da “sensação coletiva de crise”, sublimada pela nova ênfase na auto-imagem dos habitantes, tal como lhes é devolvida pela superfície refletora dos Grandes Projetos, neste final de século.” Arantes et al. (2000, p.17)

No caso do município de Santo André, o poder público na tentativa de minimizar os impactos decorrentes da transição entre meios geográficos, assumiu este caráter de mercadorização o qual Arantes aponta acima, procurando se antecipar na reurbanização de espaços que perderam funções hegemonicamente industriais, sofrendo um período de relativo esvaziamento intra-urbano em suas áreas centrais, que também foram os locais em

elétrica, etc. O aprendizado destes jovens muitas vezes era subsidiado por empresas como Firestone, Cofap, Eluma, Solvay, etc, através de um auxílio financeiro (ajuda de custo). Paralelamente os aprendizes ainda cursavam, (geralmente no período noturno) o ensino regular. Muitos destes jovens aprendizes tornavam-se operários destas empresas. Este panorama vigorou no ABC até a primeira metade da década de 1990. Hoje em dia os cursos oferecidos na mesma escola industrial são pagos, o número de alunos é bem inferior e não temos notícias de empresas que investem na qualificação de jovens aprendizes.

que o poder público se mostrou mais atuante. Vale frisar que a industrialização no município de Santo André se deu no entorno da estrada de ferro Santos-Jundiaí, originando a área central do município.

De acordo com Villaça (2001, p.70):

“Parece haver íntima relação entre vias regionais de transporte e o crescimento físico das cidades. As ferrovias provocaram um crescimento descontínuo e fortemente nucleado, em que o núcleo ou pólo se desenvolve frente às estações. As rodovias, especialmente as expressas, provocam um crescimento mais rarefeito e descontínuo e menos nucleado que as ferrovias. Isso se deve às diferenças de acessibilidade oferecidas pelos dois tipos de via. Na ferrovia, a acessibilidade só se concretiza nas estações; na rodovia, pode se concretizar em qualquer ponto.”

O esvaziamento das indústrias presentes nesta área, adjacente à ferrovia, promoveu uma grande oferta de grandes lotes à disposição de incorporadores que almejavam investir na área central do município já dotada de infra-estrutura urbana que foi sendo melhorada na segunda metade dos anos 90.

O meio técnico-científico-informacional começa a se refletir na paisagem do município de Santo André a partir deste período, quando as estruturas urbanas passaram por significativas mudanças, sobretudo em áreas em que a homogeneidade industrial se apresentava de maneira mais intensa.

Através da reconstituição da paisagem destes mesmos lugares, e da composição de novas atividades ligadas ao terciário, configurou-se principalmente ao longo da Avenida Industrial um local de características multifuncionais, quando alguns pontos desta sofreram de forma mais intensa a força das verticalidades exógenas, ainda que outros ainda se encontrassem num processo de transformação, ou mesmo, de permanência das mesmas atividades, reestruturadas, ou não.

Neste período, a cidade passou a receber uma série de novos investimentos, sobretudo no que se refere aos setores ligados ao terciário menos avançado, destacando-se a instalação de uma vasta cadeia de hipermercados, muitos situados em terrenos que abrigavam antigas indústrias. Novos investimentos como *shopping centers*, e redes de hotéis internacionais, universidade, terminal rodoviário municipal, se instalaram no local, em função da disposição e ociosidade de terrenos, promovendo uma expansão da área

central do município de Santo André ao longo do eixo das Avenidas Industrial e dos Estados. Uma parte destes novos investimentos foram fomentadas diretamente pelo poder público municipal, em outros sobretudo em investimentos privados, o poder público municipal atuou como facilitador no que se refere a viabilização de infra-estruturas urbanas.

Segundo o *Observatório Econômico da Secretaria de Desenvolvimento e Ação Local*, nº 3, 2004, “em Santo André os hipermercados ganham crescente notoriedade na paisagem urbana, ao lado dos shoppings centers em função do maior número de unidades e da ocupação de áreas anteriormente industriais.”

O esvaziamento promovido pela saída de algumas empresas da cidade colocou em oferta extensas áreas que vieram a ser ocupadas por hipermercados como é o caso do Extra, do Carrefour e Sams Club. A chegada destas redes de hipermercados reafirmou a presença de um proeminente mercado consumidor local. Terrenos que se encontravam desocupados nas adjacências industriais também vieram a ceder espaço para redes de hipermercados e shoppings, como é o caso das redes Wall Mart e Makro, e também do Auto Shopping Global, estes últimos situados na Avenida dos Estados. Essa ocupação foi legitimada através da elaboração de um novo plano diretor, proposto através da lei municipal 8696 de dezembro de 2004, que reconsiderou as macrozonas de ocupação urbana, transformando áreas que anteriormente eram caracterizadas pela sua rigidez industrial, em espaços de reestruturação urbana que contemplassem agora a multifuncionalidade de diversas atividades econômicas. O que novamente confirma a estreita relação entre o Estado e as necessidades atuais dos investidores.

QUADRO 02 - PRINCIPAIS HIPERMERCADOS INSTALADOS NO MUNICÍPIO DE SANTO ANDRÉ A PARTIR DOS ANOS 90

REDE	LOCAL	OCUPAÇÃO ANTERIOR DO TERRENO
Carrefour*	Av. Pedro Américo	Volkswagem Caminhões
	Rua do Oratório	Clube dos funcionários da Rhodia
Sams Club	Av. dos Estados	Elevadores Otis
Wall Mart	Av. dos Estados	Terreno vazio
Extra	Av. Industrial	Black&Decker
Coop	Av. Industrial	Área industrial
Sé*	Rua das Figueiras	*****
Makro	Av. dos Estados	Terreno vazio

*atualmente a área ocupada por esta rede passou para o domínio do Extra Hipermercados pertencente ao grupo Pão de Açúcar
Fonte: Elaboração própria do autor

Os hipermercados se instalaram no município em função da disponibilidade de áreas industriais desocupadas, originada pela saída de algumas empresas situadas em localizações estratégicas dentro do município. Um fator importante é que as fábricas do período técnico-científico, operando dentro de uma concepção taylorista/fordiana, requeriam extensas áreas para que suas operações pudessem se efetivar, tendo em vista que o estoque de mercadorias e insumos muitas vezes era realizado no mesmo local da produção. Na medida em que estes terrenos deixaram de cumprir suas funções industriais, abriu-se o caminho para que novos negócios como os hipermercados, também dependentes de grandes áreas para o recebimento de mercadorias pudessem se instalar.

FOTO 02 - ÁREAS URBANO-INDUSTRIAIS QUE PASSARAM A TER NOVAS FUNÇÕES NOS ANOS 90

fotos do autor set. 2005

1. Observa-se na imagem um exemplo de reocupação de áreas anteriormente industriais. No primeiro plano, o ABC Plaza Shopping inaugurado no ano de 1997, na Avenida Industrial, em área anteriormente ocupada pela indústria de eletrodomésticos e ferramentas Black&Decker, que deslocou sua fábrica para o município de Uberaba-MG. Ao fundo no mesmo terreno, temos uma loja da rede de hipermercados Extra. 2. Os investimentos realizados nas antigas áreas industriais potencializaram novos empreendimentos e operações urbanas consorciadas, como é o caso da revitalização da área do parque prefeito Celso Daniel, que recebeu uma praça e ajardinamento em sua nova entrada criada em função dos hotéis Íbis e Mercure que se instalaram na cidade em 2003 (*primeiro plano*). Ao fundo do hotel Íbis, vemos um empreendimento imobiliário em fase de construção, cujo maior atrativo é a vista para a área verde do parque e a proximidade do hipermercado Extra e do Shopping ABC Plaza que fica do outro lado da avenida retratado na foto 1.

Este movimento de substituição de capitais que assistimos na cidade de Santo André ao longo da década de 1990 também foi responsável pela minimização dos impactos negativos na paisagem, expostos através da degradação de áreas centrais de antiga ocupação industrial, que permaneceram sem atividades por um determinado período. Em função de imbrólios judiciais sobre regularização de propriedade, elevados débitos de tributos municipais junto à prefeitura, ou mesmo em função da especulação que aguarda uma valorização imobiliária, estes espaços ainda não foram completamente ocupados. Ainda que o poder público municipal tenha se empenhado em projetos de melhoria da infra-estrutura urbana nestas áreas, mantiveram-se ainda rugosidades presentes no tecido urbano.

De acordo com Santos ([1978]1996, p.140) :

“Rugosidades são o que fica do passado como forma, espaço construído, paisagem, o que resta do processo de supressão, acumulação, superposição, com que as coisas se substituem e acumulam em todos os lugares. As rugosidades se apresentam como formas isoladas ou como arranjos. É dessa forma que elas são uma parte deste espaço-fator. Ainda que sem tradução imediata, as rugosidades nos trazem os restos de divisões do trabalho já passadas (todas as escalas da divisão do trabalho), os restos dos tipos de capital utilizados e suas combinações técnicas e sociais com o trabalho realizadas em momentos pretéritos”.

As imagens a seguir (foto 03) mostram outro trecho da Avenida Industrial cujas atividades fabris permaneceram operantes no município durante os anos 90. Tal aspecto é revelador da coexistência de atividades dentro de um meio geográfico. Desta forma, o advento do meio técnico-científico-informacional no período no município de Santo André não suprimiu rugosidades e atividades de tempos passados que em muitos casos se adequaram às demandas deste meio.

A velocidade das transformações espaciais é tão intensa que no intervalo de dois anos entre a captação das primeiras imagens (2005-2007) o local passou a ter uma característica distinta daquela que marcou a estruturação do meio técnico-científico na cidade. Na imagem de julho de 2007, houve a melhoria da avenida expressa com o asfaltamento visando a obtenção de um maior fluidez e circulação - imperativos do meio técnico-científico-informacional.

FOTO 03 – RUGOSIDADES PRESENTES EM TRECHOS NÃO-REURBANIZADOS DA AVENIDA INDUSTRIAL EM 2005 E PARCIALMENTE SUPRIMIDOS

Setembro de 2005

Julho de 2007

Fotos do autor set. 2005/ jul 2007

A). Trecho da Avenida Industrial entre as estações ferroviárias da CPTM de Prefeito Saladino e Utinga, em que as operações urbanas não foram realizadas. Algumas áreas de permanência industrial não foram reurbanizadas devido à ausência de interesse pelas empresas alocadas na área, no estabelecimento de parcerias para operações urbanas consorciadas como ocorreram junto aos novos investimentos que adentraram no município. B). O mesmo trecho da Avenida Industrial dois anos após a primeira foto. Nota-se no primeiro plano, a via já asfaltada tornando um corredor de grande circulação de veículos de fornecedores que realizam entregas nas indústrias que ainda permanecerem no local.

Na medida em que passa a ocorrer a transição entre meios, as rugosidades geradas na paisagem, e consequentemente os negativos impactos sócio-econômicos, tornaram-se problemática que os gestores públicos tiveram que enfrentar para tornar o município mais competitivo diante das guerras fiscais entre os lugares. Tais intervenções visam fundamentalmente atrair investimentos, embora tragam em suas proposições, muitas vezes uma retórica social, consolidada a partir de uma longa estratégia de marketing social, com o objetivo de dar não somente visibilidade às ações em si, mas à cidade como um todo. Ainda que as ações integradas entre o poder público e a iniciativa privada sejam realizadas de forma pontual na cidade, os agentes nelas envolvidos propagam-nas como iniciativas que mudam a qualidade de vida de maneira abrangente.

Em Santo André, as melhorias mais significativas realizadas pelo poder público limitaram-se às áreas centrais do município em função de seu esvaziamento industrial, ou

mesmo em locais em que houve interesse dos capitais em dispendir alguma espécie de investimento

As melhorias na infra-estrutura urbana foram mais intensas nas áreas centrais da cidade, em que o houve interesse do poder público municipal em fomentar sua reocupação. Qualitativamente foram realizadas diversas obras de recapeamento asfáltico, melhoria da iluminação pública, obras anti-enchentes, tal como mudanças no plano viário e a alteração no plano diretor do município, flexibilizando o uso de algumas áreas para novos investimentos. Tais medidas colaboraram significativamente para outro condicionamento da área central.

A intervenção dos agentes públicos não deixa de ter um caráter notoriamente ideológico de favorecimento e sedução dos agentes privados, travestida de um discurso que ressalta o caráter social, que muitas vezes é quase insignificante se tomar como parâmetro a relação concessão/benefício dispendidas pelo município aos investimentos privados.

Através do discurso proferido por muitos planejadores, alegando a ausência de recursos para a criação e melhoria de infra-estruturas urbanas, dependendo estas da associação com capitais privados para sua realização, notamos que a cidade enquanto *lócus* da reprodução do capital tornou-se cada vez mais, imagem e semelhança de suas determinações e vontades com o consentimento e permissividade dos poderes públicos parceiros nestas empreitadas. Temos assim na cidade uma fragmentação de áreas na medida em que estas são vendidas como mercadorias, para poderem se tornar mais competitivas e sobreviverem na guerra dos lugares. Esta venda, no entanto, não é uma venda da cidade enquanto totalidade, na qual estão presentes diferentes graus de desenvolvimento econômico, social e urbano, mas sim, uma venda fracionada de lugares recondicionados para servirem às demandas do período, embora muitas das vezes isto não esteja explícito no *city marketing* das cidades.

De acordo com Arantes (2000, p.26) :

“Embora se saiba que as cidades modernas sempre estiveram associadas à divisão social do trabalho e à acumulação capitalista, que a exploração da propriedade do solo não seja um fato novo, e que haja como mostrou à exaustão Lefebvre e depois toda a geografia humana recente, uma relação direta entre a configuração espacial urbana e a produção ou reprodução do capital, como estamos vendo, há algo de novo a registrar

nessa fase do capitalismo em que as cidades passaram elas mesmas a ser geridas e consumidas como mercadorias.”

As diferenciações intra-urbanas perante este discurso são parcialmente suprimidas por arranjos espaciais que não representam a identidade social do lugar, mas sim, uma identidade corporativa na qual estes atores através de condicionamentos e condições impostas, estruturam formas, funções e dinâmicas espaciais forjadas de acordo com seus respectivos interesses perpassados pela volatilidade e pela mobilidade do capital e suas implicações espaciais. As atividades produtivas (na delimitação mais clássica do marxismo) estão mais sujeitas a estes deslocamentos espaciais, tendo em vista que o pressuposto da acumulação de capital é a extração cada vez mais elevada da mais-valia, agora em escala global. Para tanto, acrescentemos as possibilidades de dissipação dos capitais sobre diferentes partes do globo, através de possibilidades e densidades técnicas cada vez mais onipresentes permeando diferentes territórios.

Desta maneira, as atividades produtivas, principalmente aquelas ligadas à indústria de transformação que geralmente requerem um tipo de força de trabalho dotada de menor qualificação, se encontram mais sujeitas ao deslocamento no espaço geográfico em busca de uma valorização maior do capital investido, através da exploração intensiva de diversas partes do globo em que a grande oferta de força de trabalho, e a ausência de regulamentação das práticas trabalhistas permitam ao capital a exploração intensiva da mais-valia.

Os deslocamentos das indústrias desestruturam localidades e outros investimentos originados em torno destas empresas. Flint e Baltimore nos Estados Unidos são ilustrativos desta vulnerabilidade dos territórios frente às voláteis demandas do capital. O primeiro caso foi bem retratado no documentário do cineasta Michel Moore, *Roger e Eu*, onde se observa tal desestruturação sócio-econômica-espacial, com a saída de grandes capitais multinacionais (no caso a General Motors). Esta montadora atuava no local durante anos, e sua saída causou efeitos desastrosos na vida social dos indivíduos vinculados a ela. O fechamento de postos de trabalho, tal como a redução drástica da arrecadação tributária, ocasionou a precarização e a pauperização da vida social neste município americano.

Exemplos como estes, alertam para a flutuação e mobilidade dos grandes capitais, que se vinculam e estabelecem raízes com os territórios, enquanto estes se mantiverem atrativos e interessantes para sua reprodução.

É fator de sedução destes capitais características que podem ser utilizadas de acordo com as demandas requeridas pelas políticas industriais excessivamente racionalizadas – marca do período técnico-científico-informacional - tais como: concessões tributárias, mercados consumidores proeminentes, flexibilização de leis ambientais e trabalhistas e disponibilidade de recursos humanos e materiais.

De certo modo a concessão de incentivos e investimentos públicos em prol da atração destes capitais é algo incerto a longo prazo. Pois, o Estado nacional estabelece um discurso em prol do progresso e do desenvolvimento econômico e social, enganosamente estruturado sob as diretrizes e vontades destes capitais transnacionais, desconsiderando que a qualquer momento, as empresas possam mudar seus planos operacionais, ocasionando assim, uma fuga de capitais dos locais em que se instalaram. Estas concessões públicas são instituídas em detrimento de ferramentas de proteção social, das quais o Estado brasileiro vem abrindo mão ao longo de décadas.

Por outro lado, se pensarmos no terciário menos desenvolvido que passou a atuar em Santo André na década de 90, poderíamos refletir que este, ainda que não assegure tantos benefícios sociais, como a indústria oferecia em décadas passadas, tais como: salários mais elevados e uma série de benefícios conquistados através das lutas sociais da classe trabalhadora, estas atividades por sua vez mantêm um grau de vinculação mais elevado com os lugares onde se estabelecem em função de relações mais estreitas com seus consumidores. Ou seja, em alguns casos, como do supermercado, do shopping, ou cinema, seu atrelamento ao mercado local se faz em função de um mercado consumidor diretamente atendido por estes serviços e relativamente mais estável.

Frente a estes apontamentos qual seria a alternativa de desenvolvimento local viável para a diminuição da vulnerabilidade social e territorial em função da exacerbada mobilidade que os capitais adquiriram no período técnico-científico-informacional?

Se pensarmos na dinâmica econômica brasileira que foi estruturada ao longo do século XX, poderia dizer que a partir da década de 30, até meados da década de 1950, o país tenha trilhado um interessante caminho no qual as políticas implementadas por Getúlio Vargas visaram instituir uma industrialização de base, dotada de caráter nacionalista, almejando alcançar um desenvolvimento póstumo do setor de bens duráveis e bens de capital nacionais.

No entanto, as políticas que sucederam o período varguista nortearam a economia nacional para outros ventos, como a abertura ao capital estrangeiro, tal como, a ausência de uma regulamentação estatal mais cautelosa, na ânsia pelo crescimento econômico

desenfreado e imediatista do Plano de Metas, conduzindo o país a um modelo de crescimento dependente das disponibilidades de investimentos e condições instituídas de forma exógena pelos capitais transnacionais.

Ao longo das décadas que precederam a primeira metade do século XX, o modelo de desenvolvimento econômico foi pautado pela cooperação, concessão e relativa perda da autonomia estatal, no que se refere ao planejamento territorial, tornando-se assim, algo condicionado pelos interesses dos atores hegemônicos internacionais que modelaram e remodelaram em associação com agentes públicos nacionais, o espaço à sua imagem e semelhança.

Ou seja, as relações políticas do Estado ao longo da segunda metade do século XX, estabelecidas junto a estes grandes capitais industriais, não permitiram que se concretizasse um plano nacional de desenvolvimento, onde o poder público pudesse atuar como protagonista das ações e da estruturação territorial. Ao contrário, os capitais industriais se aproveitaram do atraso no desenvolvimento industrial brasileiro, para adentrarem no país com o mínimo de regulação estatal possível, conquistando assim, um elevado grau de autonomia e colocando o Brasil a serviço de suas vontades e necessidades.

Esta ausência de uma política mais firme e estabelecimento de condições em relação aos interesses do país, veio a se refletir em décadas subseqüentes, sobretudo nos anos 90, sob a forma de deslocamentos intra-territoriais, em que novas áreas menos desenvolvidas do território passaram a receber investimentos, ou mesmo atividades que já se encontravam presentes no território, e que agora passaram a compor um novo arranjo territorial brasileiro através destas ocupações.

Ainda que o meio técnico-científico-informacional tenha se estabelecido a partir deste período no município de Santo André, verificamos que a permanência de atividades ligadas ao passado manteve-se constituindo rugosidades na paisagem, vazios, ou mesmo de discontinuidades no processo de reocupação urbana, expressa através de antigos imóveis e galpões que permaneceram presentes na paisagem da cidade.

Poderíamos evidenciar que antigas atividades ainda se encontram operacionalizadas em locais como a Avenida Industrial, como pequenos comércios varejistas, hotéis de baixa categoria, e a prostituição em algumas áreas do logradouro, sobretudo em áreas onde há a permanência de antigas indústrias. A imbricação existente entre os meios, expressa através de distintas atividades, faz com que o lugar adquira cada vez mais características de cunho multifuncional, em que técnicas e processos produtivos, tal como a divisão social e territorial do trabalho, datados em diferentes períodos, possam ou não, exercer uma

cooperação mútua dentro dos processos contemporâneos de reprodução e acumulação de capitais.

1.3 - O CASO PIRELLI: UMA TENTATIVA DE REVALORIZAÇÃO DO LOCAL

Situada desde 1923 no município de Santo André, a Pirelli S.A veio cumprindo ao longo dos anos um importante papel enquanto fornecedora de pneumáticos para veículos automotores, e para a produção de fios elétricos para o mercado nacional.

A companhia, entre outras, foi importante contribuinte tanto em arrecadações tributárias, quando na oferta de empregos para o município de Santo André, sobretudo a partir do final da década de 1960, em que os mercados consumidores nacionais passaram a se estruturar de maneira mais consolidada, devido ao aumento da capacidade de poupança individual.

Com o advento da indústria automobilística multinacional no Brasil, a partir da década de 1950, ampliou-se o mercado consumidor nacional, tendo em vista que este setor produtivo passou a empregar trabalhadores em massa, devido às técnicas produtivas utilizadas; fazendo com que ao longo das décadas subseqüentes, o contingente de trabalhadores se tornasse cada vez mais elevado.

“Uma nova fase da industrialização do ABC ocorreu ao longo da década de 1960, quando a consolidação do mercado consumidor interno, e a maturação dos investimentos externos realizados sob o plano de Metas constituíram os elementos fundamentais para a expansão de setores não-tradicionais da indústria brasileira, como o de bens de consumo duráveis” Barros (2001, p.3)

Em consequência desta expansão do setor de bens-duráveis, as oportunidades de trabalho se elevaram, tal como o grau de estabilidade no emprego que estas empresas ofereciam. Assim, muitos operários estruturaram suas vidas no município de Santo André, constituindo famílias e adquirindo patrimônios como: terrenos, casa própria e automóveis.

Este panorama de relativa estabilidade econômica impulsionou o desenvolvimento da indústria automobilística, tal como outros setores de bens de consumo duráveis na região, aumentando o número de postos de trabalho industrial na cidade.

A Pirelli durante as décadas de 1960 e 1970, assim como outras empresas, atraiu uma massa de trabalhadores oriundos de diversas regiões brasileiras, devido a sua alta capacidade empregatória oferecida no período, tendo em vista, que a entrada de empresas automobilísticas multinacionais durante o final da década de 1950, promoveu um impulsionamento do setor de autopeças e borrachas, que passou a carecer de mão-de-obra desde então.

Grandes galpões abrigavam extensas linhas de produção, agregando um grande contingente de trabalhadores que revezavam-se em três turnos de trabalho, para suprirem as demandas da produção e à estruturação técnica em que as fábricas se pautavam, aplicando técnicas tayloristas-fordianas em seus processos produtivos.¹⁴

De acordo com Negri (1996, p.141):

“Com a crescente concentração populacional na região metropolitana de São Paulo, em fins da década de 1960, e início da década de 1970, explicitaram-se também as primeiras manifestações do que se denominou “caos urbano”, com o crescimento desordenado da cidade, resultando em maior dispêndio com transportes urbanos deteriorados, degradação de áreas de mananciais, poluição do ar e dos recursos hídricos, problemas crescentes com enchentes, deseconomias de aglomeração, etc. Problemas que assumiriam dimensão crítica durante o regime autoritário, pós-1964, em que o crescimento econômico coincide com um significativo aumento da desigualdade.”

A chegada da companhia italiana à cidade de Santo André começou a alterar substancialmente a configuração urbana do município que inicialmente esteve circunscrita a áreas adjacentes à ferrovia. Após a abertura ao capital industrial multinacional, a partir da segunda metade da década de 1950, a constituição de novos bairros próximos às empresas passou a se ampliar, tal como a expansão de vilas já existentes. Poderíamos vincular o crescimento e aumento das taxas de urbanização ao aumento da necessidade de trabalho vivo que as empresas relacionadas à cadeia automobilística passaram a exigir, sobretudo a partir do final dos anos 60

Desta maneira, a ampliação das cadeias produtivas ainda que inicialmente tenha trazido grande desenvolvimento econômico e social, tal como a expansão urbana ao longo dos anos 60 e 70, num futuro próximo, este desenvolvimento urbano e industrial iria resultar na emergência de graves problemas urbanos, como ausência de saneamento básico em alguns bairros novos, pavimentação, iluminação pública, entre outros equipamentos

¹⁴ Segundo relatos dos moradores mais antigos dos bairros Homero Thon, Vila Humaitá, Vila América vizinhos à Pirelli em Santo André, durante as décadas de 1960 e 1970, funcionários da Pirelli permaneciam nos portões da empresa oferecendo vagas de trabalho aos migrantes de outras regiões brasileiras. De acordo com estes relatos podemos observar que a oferta de postos de trabalho em alguns casos era superior à demanda de trabalhadores.

urbanos que se dissiparam numa velocidade menor do que a expansão urbana e demográfica no município.

A área ocupada pela Pirelli no município de Santo André era caracterizada por uma expansão fabril horizontalizada; as fábricas eram dimensionadas de forma ampla, os maquinários, como a estocagem de materiais e de produtos acabados, estavam internalizados no mesmo espaço da produção.

As fábricas neste período operavam dentro de uma racionalidade correspondente ao meio-técnico-científico, porém novas possibilidades de utilização do espaço foram sendo pensadas dentro do período precedente, em que os processos foram aperfeiçoados para a consolidação do meio técnico-científico-informacional no município a partir da segunda metade dos anos 80. A Pirelli frente a isto é emblemática desta transição ocorrida em Santo André.

“Isso traz, em consequência, mudanças importantes, de um lado, na composição técnica do território e, de outro lado, na composição orgânica do território, graças à cibernética, às biotecnologias, às novas químicas, à informática e a eletrônica. Tudo isso, faz com que o território contenha, cada dia que passa, mais e mais ciência, mais e mais tecnologia, mais e mais informação. Isso se dá de forma paralela à cientificização do trabalho. O trabalho se torna cada vez mais científico e se dá, também, em paralelo a uma informatização do território (...)” Santos ([1989]2005 p.121)

Alguns reflexos desta transição entre meios logo se tornou perceptível. A partir do final dos anos 80, as unidades fabris da companhia tornaram-se descentralizadas, com a inauguração de uma fábrica na cidade de Sumaré, na região metropolitana de Campinas e em Sorocaba. Outros negócios da empresa passaram a ser realizados no Rio Grande do Sul.

Conforme nos aponta Barros (2001, p.3) *“a reestruturação produtiva da década de 1980 balizou-se também em novos parâmetros de qualificação da mão-de-obra, rápido desenvolvimento tecnológico e grandes investimentos em infra-estrutura por parte do Estado.”* Vale acrescentar que boa parte destes investimentos em infra-estrutura, careceu de um planejamento mais bem elaborado, representando o desperdício de elevadas cifras de dinheiro do Estado brasileiro.

Neste contexto, as fábricas de cabos e o setor têxtil da companhia foram desativados a partir da primeira metade da década de 90, como reflexo de novas formas de produção que a empresa passaria a incorporar, pautando-se na desconcentração de algumas atividades e no enxugamento de extensas fábricas horizontalizadas. Assim, os laboratórios químicos presentes na planta de Santo André, também encerraram suas atividades na

medida em que a unidade passou a ser reestruturada produtivamente de acordo com as demandas do período. Aos poucos, as fábricas da Pirelli foram fechadas, evidenciando aquilo que seria a nova empresa, que passara a se remodelar para assegurar a sua competitividade em mercados cada vez mais desafiadores, tal como para o aperfeiçoamento e eficiência de seus produtos.

Uma pista dos sinais das transformações nos processos produtivos da Pirelli, além da desativação das fábricas no município de Santo André, foi a redução e a posterior desativação de algumas áreas reservadas ao estacionamento de ônibus fretados para o transporte de trabalhadores da companhia. Ou seja, enquanto a companhia se utilizava de técnicas produtivas que requeriam uma forte demanda de trabalho humano, através do elevado grau de fracionamento das atividades produtivas internalizadas nas fábricas, o número de trabalhadores era tão elevado, que muitos ônibus fretados além de ocuparem o estacionamento pertencente à companhia, acabavam sendo estacionados na rua Giovanni Baptista Pirelli para o embarque e desembarque de trabalhadores.¹⁵

Os anos dourados da fábrica taylorista-fordiana foram se esvanecendo. Uma outra lógica pautada numa competitividade desenfreada passou a se instituir. As demandas do capitalismo moderno tornaram-se cada vez mais estruturadas sob as diretrizes globais, os centros de decisão passam a se encontrar não necessariamente nos respectivos territórios, onde as empresas mantêm suas filiais. Outro tempo se introduz, onde a aceleração destas transformações se torna cada vez mais intensa com o advento do meio técnico-científico-informacional.

A figura do trabalhador e do emprego em massa nas linhas de produção torna-se minimizada. Frente a isto, a classe operária presencia a desvalorização de seu poder de barganha (força de trabalho), as formas de resistência dos trabalhadores contra os abusos do capital passaram a ser relativamente neutralizadas; a cidade passa a assumir outra dinâmica. Trabalhar nas cidades contemporâneas significa viver outra temporalidade distinta daquela que presidia estes mesmos locais à duas décadas atrás. Vivemos agora em um tempo de instabilidade social, e de incertezas em relação aos caminhos industriais do município de Santo André.

¹⁵ A companhia subsidiava em parte neste período, o transporte dos trabalhadores, (que muitas vezes vinham de bairros afastados, ou mesmo, de municípios vizinhos como São Bernardo do Campo e São Caetano do Sul), através do fretamento de diversas linhas de ônibus responsáveis pelo deslocamento dos trabalhadores de suas casas para a empresa. Isto revela o grau de necessidade do trabalho humano que os processos produtivos requeriam, pois o fato da empresa se responsabilizar pelo frete do transporte dos trabalhadores, era condição para minimizar possíveis infortúnios referentes à assiduidade e faltas no trabalho.

O tempo social agora instituído é o tempo do ritmo da acumulação de capital, o tempo certo, o tempo justo, exato. Cada minuto de trabalho é fundamental; a produção sob demanda passa a se tornar a ordem do dia, as empresas investem pesado na produção desta subjetividade na mente do trabalhador, tentando convencê-los de que esta nova lógica da acumulação capitalista é a lógica da vida moderna, estruturada numa racionalidade onde perder tempo torna-se sinônimo de ineficiência. Esta nova racionalidade passa a ser incutida inclusive nas ações da vida cotidiana, presenciamos assim, o extravazamento dos domínios do capital para além dos portões das fábricas.

Esta nova lógica pautada na flexibilidade das ações e na rigidez das normatizações tem como reflexos mais imediatos a supressão e aniquilação de postos de trabalho que passa a ser uma realidade vivenciada pelos trabalhadores. Tarefas são suprimidas e acumuladas, as máquinas passam a ser operadas por comandos numéricos computadorizados (CNC's), a informatização passa a ser uma linguagem cada vez mais presente nas fábricas, para tanto é pungente a necessidade da força de trabalho ser requalificada.

O velho trabalhador já se torna não tão interessante, mas não completamente desnecessário. Vivemos o advento do novo, que ainda coexiste com o velho, mas que aos poucos vai suprimindo-o sem descartá-lo por completo. A aceleração do meio técnico-científico-informacional vai imprimindo seu ritmo irreversível nas indústrias promovendo desastrosos efeitos na classe operária antes tão bem delimitada e ciente de seu papel e anseios. Esta classe por sua vez, agora se encontra fragmentada e tentando resistir novamente à supressão de sua histórica organização.

1.3.1 O PROJETO CIDADE-PIRELLI

A partir da segunda metade da década de 1990, com parte de seus terrenos ociosos, a Pirelli passou então, a repensar o uso de suas antigas áreas industriais. Frente ao contexto de expansão de atividades terciárias no município de Santo André, e com parte de suas atividades produtivas operando de forma descentralizada e dentro das diretrizes do meio técnico-científico-informacional, a companhia começou a avaliar a possibilidade de atribuição de negócios imobiliários nos terrenos que anteriormente abrigavam suas antigas fábricas.

Pautada numa experiência italiana de construção de uma aglomeração de empresas de um terciário avançado em suas antigas áreas industriais, denominada como *Citá Pirelli*, cogitou-se pela diretoria da empresa na implementação de algo parecido no Brasil, que recebeu o título homônimo traduzido para a língua portuguesa.

O Projeto Cidade Pirelli se apresentou como forma de reutilização de uma área de 270 mil metros quadrados localizada na Vila Homero Thon, próxima à região central da cidade de Santo André, que até meados da década de 80, abrigou diversos galpões onde se realizava a produção de cabos elétricos e telefônicos, e também a fábrica de pneumáticos. (esta ainda em atividade no local, porém agora reestruturada).

Para o consultor imobiliário da Pirelli, o arquiteto Fábio Nutini, a idéia do projeto se deu a partir da reestruturação das atividades industriais da empresa no Brasil, somadas as experiências já ocorridas na Itália em momentos anteriores. Assim:

“A Pirelli encolheu em seu tamanho físico em Santo André; com esse desmembramento de áreas produtivas, novas regiões passaram a se industrializar e receber os novos investimentos da companhia, tal como Sorocaba, Rio Grande do Sul e a Bahia. Com este remanejamento das fábricas, sempre observando uma favorável disposição logística ocorreu um remanescente de áreas na região que antigamente era 100% ocupada, ou seja, totalmente industrial, isso denotou-se bem como uma tendência industrial. Assim, a Pirelli brasileira só está repetindo uma tendência ocorrida na Itália em outros momentos.

Na década de 80, a companhia precisou desenvolver um novo produto na área onde as fábricas da Pirelli estavam situadas em Bicocca (Milão), na Itália. E desenvolveu-se lá uma Citá Pirelli, que é o nome que também nós adotamos para o nosso projeto, que consiste em ocupar áreas que eram industriais, e que num dado momento passaram a ficar ociosas. Hoje, lá na Itália aquilo se tornou um bairro, ou realmente uma cidade. Esta idéia foi importada, no fim da década de 90 para a situação da companhia aqui no Brasil.

Desta forma, com a sobra de áreas onde estavam as fábricas da Pirelli, na Itália, se fez um projeto de desenvolvimento de um bairro organizado, que começou com um bairro empresarial, passando para a idéia de um bairro de serviços, mas não dispensando a idéia de um bairro residencial “¹⁶

O projeto Cidade Pirelli foi apresentado em 1997, constando como um empreendimento com 14 edifícios empresariais, dois shopping centers, salas de cinema multiplex, restaurantes, hotel e um pequeno parque florestal, a um custo de 200 milhões que será desprendido pela Pirelli & C. Real Estate, responsável pelos negócios não industriais da empresa. Este projeto teve inspiração em um modelo italiano, o *Centro empresarial La Bicocca*, que abrange 900 mil metros quadrados, localizados numa área de principal concentração industrial de Milão, na Itália.

A Pirelli & C. Real Estate tem como principal ramo de atividade investimentos no setor imobiliário ao longo do mundo, sendo assim, de acordo com a revista *Isto é Dinheiro on line* de 14/12/2005 “sua principal área de atuação é mesmo a de empreendimentos imobiliários. Nos últimos dois anos, fez-se um esforço extraordinário por parte da companhia para a aquisição de imóveis na Europa. Foram gastos cerca de 3 bilhões, em parceria com o banco Morgan Stanley. A cidade Pirelli virá a ser o seu maior investimento na América Latina, e visa revalorizar o terreno onde situavam-se as antigas fábricas de cabos elétricos e telefônicos da companhia. As linhas de produção foram transferidas para Sorocaba, no interior de São Paulo, e, com galpões vazios, os italianos tiveram de ir em busca de apoio da Prefeitura Municipal de Santo André para evitar a

¹⁶ Entrevista realizada em 14/06/2006 com o Arq. Fábio Nutini consultor responsável pelo desenvolvimento do projeto “Cidade Pirelli” em Santo André –SP.

depreciação do local, já que algumas empresas diminuíram seu interesse de se instalar no ABC.”

Quando o Projeto Cidade Pirelli foi apresentado no final da década de 90, o poder público municipal passou a atuar em negociações junto à empresa para viabilizar a estrutura do local a ser utilizado.

Acerca do papel dos agentes públicos representados na figura do Estado, em suas diversas esferas de atuação, Milton Santos aponta que:

“O fato deste ser o único intermediário possível entre o modo de produção em escala internacional e a sociedade nacional, renova o papel do Estado no período atual. Cabe-lhe decidir a abertura para a entrada das inovações, dos capitais e dos homens e assim ele se torna (co) responsável pelas conseqüências de sua cumplicidade, ou de sua resistência em relação aos interesses do sistema capitalista mundial.” Santos ([1978] 2004 p.223)

De acordo com Fábio Nutini o poder público local tem atuado como parceiro para a realização das etapas do projeto, trabalhando ombro a ombro com a equipe contratada pela Pirelli. Assim, desde o momento em que foi entregue a idéia de se fazer o projeto, aprovado na Câmara Municipal em 1997/1998, a lei de zoneamento urbano passou a ser alterada, e a *Operação Urbana Pirelli* que consta de um conjunto de ações consorciadas entre a prefeitura e a empresa logo entrou em vigor.

Um dos primeiros problemas enfrentados foi a descontinuidade da área ocupada pela empresa, quando foram necessárias desapropriações de algumas moradias adjuntas ao terreno da companhia, mediada por uma série de resistências na negociação com antigos moradores do local.

O tráfego da Avenida Alexandre Gusmão que cortava o terreno ocupado pela companhia, dividindo-o em duas partes, foi outro ponto de entrave, assim como a remoção de um cartório eleitoral e uma escola municipal presentes nas adjacências do terreno.

No primeiro caso as desapropriações foram negociadas junto à companhia, que inicialmente ofertou um valor imobiliário abaixo do mercado, porém posteriormente acabou por entrar em comum acordo com os proprietários dos imóveis, conseguindo adquirir os lotes que foram agregados ao terreno.

Para tanto, a Pirelli Real Estate bancou R\$ 2 milhões para mudar o zoneamento da região da antiga unidade fabril, que passou a ser caracterizada como uma área de

serviços, e em troca o município reduziu as taxas do imposto sobre serviços (ISS) para uma faixa entre 0,25% e 0,5%, contra os 5% cobrados em São Paulo.” (Isto é Dinheiro on line, acesso em 14/12/2005)

Nesta operação urbana consorciada junto à Prefeitura Municipal de Santo André, o ônus das desapropriações, assim como a abertura da nova via, para que a antiga pista da avenida Alexandre Gusmão deixasse de ser trafegável, foram pagos pela Pirelli, tornando os terrenos que eram anteriormente recortados por esta via, agora contínuos.

Os gestores municipais acreditam que a construção da Cidade Pirelli dinamizará a economia local trazendo uma série de benefícios sociais para a população através da geração de empregos e novas oportunidades de trabalho. Porém, avaliando melhor esta situação, por enquanto concluímos que quem mais vem arcando com as despesas para a viabilização dos planos da empresa, que ainda possuem um caráter indefinido e especulativo, foi o poder público municipal, que veio abrindo mão de receitas ao longo dos últimos anos, na crença de um desenvolvimento setorial econômico ligado ao terciário ainda que hipotético.

A Prefeitura Municipal de Santo André acredita nesta expansão, embasando-se no desenvolvimento deste projeto, que se encontra sem um cronograma de ações claramente estipulado, e sem nenhum resguardamento formal de sua efetivação devido ao seu caráter especulativo como o próprio Nutini nos afirmou. Desta maneira, a Pirelli ainda está avaliando qual seria o negócio mais interessante a ser instituído em suas áreas disponíveis.

**FOTO 04 - VISTA DA ÁREA E ADJACÊNCIAS DO TERRENO ONDE SERÁ A FUTURA
“CIDADE PIRELLI”**

Fotos do autor/ jan. 2006

1. Av. Alexandre Gusmão antes responsável pela cisão do terreno da Pirelli agora se tornou uma via de tráfego interno à empresa aguardando as deliberações do Projeto Cidade Pirelli; ao fundo a antiga fábrica e laboratório de cabos da companhia, hoje ocupada pela empresa Prysmiann. Nota-se que a imagem entre as grades revela a dificuldade de acesso a uma via anteriormente pública, que passou para o domínio privado a partir da operação urbana Pirelli realizada em 1998. 2. No primeiro plano, jardim e praças construídos pela Prefeitura Municipal de Santo André durante a operação urbana para o condicionamento da área onde a Pirelli almeja desenvolver seus negócios imobiliários, ao fundo a fábrica de pneus da Pirelli em Santo André-SP. 3. À frente, espaço vazio anteriormente ocupado pela antiga fábrica têxtil da companhia italiana, e agora a área onde futuramente será desenvolvido o projeto imobiliário Cidade Pirelli. Ao fundo, a fábrica de cabos Prysmiann, e no canto inferior à direita, detalhe do *call center* da operadora de telefonia celular TIM. Este *call center* é considerado o maior da América Latina, empregando cerca de 1500 pessoas. 4. Novo trecho da Avenida Alexandre Gusmão, duplicada para absorver o trânsito de veículos que circulavam anteriormente pela via, quando ela ainda recortava os terrenos da Pirelli

Esta condição é ilustrativa de como os capitais através da sua força, condicionam os locais que pretensiosamente visam ocupar, tendo no poder público seu aliado indispensável para a viabilização dos investimentos privados.

De acordo com Botelho (2001, p.124) “*os incentivos fiscais concedidos pela esfera pública não são uma prática nova, mas possuem papel crescente na escolha de locais para a instalação de novas indústrias ou investimentos, na medida em que diversas unidades políticas envolvem-se em guerras fiscais para atrair as empresas. Essa prática não resolve o problema do emprego, pois não há, na maioria dos casos, nenhum condicionamento*

para a concessão dos incentivos, como geração mínima de empregos, ou mesmo a manutenção dos postos de trabalho existentes.”

Com o nível de mobilidade o qual o capital atingiu qualquer tipo de exigência ou condições impostas pelos governos locais, visando resguardar algum tipo de benefício social, que venha tornar oneroso o custo de um determinado investimento, pode vir a ser um empecilho para a não-realização de negócios num referido local.

Constantemente estes capitais são seduzidos por agentes públicos através de suas propostas, visando atraí-los para diversas partes do território. Para as empresas, o local ideal para a produção atualmente, tornou-se aquele em que possui os menores custos, que esteja geograficamente bem situado em relação às infra-estruturas necessárias e principais mercados consumidores. Mas sobretudo, o que conta para a finalização dos investimentos, é a presença de um poder público local “parceiro”, ou seja, aquele que ofereça o maior número de benefícios e o menor número de exigências e para os capitais.

Por exemplo, quanto à cisão do terreno da Pirelli devido ao antigo traçado viário, o município negociou junto à companhia a concessão dos terrenos públicos, e em contrapartida esta efetuou, por sua vez, a construção de um novo prédio para abrigar a escola municipal de educação infantil Homero Thon. Houve também por parte das operações consorciadas, a execução de projetos urbanísticos que constaram na duplicação da Avenida Giovanni Batista Pirelli, na construção de um canteiro central ajardinado e de um mini-parque com quadra poliesportiva, assegurando ao local uma requalificação urbana, e preparando-o para receber os futuros investimentos almejados pela Pirelli através de seu grandioso projeto. Estas basicamente foram as primeiras ações movidas entre agentes públicos e privados; após estas operações, os terrenos da companhia, embora já estivessem “adaptados” a receber o projeto, ainda permaneceram ociosos.

No ano de 2001, a Pirelli resolveu vender o terreno que hipoteticamente iria abrigar a Cidade Pirelli para a Universidade do Grande ABC-UNIABC. A partir de então, passou a haver um misto de confusão e desconfiança em relação a seriedade do projeto da empresa, pois, após ter ocorrido no local todo um condicionamento da infra-estrutura urbana, a companhia havia se desfeito de uma parte importante de suas propriedades, para a viabilização do projeto.

Indagado acerca disto, o consultor de negócios imobiliários da companhia Fábio Nutini nos informou que *“o eixo de desenvolvimento da região de Biccoca, foi a construção de uma Universidade, que foi a âncora do desenvolvimento do projeto na Itália; assim se aventou a hipótese de que aqui ela também seria uma âncora. Portanto, no*

ano de 2001, foi vendido o terreno para a UNIABC, visando a possibilidade de desenvolver um centro tecnológico junto a universidade.”¹⁷

Desde então, muito se especulou a respeito da mudança de planos da companhia em função da venda de parte de seus terrenos para empresários do setor de educacional. Em determinados momentos houve a veiculação de notícias em jornais locais que a antiga fábrica de cabos da Pirelli daria lugar a um novo campus da Universidade do Grande ABC, uma instituição de ensino particular da cidade. Este fato se materializou apenas no imóvel que abrigou durante anos o antigo clube poliesportivo da companhia, em uma área que não faz parte do projeto, e que atualmente cedeu lugar a uma parte do campus da referida universidade onde são ministradas aulas para o curso superior de Educação Física.

Sobre o fato da instalação da universidade enquanto “âncora” para o desenvolvimento do projeto temos algumas ressalvas a serem apontadas. Uma delas é o perfil das universidades brasileiras, principalmente aquelas criadas na década de 90, que em sua maioria possuem um caráter privado. A maioria destas universidades não possui linhas de pesquisa, tal como investimentos direcionados para a pesquisa científica, que ainda se encontra circunscritos às universidades públicas. Sendo assim, o perfil da universidade que hipoteticamente se instalaria na área disponível da Pirelli, é um perfil muito distinto das universidades na qual o projeto se espelhou, acreditando ser esta instituição colaboradora para o desenvolvimento de um centro tecnológico no local. Talvez a recém inaugurada Universidade Federal do ABC- UFABC, ou até mesmo a Faculdade de Engenharia prefeito Celso Daniel - FAENG, ligada ao Centro Universitário Fundação Santo André, tenha preocupações e um foco mais direcionado para estes objetivos em função de uma maior capacidade de desenvolvimento de pesquisas e recebimento de subsídios por órgãos públicos e privados.

Quanto ao Projeto Cidade Pirelli, muito pouco se falou desde 2001 acerca desta ambiciosa empreitada. Tivemos pouco acesso a informações oficiais da empresa, obtivemos apenas notícias veiculadas pela grande mídia local neste período, que acabou por divulgar alguns dados sobre valores investidos, propostas do projeto e fases a serem implementadas de forma muito vaga.

Concluimos assim, que o centro decisório acerca das ações que pretensamente estarão voltadas para o município de Santo André se encontra no exterior. Em 2001, em

¹⁷ Entrevista realizada em 14/06/2006 com o Arq. Fábio Nutini consultor responsável pelo desenvolvimento do projeto “Cidade Pirelli” em Santo André –SP.

entrevista concedida ao site da Revista *Isto É Dinheiro*, o executivo e diretor da Pirelli & C. Real Estate, Guerrino Sávio, afirmou que: “as idéias do projeto vem sendo desenvolvidas em bastante sigilo”.

Em junho de 2007, Nutini nos revelou que o projeto retomou agora com bastante fôlego, e que a companhia vem se mostrando muito empenhada na sua viabilização na medida em que a UNIABC desistiu de ampliar seu campus no local. Para o consultor, a reaquisição do terreno por parte da companhia, teve fundamental importância para o resgarde e autonomia do Projeto Cidade Pirelli.

(...) “com esta desistência (da UNIABC), aquilo que era considerado uma âncora para o Projeto ficou à deriva, ou seja, o terreno ficou disponibilizado para um proprietário que não era a Pirelli, sendo que este terreno é algo fundamental para o desenvolvimento do projeto. Assim, a primeira ação concreta para retomada do projeto foi a reaquisição do terreno pela companhia em 10 de fevereiro de 2006. A partir daí, ela passou e continua a desenvolver efetivamente o projeto. Hoje, nós temos projetos de desenvolvimento de áreas de alimentação, de construção de novos edifícios, em fase de projeto, mas sendo implementados. Então, isso deixou de ser um sonho. Estes projetos não são apenas algo volumétrico que eventualmente possam ser realizados, estes projetos já estão sendo trabalhados através da criação da estação de trem ligada a CPTM, e a abertura de uma rua entre o Carrefour e a Pirelli que possa interligar o 1º subdistrito ao segundo, criar uma nova linha de transporte metropolitano como trens de superfície.”¹⁸

A Pirelli vem depositando muita confiança nas parcerias entre agentes públicos e privados (PPP's), para a efetivação de seu projeto. Para tanto, está sendo pensado pelos arquitetos da equipe que atende ao projeto, a criação de novas estruturas urbanas que visam integrar este hipotético pólo congregador de empresas de alta tecnologia à metrópole paulistana. Dentre as idéias apresentadas, aponta-se a necessidade de criação de uma

¹⁸ Idem

estação de trens para atender a Cidade Pirelli, fazendo desta um canal de integração da cidade de Santo André a capital paulista.¹⁹

A construção de viadutos interligando o 1º ao 2º subdistrito do município (separados pela linha férrea) se faz também necessária, pois os pontos de interligação presentes no município tornaram-se saturados em função da evolução e do adensamento urbano que o município sofreu nas últimas décadas. Assim, um viaduto na região da Cidade Pirelli, tornaria seu acesso mais rápido por meio da Avenida dos Estados, que passa ao fundo do terreno. Porém, a inexistência até então de uma alça viária de acesso ao local pode ser um fator limitador da fluidez que o arranjo viário do qual a referida avenida faz parte poderia ofertar.²⁰

A ausência de publicações institucionais, ou mesmo de dados oficiais acerca do projeto torna a Cidade Pirelli uma incógnita que poderá, ou não, nortear a cidade de Santo André para novos rumos econômicos. É certo que os investimentos que serão despendidos caso o Projeto venha a se materializar não são nada modestos. A companhia prevê cerca de 200 milhões a serem aplicados no projeto.

Frente ao deslocamento das antigas fábricas da Pirelli para outras regiões do país, chama a atenção, as preocupações da Pirelli na valorização do local, tentando atribuir um novo uso ao terreno de Santo André; uso este caracterizado por sua extrema seletividade em relação a futuros negócios a serem implementados no local, a partir de uma seletividade imobiliária já na concepção do Projeto Cidade Pirelli. Daí talvez, o “por que” da demora da viabilização deste empreendimento.

¹⁹ No período em que as atividades industriais da Pirelli estavam concentradas em Santo André, havia uma parada de trens da antiga CBTU- Companhia Brasileira de Trens Urbanos, denominada como Parada Pirelli. Estas plataformas atendiam a empresa nos horários de troca de turnos dos operários. No entanto, esta parada foi desativada na primeira metade dos anos 90, por conta do fácil acesso de pessoas não vinculadas a empresa e a redução do número de trabalhadores nas fábricas, tornando-se inviável para a empresa, manter este sistema operante. Frente a isto, a Parada Pirelli passou a representar uma fuga de capitais para a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM.

²⁰ A Avenida dos Estados é uma via de fundamental importância na interligação entre o município de Santo André, e a parte central da capital paulista, tal como entre o fluxo das rodovias Anchieta e Imigrantes que segue em rumo à rodovia dos Trabalhadores e Dutra e vice-versa.

FIGURA 01 – PROJETO DO ARQUITETO EDO ROCHA PARA A “CIDADE PIRELLI”

Fonte – SAKATA, (2005)

MAPA 02 – MAPA DO LOCAL E ADJACÊNCIAS DA “CIDADE PIRELLI”

--- Área destinada a abrigar o projeto “Cidade Pirelli”

Fonte – SAKATA, (2005)

Adaptações feitas pelo autor

A leitura que fazemos deste projeto é a seguinte. Através de processos de especulação imobiliária, a companhia almeja obter uma valorização de seu terreno criando um bairro planejado e tendo como âncora a instalação de um setor de serviços avançado para promover a valorização de seu capital constante através do condicionamento desta área, estruturando-a de acordo com as diretrizes do mercado imobiliário. A respeito disto, a fala de Fábio Nutini é reveladora de como a Pirelli vem lidando nas negociações do terreno, e os seus reais interesses em Santo André.

(...) “A Cidade Pirelli é um negócio imobiliário no qual eu seleciono as empresas que eu quero que ocupem este local, vamos colocar desta forma. Eu tenho um espaço disponível que eu espero para ver quem tem interesse de vir a ocupá-lo. Aí, eu vejo se me interessa, ou não, ceder espaço para este negócio. Vou te dar um exemplo: a gente tem um circo querendo alugar nossa área, mas este não é um tipo de player que eu quero na minha área. Mas aí você me pergunta: Mas, você disse que não quer administrar o empreendimento? E eu te digo: sim! Mas esta espécie de controle eu estabeleço! Quando eu não permito a entrada de um circo, é por mero interesse de valorização imobiliária, é pura especulação para valorização da área. Se eu ponho um circo do lado do meu negócio, meu m² passa a não valer mais nada. Compare, se eu ponho o circo Orlando Orfei e a TIM, é lógico que com uma empresa de tecnologia meu negócio e minha área passam a valer muito mais, então é especulação imobiliária mesmo.”²¹

Porém, esta valorização esbarra numa série de aspectos limitadores que a cidade de Santo André carece frente à metrópole paulistana. Ainda que os custos imobiliários na cidade de São Paulo venham ser muito mais elevados, a concentração de infra-estruturas urbanas avançadas, tal como a de empresas globais, a presença de instituições de ensino de ponta e profissionais extremamente qualificados ainda estão concentradas na metrópole. Acrescenta-se a isto, a relação estabelecida entre a capital paulista com outras metrópoles

²¹ Entrevista realizada em 14/06/2006 com o Arq. Fábio Nutini consultor responsável pelo desenvolvimento do projeto “Cidade Pirelli” em Santo André –SP.

mundiais que se tornaram fatores consideráveis para a avaliação de investimentos das grandes empresas que ainda optam em estabelecer seus negócios de ponta nos grandes centros urbanos.

Ainda que a proximidade geográfica da cidade de Santo André em relação à capital seja muito significativa enquanto fator positivo para o desenvolvimento andreense, não podemos desconsiderar que a cidade de Santo André detém uma infra-estrutura muito aquém da cidade de São Paulo. A ausência de matrizes corporativas no município andreense, ou mesmo, de escritórios de negócios de grandes corporações, torna a vontade de transformação da cidade em um pólo de serviços avançados, algo ainda muito embrionário, que caso venha a se concretizar, será instituído a longo prazo; ainda se ocorrer de fato um movimento de desconcentração de atividades de ponta da metrópole em direção à cidade, fato que ainda não se evidencia até o presente momento.

Para tanto, outros setores ainda precisam atingir um grau mais elevado de maturação para que a cidade possa abrigar investimentos deste perfil. O caminho vem sendo aberto; a criação da Universidade Federal do ABC e da Faculdade de Engenharia Prefeito Celso Daniel ligada ao Centro Universitário Fundação Santo André, talvez venham contribuir de alguma maneira neste aspecto.

Investimentos como o *call center* da operadora TIM, inaugurado em 2006, também poderão promover a atração de outras empresas ligadas ao ramo de tecnologia de informação, mas isto, ainda não podemos afirmar seguramente. O fato é que, na atual circunstância a liderança e hegemonia congregadora de um terciário mais avançado indiscutivelmente ainda prevalece em São Paulo.

Se o projeto vier a tomar forma tal como foi concebido, poderíamos interpretá-lo à luz de um movimento de reforço do meio técnico-científico-informacional exponenciado com a consolidação de um terciário de ponta que ainda se encontra sub-representado no município.

O projeto Cidade Pirelli seria a continuação da tendência de produção de novas centralidades em localidades que perderam seus ramos de atividades industriais, constituindo-se assim, como um aglomerado empresarial que pretende congrega uma diversidade de atividades destacando-se a prestação de serviços e atividades tecnológicas enviesadas no setor de telecomunicações.

Este Projeto tal como o Projeto Eixo Tamanduatehy que discutiremos adiante, entre outras medidas pontuais de agentes públicos e privados, despontaram durante a década de 90 como alternativas que tiveram como foco, a introdução de atividades terciárias no

município almejando formar uma centralidade pautada no terciário avançado, em áreas de antiga tradição industrial. Porém, algumas questões emergem se confrontarmos a atual realidade sócio-econômica de Santo André, com as pretensões da constituição do Projeto Cidade Pirelli nos remetendo assim, algumas indagações:

- Se a Pirelli pretende constituir um aglomerado empresarial que abrigará serviços de ponta, tal como atividades ligadas ao terciário avançado, como ficaria a atual planta da empresa que produz pneus, localizada no município de Santo André? E quais os fatores que motivaram a permanência desta fábrica no município, sendo que a maior parte dos negócios da empresa foi descentralizada?

Sobre isto, o consultor imobiliário da empresa, Fábio Nutini, argumenta que:

“O ideal seria que a fábrica fosse embora, mas este custo operacional é muito elevado, não seria viável nem se transformarmos o m² daqui equivalente o m² da Berrini em São Paulo, ou da Avenida Paulista, nem assim compensa a saída da fábrica. Então qual a indução que tem se dado? Que inclusive, já era uma vocação dentro da empresa, e a gente com o desenvolvimento do projeto Cidade Pirelli só está empurrando isto...”

A idéia é enclausurar a fábrica, fisicamente, hermeticamente, esteticamente, de toda a forma que você puder imaginar. Nós temos uma idéia de integrar as atividades jogar tudo dentro da fábrica, temos projetos de redução em m² da fábrica, a idéia é concentrar dentro do perímetro da planta, todas as atividades fabris, inclusive administrativas. Ter um prédio de escritórios dentro da própria planta, enclausurar, blindar e esquecer que é uma fábrica. Como ela não é barulhenta, não é poluente, ela não incomoda ninguém, então ela fica enclausurada com todos os acessos separados, todos os acessos voltados para a área do fundo, voltado para a área do Cassaguera, contando com o apoio da prefeitura na distinção dos acessos.

Para a viabilização do projeto Cidade Pirelli, você isola esta área e nem precisa lembrar que a fábrica existe, torna-se a fábrica algo absolutamente segregado, e já está sendo planejado para se desenvolver desta maneira. ”²²

Passou a operar recentemente em um dos terrenos que hipoteticamente irão abrigar o complexo empresarial Cidade Pirelli, o *call center* da operadora de telefonia celular TIM, que é controlada pelo grupo Pirelli, na Itália. A imprensa local, assim como o poder público municipal, cogita que a implementação deste negócio atuará como *start* para o avanço do projeto em questão.

Afirma-se que a chegada desta empresa de telefonia celular será fator motivador para a atração de outras empresas do ramo de telefonia móvel para o local. A volatilidade que os discursos do poder público carregam é tamanha, pois na medida em que a realidade sócio-econômica e espacial do município adquire novos desdobramentos o tom destes discursos se altera nos incitando algumas reflexões:

- Ou os agentes ligados ao poder público municipal estão muito atentos à dinâmica sócio-econômica e espacial do município, antecipando-se no replanejamento de suas ações; ou esta dinâmica transpassa o limite de atuação da esfera pública colocando-a como coadjuvante desta relação público-privado e levando ambos agentes (públicos e privados) a agirem de modo especulativo em função dos acontecimentos.

Se considerarmos esta segunda hipótese, poderíamos confirmar que a volatilidade do discurso dos agentes públicos se dá em função de adaptá-lo à circunstâncias consumadas veiculando-as como mérito de articulações destes agentes junto aos empreendedores privados. O poder público através de seu jogo político tentou em diversas ocasiões realizar sua autopromoção relacionando as formas de desenvolvimento urbano da cidade, aos seus projetos de requalificação urbana nem sempre bem sucedidos. Na mesma direção, os avanços na composição econômica do município de acordo com o poder

²² Idem

público estão estreitamente vinculados aos projetos municipais em execução, por mais capengas que estes se encontrem.²³

Tanto o Eixo Tamanduatehy, quanto o Projeto Cidade Pirelli, podem ser enquadrados dentro desta perspectiva. Ainda que vinculados a distintos domínios, sendo o primeiro público e o segundo privado, ambos tentam agregar valor ao território municipal de Santo André através de transformações espaciais que incorporem e promovam a valorização qualitativa e monetária ao espaço local.

Ainda que o poder público municipal tenha se mostrado imprescindível na articulação de novas dinâmicas econômicas e espaciais na cidade, utilizando recursos e ferramentas como o planejamento urbano observamos suas limitações em relação às suas proposições, ou seja, há enormes disparidades entre aquilo que os planejadores gostariam e almejam que a cidade se transformasse, e os interesses empresariais. Este jogo de interesses às vezes se mostra conflitivo, e na maioria das vezes os gestores públicos assistem resignados a frustração de seus anseios.

Acerca disto Moro Júnior (2005, p.211) aponta que:

“A gestão municipal neoliberal assumiu comportamentos empresariais em relação ao seu desenvolvimento econômico e obtenção de benefícios positivos. A administração urbana referenciou-se em princípios da iniciativa privada e seu desempenho passou a ser medido por sua capacidade de gerar riquezas e estabelecer competências para a produção de bens e serviços, assumindo características cenográficas para a atração de novos empreendimentos e ocultação dos conflitos existentes em seu território; os municípios competem pela atração de novos empreendimentos privados priorizando ações regulatórias, oferecendo gratuidades e recursos públicos para o desenvolvimento da infra-estrutura necessária; nesta direção, as parcerias entre o poder público e o poder privado são condições essenciais para o empresariamento urbano.”

No caso da Cidade Pirelli, há clara demora na concretização das ações (o projeto foi apresentado há 8 anos); talvez a implementação de um ramo de atividades ligado a

²³ Em entrevista realizada no ano de 2006, junto a Arqta. Margarida Sakata, Gerente de Projetos Urbanos, do Departamento de Desenvolvimento e Projetos Urbanos da Prefeitura Municipal de Santo André, ficou evidente que a perda da liderança política do ex-prefeito da cidade, Celso Daniel, assassinado em 2001, comprometeu a viabilização e avanços do Projeto Eixo Tamanduatehy, do qual Daniel era idealizador.

telefonia celular, uma das ramificações setoriais do Grupo Pirelli no exterior, possa ser uma medida pontual para a atenuação dos processos os quais a cidade veio atravessando ao longo dos anos 90, gerados na transição de meios.

Tanto a iniciativa privada, quanto o poder público, tem se mostrado otimistas frente a estes novos investimentos, encarando-os como fator de atração e motivação para novos capitais que futuramente possam adentrar no município. Tais eventos reacendem as luzes sobre projeto megalomaniaco da Pirelli, ainda que estas ações se dêem de forma porosa e descolada, das grandes pretensões dos agentes públicos e privados.

Os agentes públicos locais se esforçam na criação de uma psicoesfera nos municípios visando atrelar estas medidas pontuais de desenvolvimento local aos seus esforços de planejamento, através de um exímio *city marketing*. O discurso faz crer que estas dinamizações da economia, não são fatos isolados e descolados das etapas de seus projetos maiores, que se encontram estagnados por um longo período, mas sofrem constantes mutações em suas propostas iniciais que são apenas hipotética e especulativamente sustentadas.

Neste sentido as ações pontuais realizadas por estes agentes são vendidas como soluções milagrosas para a adaptação gradativa aos imperativos do período técnico-científico-informacional.

Frente às reflexões geradas ao longo deste capítulo o que pudemos observar é que o advento do meio técnico-científico-informacional no município de Santo André promoveu a saída de algumas indústrias resultando na disponibilização de extensas áreas da cidade outrora ocupadas por grandes fábricas.

Frente a este panorama, presenciamos também a eclosão de negócios imobiliários em Santo André, tanto em antigas áreas industriais, quanto em áreas residenciais que ocupavam grandes terrenos, e agora cederam espaços a grandes edifícios verticalizando cada vez mais a paisagem do município andreense.

A exemplo disto mencionaríamos também a entrada de grandes construtoras durante os anos 90 na cidade, que passaram a realizar investimentos na área central do município de Santo André aproveitando-se de áreas reurbanizadas pelo poder público

municipal para realizar os seus novos investimentos. As transformações espaciais no município permitiram a revalorização do espaço local atraindo investidores para áreas anteriormente degradadas e predominantemente industriais.

O projeto Cidade Pirelli em uma escala mais elevada vem reforçando esta tendência de desenvolvimento de negócios imobiliários no município, sendo uma clara expressão da flexibilidade para investimentos que os grandes capitais detém, permitindo assim, sua aplicação em distintos setores no intuito de promover uma maior acumulação e a valorização de capitais constantes que emergem como renovados valores de uso no contexto da globalização.

Trataremos agora das transformações endógenas que ocorreram no interior das indústrias através dos processos de reestruturação produtiva e seus reflexos no condicionamento das infra-estruturas urbanas que foram condicionadas para atender às demandas de circulação e fluidez material e informacional, características do período atual.

CAPÍTULO 02

TRANSFORMAÇÕES DOS PROCESSOS PRODUTIVOS NAS ATIVIDADES INDUSTRIAIS

2.1 REESTRUTURAÇÃO PRODUTIVA E NOVAS TÉCNICAS APLICADAS AO TRABALHO

Após a 2ª Guerra Mundial com o advento de sistemas informacionais e a utilização da microinformática, a relação entre ciência e produção torna-se cada vez mais estreita é quando novos sistemas passaram a ser incorporados gradativamente aos processos produtivos das grandes corporações multinacionais em busca da ampliação da capacidade de geração de valor. A partir de então, passamos a presenciar a instauração do meio técnico-científico-informacional que se expandiu de forma progressiva dos países desenvolvidos rumo aos países subdesenvolvidos.

Em contrapartida, a geração destas novas tecnologias que inicialmente se encontraram circunscritas aos países desenvolvidos acabaram sendo dissipadas aos países subdesenvolvidos periféricos em anos mais tarde, quando a materialidade necessária para a difusão deste meio técnico-científico-informacional passou a permear um número maior de territórios.

Tais sistemas informacionais, como a robótica, a microinformática, a comunicação via satélite, as redes de transmissão de dados wireless, passaram a compor as novas formas de produção, aperfeiçoando as técnicas que até então vigoravam no período técnico-científico.

Em primeiro lugar, neste novo período apontaríamos a alteração da ocupação territorial até então vigente, a qual mantinha como principal característica a coexistência e concentração em pontos específicos do globo de atividades ligadas à concepção, administração e produção, e que a partir do advento de novas possibilidades tecnológicas mudaram substancialmente a ocupação espacial em escala global e local, através da possibilidade de efetivação de um gerenciamento remoto de atividades produtivas agora controladas a longas distâncias.

Segundo Santos e Silveira (2001, p.53):

“Os territórios ganham novos conteúdos e impõem novos comportamentos, graças às enormes possibilidades da produção e, sobretudo, da circulação dos insumos, dos produtos, do dinheiro, das idéias e informações, das ordens e dos homens. É a irradiação do meio técnico-científico-informacional, que se instala sobre os territórios em áreas contínuas ou constituindo manchas e pontos no resto do país.”

Na medida em que os sistemas de comunicação se tornaram mais abrangentes, constituindo redes de integração dissipadas através de pontos nodais, começa a haver uma maior dispersão de atividades produtivas que antes se encontravam espacialmente concentradas; ou melhor, a separação entre concepção e produção passou a ser instituída, qualificando partes do globo de acordo com interesses corporativos e fins ideológicos, impulsionando o processo de extração de mais-valia em escala global.

“Distribuído no território ao sabor do trabalho morto, isto é, dos lugares já organizados para uma dada produção, o trabalho vivo organiza-se sob novas formas de produção e circulação, e desse modo uma nova divisão territorial do trabalho se impõe à preexistente” (Santos e Silveira; 2001 p.30)

Em segundo lugar, a densidade técnica interiorizada nas plantas industriais, tal como nos territórios, passou a se constituir como realidade onipresente em escala global, sobretudo em territórios de maior densidade técnica, aumentando significativamente as frações de trabalho morto nos processos industriais.

Passaremos agora a fazer uma abordagem do toyotismo técnica de produção japonesa que foi de fundamental importância para a racionalização no interior das unidades produtivas. O toyotismo se caracteriza pela utilização intensiva de trabalho morto, e pela supressão do número de trabalhadores presentes num determinado processo produtivo. Isto ocorre, em função do aumento dos percentuais de automação e a acumulação de tarefas nas mãos de cada trabalhador, que se agrupa em células responsáveis por realizar a montagem parcial de um determinado produto, para depois ser realizada a junção, ou incorporação destes componentes já acabados ao produto final.

O toyotismo enquanto modelo de aplicação de técnicas produtivas que se estruturam através da racionalização das tarefas, e do uso intensivo tanto de capitais, quanto do trabalho vivo fornece elementos que nos permitem fazer uma análise do período em questão.

Gounet (1992, p.40) e Coriat (1992, p.43-45) nos dão as bases do modelo de produção flexível japonês:

(...) “ao contrário do fordismo, a produção sobre o toyotismo é voltada e conduzida diretamente pela demanda. A produção é variada, diversificada e pronta para suprir o consumo. É este que determina o que será produzido, e não o contrário, como se procede na produção em série de massa do fordismo. Desse modo, a produção sustenta-se na existência do

estoque mínimo. O melhor aproveitamento possível do tempo de produção (incluindo-se também o transporte, o controle de qualidade e os estoques), é garantido pelo just in time. O kanban, placas que são utilizadas para a reposição das peças, é fundamental, à medida que se inverte o processo: é do final após a venda, que se inicia a reposição das peças, é fundamental, à medida que se inverte o processo: é do final, após a venda, que se inicia a reposição de estoque, e o kanban é a senha utilizada que alude a necessidade de reposição das peças/produtos. Daí o fato de, em sua origem, o kanban estar associado ao modelo de funcionamento dos supermercados, que repõem os produtos, nas prateleiras, depois da venda.”

Este novo modelo produtivo passou a vigorar nas empresas a partir da década de 70, frente a um relativo esgotamento de extração de mais-valia, através das técnicas de produção em série com uso intensivo de trabalho vivo, vinculadas ao fordismo, e as crises do petróleo ocorridas no período. Desta forma, o toyotismo se apresentou como forma de assegurar uma maior valorização dos capitais industriais voltados ao setor produtivo, frente à rigidez das práticas fordistas e também como um impulso de revalorização dos capitais industriais, que se utilizaram destas técnicas racionalizantes visando ampliar sua margem de acumulação.

De acordo com David Harvey (1992, p.140) *“as décadas de 70 e 80 foram um conturbado período de reestruturação econômica e de reajustamento social e político. No espaço social criado por todas essas oscilações e incertezas, uma série de novas experiências nos domínios da organização industrial e da vida social e política começou a tomar forma. Essas experiências podem representar os primeiros ímpetus da passagem para um regime de acumulação inteiramente novo, associado com um sistema de regulamentação política e social bem distinta.”*

A reestruturação produtiva que as técnicas de produção flexíveis possibilitaram, alteraram não somente as relações de produção em si, mas a relação dos trabalhadores com as máquinas. Presencia-se no interior da fábrica toyotista um elevado número de autômatos imbuídos de tarefas anteriormente realizadas de forma isolada, porém agora concentradas num único maquinário operado por um único trabalhador. Ou seja, funções que eram fracionadas tornaram-se mais concentradas, possibilitando assim, o enxugamento e especialização mais elevada da força de trabalho.

Em linhas gerais o toyotismo se apresentou como uma forma de racionalização de práticas tayloristas-fordianas, no intuito de promover uma recuperação das crises cíclicas que o capitalismo sofreu durante a década de 70 com as duas crises do petróleo. “*A maior parte dos estudos sobre a crise, na década de 70, já apontava o Japão como uma referência, principalmente em termos de gestão e organização da produção e do trabalho.*” Druck (1999, p.41)

O toyotismo a nosso ver, seria um híbrido de técnica e tecnologia. Assim, analisamos o toyotismo como uma clara expressão do meio técnico-científico-informacional, pois nesta técnica de produção temos a presença de um forte conteúdo de ciência na medida em que tempos e movimentos são exatamente calculados, tal como o controle das entregas e do recebimento de insumos de uma vasta cadeia de fornecedores. Sem contar nas possibilidades tecnológicas que passam a ser utilizadas de forma intensiva dentro dos processos produtivos. Um claro exemplo disto é a transmissão de dados via intranet para a comunicação entre fábrica-revenda informando as demandas a serem produzidas.

Numa fábrica que opera dentro da lógica *just in time*, a produção de mercadorias só é realizada de acordo com a demanda de mercado, e essa produção tem o seu *start* na medida em que o pedido de uma determinada mercadoria é enviado à unidade produtiva com suas especificações detalhadas. O controle de entrada de insumos para a produção desta mercadoria é realizado da mesma maneira. Ou seja, temos a instituição de uma cadeia de transmissão de dados de cunho informacional, estruturada para mover aspectos da realidade material com maior precisão.

De acordo com a situação exposta acima, apontamos a idéia das práticas de produção flexíveis só poderem se efetivar de forma concreta, devido a todo o aparato tecnológico, inerente ao meio técnico-científico-informacional ser utilizado em prol da gestão e administração das unidades produtivas neste período.

Para esclarecimentos sobre a delimitação acima proposta acerca do toyotismo, gostaríamos de esclarecer que estamos entendendo a técnica enquanto modo de se fazer, de se produzir; ou seja, a forma como se estabelece uma relação prática e temporal na execução de uma determinada tarefa.

A técnica nem sempre depende da utilização de tecnologias; a exemplo disto podemos descrever as técnicas de plantio e utilização do solo durante a Idade Média, em que a plantação era realizada tendo por base uma rotatividade de culturas, para assegurar a fertilidade e preservação dos nutrientes do solo. Frente a este exemplo, temos a utilização

de uma técnica de produção, ausente de tecnologia. A não ser que consideremos os instrumentos primitivos de trabalho como possibilidades tecnológicas referentes ao período exemplificado, posição a qual não compartilhamos aqui, por estarmos considerando tecnologia como conhecimento científico aplicado ao trabalho.

De acordo com Picon (1996, p. 25) *“a técnica é aquilo que transforma incansavelmente o mundo e o homem, a fim de adaptar um ao outro, e essas transformações põem em jogo conhecimentos, habilidades e homens, que mudam conforme a época e o lugar, e apóiam-se em valores que também mudam”*. A técnica pode variar de tempo em tempo modificando toda uma estrutura de valores a qual ela mesma engendrou nos homens. Assim a técnica pode ou não ser precedida de uma carga de ciência incorporada ao trabalho.

No que se refere à tecnologia, delimitamos esta como incorporação de ciência ao trabalho, geralmente desenvolvida na medida em que novas formas de produção são gestadas. Não pretendemos aqui travarmos um debate filosófico visando analisar exaustivamente bibliografias sobre o assunto, mas achamos pertinente para fins metodológicos, definirmos estes conceitos ainda que de forma sumária, esclarecendo assim, futuras análises sobre processos produtivos nos trabalhos industriais que aqui serão apontadas.

Tal como entendemos tecnologia, observamos que a constante evolução tecnológica é algo extremamente vinculado aos avanços da sociedade capitalista. Esta evolução se inicia a partir da primeira revolução industrial, quando as máquinas vieram a suprimir o pleno conhecimento dos processos de trabalho que até então se encontravam concentrados nas mãos dos trabalhadores. No início do século XX, o controle sobre o tempo de trabalho passa pela linha de montagem, que determinar os ritmos e os tempos de produção. Este processo se acelera pós 2ª Guerra Mundial com o advento da microeletrônica e de sistemas de comunicação e transportes que colaboraram com uma dissipação mais rápida de técnicas e tecnologias ao longo do globo.

Na medida em que o trabalho é visto como fonte produtora de valor dentro da sociedade capitalista e que o aumento do número de capitais constantes expressos através de trabalho morto se faz presente na produção, amplia-se significativamente o número de mercadorias produzidas que se converterão em moeda quando postas em circulação. Ainda que nem sempre o tempo de circulação das mercadorias seja concomitante ao tempo de sua produção, vemos que o grande esforço na sociedade capitalista moderna no contexto da globalização é promover a sincronização destes tempos. No período atual a racionalidade e

a velocidade nos processos de produção, circulação e consumo tornam a rapidez como um imperativo da dissipação do meio técnico-científico-informacional.

A necessidade de aceleração nos processos de produção de mercadoria é uma prerrogativa da sociedade moderna desencadeadora de uma constante progressão tecnológica, que se faz também numa rápida velocidade e dissipação, aproveitando estruturas tecnológicas já instituídas, como suporte e aparato para tal propagação em distintos espaços. Assim, presenciamos dentro do meio técnico-científico-informacional uma sucessão de novas incorporações tecnológicas num processo de melhoria contínua das práticas produtivas..

No atual estágio de desenvolvimento técnico e tecnológico em que as sociedades se encontram, ainda que propagados de forma desigual e combinados, cada território passa a cumprir papéis cada vez mais especializados constituindo uma renovada divisão territorial do trabalho, agora embasada sob as diretrizes do meio técnico-científico-informacional instituído que passa a permear um maior número de territórios com maior ou menor intensidade. Deste modo, não podemos desconsiderar que as transformações nos processos produtivos das empresas implicaram em transformações espaciais na medida em que os diversos territórios, mais do que nunca são utilizados como apêndices das práticas produtivas

Acerca disto Milton Santos ([1996] 2002; p.257) nos diz que *“os espaços da globalização apresentam cargas diferentes de conteúdo técnico, de conteúdo informacional, de conteúdo comunicacional. Os lugares se definem pela sua densidade técnica, pela sua densidade informacional, pela sua densidade comunicacional, atributos que se interpenetram e cuja fusão os caracteriza e distingue. Tais categorias podem, facilmente, ser identificadas na realidade empírica.”*

No caso brasileiro a difusão destas inovações tecnológicas passou a ocorrer de forma gradual, a partir do início dos anos 90. Esta difusão ocorre principalmente a partir da abertura econômica iniciada no começo desta década, em que “novas” montadoras européias e japonesas passaram a adentrar no país.

A entrada destas empresas começou a imprimir as bases da produção flexível, através da exteriorização de uma série de atividades que estavam internalizadas nas grandes empresas, sobretudo do ramo automobilístico. A descentralização destas atividades criou uma série de fornecedores que tiveram que se submeter às formas de produção que as grandes empresas adotaram.

A criação de uma nova psicoesfera cooptando a subjetividade dos trabalhadores que atuavam em empresas gestadas dentro do período técnico-científico foi imprescindível, para que esta transição entre formas de produção pudesse se realizar, pois, diversos traços herdados da era fordista passaram a entrar em descompasso com as demandas da produção flexível.

Desta maneira, *“tecnoesfera e psicoesfera são redutíveis uma à outra. O meio geográfico atual, graças ao seu conteúdo em técnica e em ciência, condiciona os novos comportamentos humanos, e estes por sua vez, aceleram a necessidade da utilização de recursos técnicos, que constituem a base operacional de novos automatismos sociais. Tecnoesfera e psicoesfera são os dois pilares com os quais o meio científico-técnico introduz a racionalidade, a irracionalidade e a contra-racionalidade, no próprio conteúdo do território.”* (Santos, *idem*; p.256)

Acompanhando o raciocínio de Milton Santos, verificamos que o conjunto de novas técnicas geradas no período técnico-científico-informacional, alterou de forma substancial as ações dos trabalhadores neste período, tal como a maneira dos homens se relacionarem com o trabalho. Por exemplo, um dos elementos que o toyotismo visa resgatar é a auto-estima do trabalhador através de sua cooptação quando concede a liberdade de sugestões de melhoria contínua nos processos produtivos aos trabalhadores através da formação de grupos de kaizen.

Os grupos de kaizen realizam uma extração do *know how* dos trabalhadores revertendo este conhecimento desenvolvido através da *práxis* para a melhoria e aperfeiçoamento dos processos produtivos. Em contrapartida, a auto-estima do trabalhador se eleva, pois este se imagina valorizado pelo seu saber fazer, recebendo prêmios ou brindes por suas sugestões aprovadas. As fronteiras bem delimitadas entre concepção do trabalho e produção direta do sistema taylorista-fordiano, tornam-se cada vez mais estreitas dentro de uma empresa toyotista, pois esta filosofia de trabalho permitiu que as grandes corporações ampliassem suas margens de produção de valor e extração de mais-valia.

Desta forma, a experiência prática e empírica do trabalhador é levada em consideração, pois como sua relação com a prática produtiva é mais direta, sua percepção do modo de se fazer é outra, não tão embasada num conhecimento técnico-científico, mas num conhecimento técnico-prático, ou puramente técnico no sentido mais estrito da palavra, conforme a delimitamos a pouco.

Poderíamos mencionar como transformações desta nova incorporação das técnicas à produção flexível, algumas características que alteraram a relação do trabalhador com o

trabalho, como o trabalhador em suas relações interpessoais. Podemos destacar desta maneira:

- A difusão de uma nova filosofia acerca dos novos processos em vigor, através de constantes treinamentos realizados *in company* para reforçar os valores da produção flexível na mente dos trabalhadores;
- Aumento do carácter colaborativo do trabalho, propiciado através de sua estruturação técnica, em que cada trabalhador atua como fornecedor do serviço que realiza, para o outro que se encontra num posto de trabalho subsequente, criando assim, uma relação clientelista e subordinada;
- Aumento da competitividade entre os trabalhadores, que são constantemente instigados a exercerem sua capacidade de criação através de grupos de melhoria contínua, estimulados dentro das empresas a desempenharem um papel de aperfeiçoamento nos processos de trabalho (Kaizen);
- Aproveitamento e consideração do *know how* dos trabalhadores para melhoria dos produtos e processos de forma contínua;
- Um novo modelo de sindicalismo (sindicato de casa) pautado em relações que visam minimizar os conflitos entre capital e trabalho, tentando dissimular estas contradições através da aproximação entre patrões e empregados, tendo em vista que em fábricas menores a possibilidade de conversão de relações trabalhistas em relações pessoais entre patrões e subordinados, torna-se algo mais paupável;
- Fortalecimento do individualismo; ainda que as empresas tentem reforçar a idéia de *team* para atingirem seus objetivos maiores, o desempenho individual é regularmente avaliado, tal como as operações realizadas por cada produtor ao longo do processo produtivo, que são controladas através de cartões e etiquetas numeradas que permitem detectar a hora em que a mercadoria foi produzida, e por quem esta foi produzida;

O trabalho industrial realizado no chão de fábrica e antes pouco valorizado, encontra na parte conceitual das práticas toyotistas, um amparo teórico e ideológico, que

visa atribuir às novas práticas industriais, (como a realização de pequenas tarefas pautadas dentro da lógica do *just in time*, *kanban*, 5's, justificativa para um constante treinamento e convencimento dos trabalhadores de que a adequação às normas de racionalização do período, tal como às políticas de qualidade específicas da empresa, os distanciam da figura pouco valorizada do operário taylorista-fordiano. É incutida a idéia de que o respeito e disciplina propagados sob a forma de um adestramento às normas de produção, se traduz em qualificação do trabalhador, ou melhor, no condicionamento da força de trabalho, em seu modo de agir.

Segundo Milton Santos, para que as novas estruturas técnicas funcionem, elas devem vir acrescidas de idéias, em função de o espaço geográfico ser concebido por este autor como um sistema indissociável de objetos e ações.

“Tivemos em distintos períodos a articulação entre idéias e práticas produtivas, porém no período técnico-científico informacional o que presenciamos é que ao mesmo tempo em que se instala uma tecnoesfera dependente da ciência e da tecnologia, cria-se, paralelamente, e com as mesmas bases uma psicoesfera. A tecnoesfera se adapta aos mandamentos da produção e do intercâmbio e, desse modo, freqüentemente traduz interesses distantes; desde, porém, que se instala, substituindo o meio natural ou o meio técnico que a precedeu, constitui um dado local, aderindo ao local como uma prótese. A psicoesfera, reino das idéias, crenças, paixões e lugar da produção de um sentido, também faz parte deste meio ambiente, desse entorno da vida, fornecendo regras à racionalidade ou estimulando o imaginário. Ambas tecnoesfera e psicoesfera são locais, mas constituem o produto de uma sociedade bem mais ampla que o lugar. Sua inspiração e suas leis têm dimensões mais amplas e mais complexas.”
(Santos, *ibidem*, p.256)

Para que houvesse a instituição de uma psicoesfera relacionada à viabilização de novas técnicas produtivas, foi propagada a idéia de responsabilização do trabalhador em cada etapa do processo produtivo, atuando como fornecedor de um bem acabado, para o próximo operário localizado em um ponto subsequente da linha de produção, ou em uma célula responsável pela realização de um conjunto de tarefas.

Cria-se desta maneira, uma espécie de coerção entre os trabalhadores tendo em vista que cada falha no processo é logo detectada pelo operário que está situado no posto à frente, pois cada operação geralmente encontra-se diretamente vinculada à atividade subsequente. Cada trabalhador além de ser responsável pela tarefa por si realizada também é responsável pela qualidade do processo como um todo. A distração ou omissão em relação a alguma falha no processo produtivo torna-se responsabilidade coletiva de todos os envolvidos no processo.

As atividades que anteriormente eram seriadas e produzidas em grande escala, passam a ter um caráter cada vez mais personificado, na medida em que mecanismos de controle como *check list* são inseridos na produção. Estas ferramentas delegam a cada trabalhador a tarefa de controle das operações por ele, ou por outros realizada. Uma das metas da produção flexível é o mínimo desperdício de tempo para a produção dos objetos, tal como a minimização da necessidade de retrabalho, sobretudo em produtos já acabados. Para tanto, as falhas no processo são detectadas antes que o produto seja finalizado, podendo assim, realizar intervenções antes do avanço e propagação de tais falhas.

Outro aspecto pertinente às novas técnicas produtivas é a concentração de atividades dentro de uma mesma linha de produção. Em momentos passados, os processos produtivos de cada mercadoria encontravam-se perfeitamente delimitados e distribuídos espacialmente no interior das fábricas com um elevado grau de fracionamento das atividades produtivas. As linhas de produção eram dotadas de uma elevada rigidez, restringindo-se assim, a produção de uma única mercadoria.

A eclosão das técnicas produtivas flexíveis no período técnico-científico-informacional esteve incumbida de concentrar mais de uma atividade nas mãos de cada trabalhador, além de treiná-lo para atuar em todas as atividades referentes à produção de um determinado bem. Presenciamos no interior das grandes fábricas a supressão da figura do trabalhador fordiano monoespecializado, cedendo lugar ao trabalhador polivalente incumbido de um certo grau de autonomia para intervir no processo de trabalho.²⁴

²⁴ Um exemplo ilustrativo desta autonomia concedida ao trabalhador está expressa na formação de grupos de melhoria contínua (Kaizen) nos processos produtivos como já foi apontado ao longo do texto. Estes grupos são formados de forma voluntária por trabalhadores (porém, com certo grau de indução realizado pelos superiores imediatos), que são convidados a apresentarem sugestões de melhoria nos processos produtivos, apresentando projetos que são premiados quando postos em prática, sendo comprovada sua eficiência.

FOTO 05 – LINHA DE MONTAGEM DA VOLKSWAGEM DO BRASIL EM SÃO BERNARDO DO CAMPO-SP NA DÉCADA DE 1960

Fonte – Acervo Volkswagen

Imagens da linha de montagem da Volkswagen do Brasil situada em São Bernardo do Campo, na região do ABC paulista, na década de 60. Através destas fotos podemos visualizar a monofuncionalidade das linhas de montagem, tal como, a elevada dimensão das áreas ocupadas pelas fábricas. Estas características revelam bem, como se dava o funcionamento das empresas brasileiras no período técnico-científico, antes do advento de formas de produção flexíveis e da incorporação de sistemas informacionais ao trabalho.

Outra característica é a flexibilidade que tanto as linhas de produção, quanto os componentes que dão origem ao produto final detém. Temos muitas vezes numa mesma linha de montagem, produtos de diferentes especificações sendo produzidos, pois a base utilizada para a confecção de um determinado bem é projetada de forma universal, para que este possa ser montado na mesma linha, diversificando o mix da produção.

Um exemplo disto são os chassis de automóveis que podem ser projetados com um caráter universal para serem montadas suas carrocerias dentro da esteira rolante. Assim, para a viabilização da flexibilidade da produção é necessário que o produto já seja concebido dentro desta mesma perspectiva, se adequando aos maquinários e ferramentas preexistentes no interior das fábricas. Este tipo de prática é denominada pelas empresas como *design for manufacturing* (desenho para manufatura).

Esta característica é uma das marcas da racionalização dos processos produtivos aplicados nas fábricas do período técnico-científico-informacional, pois, a concentração da produção de mercadorias num mesmo lugar é condição *sine qua nom* para o enxugamento dos espaços fabris, onde anteriormente várias atividades se encontravam espacialmente dispersas no interior dos grandes galpões seriados, que comportavam as fábricas no período técnico-científico.

Em contrapartida, ao mesmo tempo em que presenciamos o enxugamento de várias unidades produtivas tornando-se menores em seu espaço físico, notamos também a aparição de novas fábricas com dimensão inferior, sendo instaladas de forma porosa no território, acompanhando as novas dinâmicas dos capitais industriais. Ou mesmo, em espaços intra-urbanos sem tradição industrial, que apresentam uma posição geográfica estratégica em relação a grandes empresas.²⁵

A externalização de atividades centralizadas na grande fábrica aparece também como marca do período técnico-científico-informacional. Novas unidades menores passam a ser erigidas em outras localidades do país, constituindo novos arranjos espaciais de produção que contemplem a funcionalidade das formas de produção flexíveis.

Outra característica considerada são as relações inter-territoriais de produção observadas no período que promoveram a instituição de uma nova dinâmica em que a produção de um determinado objeto se transnacionaliza mobilizando diversas firmas na estruturação de cadeias produtivas mais densas e complexas ao longo do globo.

²⁵ Mais à frente faremos uma análise da empresa Johnson Controls, que se instalou no município de Santo André no ano de 1997 em uma área do município que faz divisa com São Caetano do Sul, onde está localizada a fábrica da General Motors do Brasil, que é abastecida pela JCI através do fornecimento de assentos automotivos.

Procuramos desta maneira, problematizar alguns aspectos observados sobre a reestruturação produtiva sob mais de um prisma.

Já apontamos em outros momentos que as alterações internas às unidades produtivas implicaram numa nova reordenação espacial que passou a requerer dos espaços públicos uma nova forma de estruturação para atender às demandas de fluidez e rápida circulação requeridas pelo período.

Reafirmamos assim, que a consideração da espacialidade é algo norteador de nosso trabalho, e que ao analisarmos as mudanças produtivas, tal como o advento de reestruturações destas atividades, procuramos entender às transformações ocorridas no espaço geográfico que é observado não somente como reflexo imediato destas mudanças, mas como viabilizador das ações pertinentes à sociedade contemporânea.

Ainda que determinado modelo de produção se apresente de forma hegemônica no período atual, sabemos que para a viabilização deste outras técnicas e modalidades de trabalho datadas em distintos momentos se desenvolveram paralelamente visando torná-lo eficiente.

Em relação à funcionalidade do modelo de produção flexível, dependente de um leque de empresas menores, que atuam como peças-chave para a realização deste modelo, Druck (1999, p.42) nos diz que:

“no caso das pequenas e médias empresas, que formam a rede de subcontratação, encontram-se todos os tipos de trabalho. Marcadas, em geral, por uma instabilidade muito grande. Nestas empresas não existe emprego vitalício, tal como nas grandes corporações japonesas; há menor qualificação da mão-de-obra, condições precárias de trabalho, assim como contratos irregulares de trabalho ocasional ou parcial, em geral realizado pelas mulheres, com padrões salariais muito mais baixos que os vigentes nas grandes corporações. Estas pequenas e médias empresas são duramente subordinadas à gestão e organização do trabalho de tipo toyotista, tendo que empreender um enorme esforço para dar conta dos padrões de qualidade e produtividade exigidos.”

Outro aspecto referente à alteração das práticas de trabalho no interior das indústrias é ao casamento entre ciência, técnica e tecnologias de informação, que são marcas substanciais das relações de trabalho no período.

O uso intensivo de sistemas técnicos permitiu importantes alterações no modo de produção capitalista, na medida em que este conseguiu expelir dos processos produtivos um número elevado de força de trabalho. Em contrapartida, a modernização da produção e a diminuição dos índices de trabalho vivo acarretaram também uma maior precisão das máquinas e dos objetos produzidos, que passaram a ter um caráter personificado visando atender às demandas do período em questão.

De acordo como Milton Santos ([1996] 2002, p.215):

“Vivemos, hoje, cercados de objetos técnicos, cuja produção tem como base intelectual a pesquisa e não a descoberta ocasional, a ciência e não a experiência. Antes da produção material, há a produção científica. Na verdade, tratam-se de objetos científicos técnicos e, igualmente, informacionais.

O objeto é científico graças a natureza de sua concepção, é técnico por sua estrutura interna, é científico-técnico porque sua produção e funcionamento não separam técnica e ciência. E é, também, informacional, porque, de um lado, é chamado a produzir um trabalho preciso, que é uma informação, e, de outro lado, funciona a partir de informações. Na era cibernética que é a nossa, um objeto pode transmitir informação a outro objeto. Os autômatos asseguram uma cadeia causal eficaz, mediante um sistema de objetos que transmitem informação uns aos outros, ainda que o homem não esteja ausente, ao menos no início do processo.”

Embora a produção esteja cada vez mais permeada por um elevado número de normas técnicas, voltadas para assegurar a padronização e regularidade dos processos produtivos²⁶, os objetos passam a ter um caráter cada vez mais personalizado na medida em que as possibilidades de produção dotadas de grande flexibilidade e intencionalidade permitem que o produto fabricado, seja escolhido de acordo com a vontade e necessidades

²⁶ Os processos de produção são padronizados de acordo com um conjunto de normas que são aplicadas ao trabalho. A exemplo disto, ver a variação na gama de certificações ligadas a ISO (International Standart Organization) que são aplicadas as formas de produção, sobretudo naquelas que no período técnico-científico-informacional passaram a incorporar formas de produção flexíveis aos seus processos de trabalho.

do consumidor.²⁷ Assim, a rigidez de produtos standartizados característica do período técnico-científico passa a ser substituída pela flexibilidade das novas formas de produção, gerando objetos cada vez mais customizados.

Em contrapartida, presenciamos a rigidez no conjunto de normas que são empregadas para a efetivação do trabalho industrial contemporâneo devendo ser seguidas a qualquer custo, em prol da linearidade e o mínimo de oscilações nos processos produtivos, no intuito de assegurar patamares de qualidade cada vez mais elevados, tangenciando a zero a intensidade de defeitos nos produtos, assim como a necessidade de (re)trabalho.

As máquinas modernas são criadas e incorporadas aos processos produtivos dentro de uma perspectiva racionalizante, visando concentrar o máximo de tarefas que anteriormente eram muito mais fragmentadas, requerendo uma densidade maior de trabalho vivo. Desta maneira, as formas de organização do trabalho no capitalismo contemporâneo, cumpriram de forma eficaz a retirada do conhecimento integral dos trabalhadores acerca do processo de fabricação de um determinado objeto, fragmentando tal processo, através da divisão social do trabalho, na qual as máquinas exerceram um importantíssimo papel para a realização destas transformações.

Ainda que este aspecto de fragmentação do trabalho em tarefas prevaleça no período atual, notamos que a concentração de atividades nas mãos de um número menor de trabalhadores é um fenômeno latente; pois presenciamos uma progressiva substituição de máquinas monofuncionais, enquanto parte dos sistemas de objetos técnicos peculiares ao período técnico-científico nas grandes empresas, por máquinas multifuncionais, do período técnico-científico-informacional.

Temos assim, neste último período uma elevada concentração de atividades, e o aumento de tarefas desenvolvidas por cada trabalhador nos processos produtivos, assim como uma elevada concentração de ações embutidas nos maquinários em detrimento da supressão de outras atividades que demandavam uma maior divisão do trabalho vivo.

Tais objetos presentes no espaço geográfico e nas fábricas são imbuídos cada vez mais de trabalho morto, e concebidos para atender a necessidades cada vez mais específicas de produção, e de consumo.

²⁷ A General Motors foi pioneira no segmento de vendas *on line* no Brasil, sendo permitida a personalização do automóvel que o comprador deseja adquirir. Pela internet o cliente adiciona ou remove equipamentos que deseja que sejam incorporados ao veículo, como vidros escuros e elétricos, rodas de liga leve, tipo de pintura, sólida ou metálica, entre outras opções.

De acordo com Milton Santos ([1996] 2002, p.332):

“Os objetos que constituem o espaço geográfico atual são intencionalmente concebidos para o exercício de certas finalidades, intencionalmente fabricados e intencionalmente localizados. A ordem espacial assim resultante é também intencional. Frutos da ciência e da tecnologia, esses objetos técnicos buscam a exatidão funcional, aspirando, desse modo, a uma perfeição maior que a da própria natureza. É desse modo que eles são mais eficazes que os objetos naturais e constituem as bases materiais para as ações mais representativas no período”

Tais fatos expressos acima, nos chamam para uma discussão acerca dos processos de reestruturação produtiva que ocorreram nas empresas multinacionais a partir da década de 1980, tendo seu ápice a partir dos anos 90. Esta discussão requer também a consideração de transformações ocorridas tanto nos processos produtivos, através de novas técnicas aplicadas ao trabalho, assim como, novas formas de emprego da força de trabalho no contexto da globalização.

Neste período, de acordo com Castro (2001, p.7) *“multiplicam-se, em suma, as experiências com mini-fábricas e “células de produção”, bem como soluções de tipo kan ban, visando “puxar” a produção de acordo com a demanda (todas associadas ao sistema just in time). Destacam-se também as políticas do tipo TQM, como a difusão de práticas de identificação e o uso intensivo de indicadores operacionais para gestão. Há ainda a busca de certificação nas normas ISO, e consideráveis esforços visando o treinamento de pessoal.”*

Frente a isto, uma possível dissociação na análise estabelecida entre técnicas produtivas contemporâneas, normatizações, e seus efeitos desencadeadores de novas formas de contratação da força de trabalho, através de contratos temporários, subcontratações e terceirizações, estaria fadada a uma compreensão equivocada e simplificadora das novas dinâmicas do trabalho produtivo vigentes no período técnico-científico-informacional.

Conclui-se assim, que as mudanças ocorridas nos processos produtivos vigentes no Brasil a partir da segunda metade da década de 1980 em diante, alteraram de maneira significativa as relações entre o capital industrial e o uso dos territórios. Presenciamos como marcas do período, a expansão e o deslocamento de empresas para localidades de

baixa tradição industrial, como partes do Nordeste brasileiro e do Centro Oeste, constituindo assim, uma nova divisão territorial do trabalho tanto em relação aos limites do território brasileiro, como na relação extra-territorial.

Contribuíram para a efetivação destas possibilidades de uso de territórios situados à longa distância entre si, o aperfeiçoamento de sistemas informacionais tal como de sistemas de transporte e logística permitindo a inter-relação entre as empresas, independente de sua localização.

Este panorama agiu ainda que de forma indireta sob o tradicional modelo industrial concentrado vigente no Brasil desde o início do século XX. Frente à abertura destas novas possibilidades de utilização dos territórios, cidades como Santo André tiveram que assumir uma concorrência nacional e global perante a eclosão de novos lugares para a realização da produção que emergiram no período. Assim, ao investigarmos as transformações nos processos produtivos procuramos relacionar estas transformações ao engendramento de novos usos dos territórios, e também seus efeitos sobre as antigas áreas industriais presentes no país.

Outro ponto levantado foi a utilização intensiva de trabalho morto e a intensificação da extração de mais valia no período. A mobilidade do capital permitiu às empresas reduzirem drasticamente seus custos relacionados à produção através da seletividade de novas localidades que viessem a ofertar custos mais atrativos para o processo de reprodução e acumulação de capitais investidos neste setor.

Por fim, vimos como a emergência de novas técnicas de produção não suprimiram completamente outras datadas em momentos anteriores. Vemos que a funcionalidade da racionalidade vigente no período depende da colaboração e solidariedade das técnicas que se articulam entre si para assegurar a eficácia do modelo de produção hegemônico.

Através de uma avaliação das técnicas de produção procuramos entender como estas, e os objetos técnicos passaram a instituir novas formas de trabalho industrial, tal como formas customizadas de consumo que puderam se efetivar através da flexibilidade produtiva vigente no período em questão.

2.2 O CASO DA PETROQUÍMICA UNIÃO - PQU: MODERNIZAÇÃO E INFORMATIZAÇÃO DOS PROCESSOS DE TRABALHO

2.2.1 A refinaria de Capuava - Recap

Para fazermos uma análise da indústria petroquímica situada no município de Santo André inevitavelmente falaremos sobre as origens e sobre a constituição do pólo de Capuava que a partir da década de 50 começou a receber os primeiros investimentos, expressos através da criação da Recap- Refinaria de Capuava.

Embora esta refinaria tenha sido inaugurada no ano de 1954 no Pólo Petroquímico da Capuava, sua incorporação à Petrobrás só foi realizada somente após vinte anos de sua instalação no complexo.

A Refinaria de Capuava cumpriu um importante papel na produção de derivados de petróleo que seriam responsáveis a partir do início da década de 1970 pela ampliação da gama de subprodutos gerados no pólo que começara a ganhar sustância com a inauguração da Petroquímica União em 1972.

Para investigarmos este Pólo Petroquímico como um todo, teríamos que estabelecer uma análise das cadeias produtivas que ali estão estruturadas, e consequentemente as inter-relações entre cada uma destas plantas industriais, que muitas das vezes se encontram erigidas com base em empresas que se situam em outras localidades, atuando como fornecedoras de insumos e matérias-primas para a produção de derivados de petróleo. Neste contexto, destacam-se as refinarias de Paulínia na região metropolitana de Campinas, tal como a Revap- Refinaria do Vale do Paraíba, situada na região de São José dos Campos.

Porém, aqui nos limitaremos a analisar os avanços circunscritos a empresa Petroquímica União, dado o alto grau de complexidade estrutural, que cada uma das 14 empresas que integram o Pólo Petroquímico do Grande ABC detém.

Mencionaremos aqui a Refinaria de Capuava por ser uma empresa diretamente ligada a PQU no fornecimento de Nafta, que é um subproduto do petróleo, o qual dá origem à produção de etileno, um dos principais produtos fabricados pela Petroquímica União para a geração da cadeia de produtos plásticos. Esta refinaria atualmente é responsável por 30% dos derivados de petróleo que são consumidos na região metropolitana de São Paulo.

Nosso interesse se limitará a uma análise da cadeia produtiva de etileno da empresa Petroquímica União. Esta empresa foi por nós escolhida como exemplo da modernização e informatização dos processos de trabalho dentro do Pólo Petroquímico de Capuava, e também, em função de sua participação expressiva no fornecimento de outros subprodutos para outras empresas presentes no pólo.

Em recente visita à PQU realizada em dezembro de 2006, pudemos constatar o elevado grau de automação que a planta detém, desenvolvido desde os anos 80, pois através de seu Centro de Controle Operacional, toda a produção é comandada via sistemas de informação, e no caso de alguma alteração no processo produtivo, os controladores podem intervir no processo através deste sistema. Quanto à parte mecânica, a empresa conta com paradas programadas, quando os equipamentos são revisados por mecânicos, em boa parte terceirizados, permitindo assim maior regularidade dos seus processos produtivos.

Para tanto, veremos como a empresa ao longo dos anos veio evoluindo em seus processos produtivos, e focaremos uma atenção especial nas transformações ocorridas durante a década de 1990, quando a empresa perde o seu caráter estatal sendo adquirida por capitais privados que passarão a desenvolver uma nova dinâmica embasada nas diretrizes da racionalidade do período-técnico-científico-informacional.

2.2.2 A Petroquímica União – PQU

Aqui se faz necessária uma breve contextualização da trajetória da Petroquímica União, por esta empresa servir de exemplificação para um melhor entendimento das transformações nos processos produtivos industriais ao longo dos últimos treze anos.

A PQU se constituiu enquanto empresa em 12 de dezembro de 1966, num acordo firmado entre a refinaria e exploração de petróleo União S.A, hoje Refinaria de Capuava – Recap/Petrobrás, e a empresa norte-americana Philips Petroleum, que dois anos após de firmar este acordo desiste do negócio cedendo lugar a Petroquisa.

Em 1969, é lançada a pedra fundamental da Petroquímica União, que nasceu com sua composição acionária, instituída por 90% de seu capital nacional e os outros 10% sendo de capitais estrangeiros.

A partir de 1972 entra em operação a 1ª fase do complexo petroquímico composto pela Petroquímica União, e mais 39 empresas que se abasteciam de produtos gerados por

ela. O ano de 1974 foi marcado pela inauguração da 2ª fase do projeto que estendia através de dutos subterrâneos, o complexo produtor de etileno até a refinaria de Cubatão.

FIGURA 02

REDE DE DUTOS PETROBRAS ABASTECENDO O POLO PETROQUÍMICO DE SÃO PAULO

A partir dos anos 80, mudanças substanciais passaram a ocorrer no interior da empresa em função de um novo planejamento da produção. Destaca-se neste período, a ampliação da capacidade de produção de petróleo pela Petrobrás, frente a um contexto da crise mundial deste bem, em que as demandas por petróleo aumentavam no mundo inteiro, assim como, os preços dos barris comercializados em diversos mercados mundiais. Através desta ampliação da oferta de petróleo e com o aumento da capacidade produtiva da Petrobrás, a PQU implementa um projeto denominado como DBN que aumentará em 20% sua produção de etileno.

Neste período, as indústrias predominantemente produtoras de bens intermediários aumentam seu peso relativo (de 41,3% para 42,6%) na participação industrial no estado de São Paulo, principalmente a química e a metalúrgica, ao passo que as predominantemente produtoras de bens de capital e de bens de consumo duráveis reduziram-na ligeiramente (de 27,2% para 26,2%). Em 1980, os cinco mais importantes ramos industriais (química, metalurgia, mecânica, alimentos e material de transportes) detinham 55,5% do valor da transformação industrial do país e, em 1990, ampliaram

ligeiramente esta participação para 56,2%. A indústria química que ocupava a primeira colocação com 14,6% mantém essa posição passando para 16,3%. (Negri, 1996; p.158)

Este aumento da participação das indústrias químicas esteve relacionado ao aumento da capacidade de produção de petróleo que as refinarias ligadas à Petrobrás instaladas no país vinham obtendo através da melhoria de seus processos de extração de petróleo, investindo em novas tecnologias do tipo *off shore*, que possibilitaram a exploração de jazidas de petróleo no fundo do mar. Esta expansão do fornecimento de petróleo no mercado nacional teve como efeito mais imediato a redução na importação de barris de petróleo vindos do exterior, assim como, a ampliação da produção de derivados de petróleo a serem comercializados no mercado interno.

A tabela abaixo nos mostra a evolução do número de barris produzidos pelas refinarias da Petrobrás desde a sua fundação no ano de 1954, até os anos 90, quando um a nova racionalidade produtiva passa a ser incorporada nos processos de trabalho expressa em função do advento de novas possibilidades tecnológicas que aumentaram significativamente a capacidade produtiva da Recap.

TABELA 04

PRODUÇÃO DE BARRIS DE PETRÓLEO PELA PETROBRÁS ENTRE 1950 E 1990	
Período	Produção de barris / dia
1950	8.144,9
1960	100.000,0
1970	2.324.310,2
1980	4.982.349,5
1990	11.384.828,1

Fonte – Sítio da Petrobrás

Acesso em 20 de abril de 2007

Adaptações e montagem da tabela feita pelo autor

Nota-se que a capacidade produtiva da Petrobrás praticamente duplica entre as décadas de 1970/80, e continua mantendo a mesma proporção de crescimento em relação a década seguinte. A ampliação da capacidade de extração de petróleo através da modernização e investimentos públicos no setor fez com que o número de barris produzidos crescesse substancialmente, permitindo também o avanço da cadeia de

petroquímicos estruturada no ABC. Tanto que, como já foi observado em outros momentos deste trabalho, embora as indústrias de outros setores como a metalurgia e o setor automobilístico/autopeças, tenham sofrido muitas oscilações referentes à sua produtividade, o setor ligado a produção química manteve-se praticamente equilibrado em suas taxas de produtividade. Isso se torna muito evidente quando adotamos como variável os percentuais de arrecadação de ICMS recolhidos no município de Santo André neste setor a partir dos anos 80.

A partir da segunda metade da década de 1980, a Petroquímica União instituiu um sistema de bombeamento de óleo combustível, visando reduzir o consumo de energia na PQU, e dois anos mais tarde o caráter informacional desponta na produção através da inauguração do Centro de Controle Operacional - CCO que passou a abrigar um sistema de instrumentação digital da fábrica, onde os processos podem ser acompanhados através de sistemas informacionais em que o acionamento e interrupção de maquinários é realizado através de comandos computadorizados.

Neste mesmo período amplia-se a capacidade de produção e armazenamento na empresa, com a entrega de um tanque de Nafta e de um forno de transformação por aquecimento deste produto (pirólise). No ano de 1989 é iniciado o programa de modernização dos fornos de pirólise de Nafta que serão concluídos no ano de 1992, e também passa a entrar em vigor na Petroquímica União um programa de substituição de produtos importados que envolve empresas como a UNIPAR, a PQU e a Chevron do Brasil.

Com a eclosão da onda de normatizações da International Standart Organization – ISO durante os anos 90, a empresa passa a padronizar seus procedimentos de acordo com uma série de normas que visam regularizar as práticas empresariais. Deste modo, questões ligadas à qualidade dos produtos, segurança nos processos e questões ambientais passaram a permear as formas de trabalho no interior da empresa. Frente a este contexto de normatização, a Petroquímica União começa a adotar novas práticas que visem atender às demandas do período em questão, pois algumas atitudes da empresa em relação ao meio ambiente passaram a ser vistas por ambientalistas e pela sociedade local como práticas deploráveis que deveriam ser revistas e banidas.

Estes impactos além de promoverem uma significativa agressão ao meio ambiente, através da queima de gases, e a liberação de efluentes diretamente sobre o rio Tamanduateí, começaram também a criar uma imagem negativa em relação à empresa perante a comunidade, pois a instalação do Pólo Petroquímico na cidade sempre foi

acompanhada por um temor e insegurança da população em relação a algumas possibilidades de desastres ambientais e ao eminente perigo de explosão que a produção de produtos químicos inflamáveis representa.

Como forma de reduzir seus impactos ambientais, a partir de 1993 a Petroquímica União passa a implantar um sistema de tratamento de efluentes líquidos. Esta estação de tratamento consiste em fazer a limpeza da água utilizada nos processos produtivos para que ela possa retornar ao leito do rio com o menor número de resíduos, minimizando assim, o grau de contaminação das águas do Tamanduateí.

A necessidade de afirmação de uma nova psicoesfera perante a sociedade, moldada de acordo com interesses corporativos, se fez presente no intuito de promover uma nova imagem pautada dentro de pressupostos da empresa socialmente responsável.²⁸ Neste contexto, muitas ações sociais praticadas pela empresa almejam a construção de uma nova imagem que não é correspondente com suas práticas industriais, ou seja, a aparência das empresas transcende em muitos casos a sua verdadeira essência.

Em 1994 com as medidas neoliberais que se instalam no Brasil, a Petroquímica União que até então vinha se destacando como empresa estatal vai à leilão passando a ter uma composição acionária diversa daquela que detinha em sua fundação no ano de 1972, quando 90% do capital da empresa era público, e o restante estava vinculado a grupos privados.

A partir de então, a composição acionária da Petroquímica União passa a ser distribuída entre vários grupos ligados ou não, ao setor petroquímico. A tabela abaixo expressa a nova composição acionária após a privatização da empresa.

²⁸ A respeito deste assunto, ver a dissertação de mestrado de PEREIRA (2007), Evelyn Arruda, apresentada ao programa de pós-graduação em Geografia Humana da Universidade de São Paulo- FFLCH-USP, sob o título “*A empresa e o lugar na globalização: a responsabilidade social empresarial no território brasileiro*”

TABELA 05

COMPOSIÇÃO ACIONÁRIA DA PETROQUÍMICA UNIÃO – PQU APÓS A PRIVATIZAÇÃO EM 1994	
Unipar	30,01%
Petroquisa	17,04%
Sociedade Anônima dos Empregados da Petroquímica	9,84%
Banco Itaú	7,58%
Odebrecht Química	7%
Polibrasil	16,76%
Union Carbide do Brasil	5,42%
Outros	15,92%

Fonte – sítio da PQU acesso em 20 de abril de 2007

Porém, apesar da venda das ações da PQU a movimentação destes capitais ainda se fez presente, pois muitas das ações que foram adquiridas acabaram sendo repassadas para outras empresas que tiveram desde então uma participação acionária maior dentro da firma. A exemplo disto destaca-se a venda das ações do Banco Itaú para a Union Carbide do Brasil, que passou a deter 13% do capital da PQU em 1994. Dois anos mais tarde as ações da Odebrecht são adquiridas pela Unipar que passa a ter uma representação de 37,18% das ações da Petroquímica União.

Na medida em que as ações da Petroquímica União passam a ser adquiridas por grupos privados, uma série de mudanças e investimentos foi realizada na empresa no intuito de ampliar a capacidade produtiva de etileno, assim como, projetar a imagem da empresa almejando uma valorização de suas ações dentro do universo corporativo.

A má administração do patrimônio público, tal como sua obsolescência proposital, são marcas da ação política embasada dentro de um escopo neoliberal, que dá margem à sustentação das teses liberalizantes que saem em defesa do Estado mínimo. A década de 90 expressa muito bem estas práticas políticas que somadas à racionalização e ao enxugamento de postos de trabalho, e também a inserção de modernos maquinários incorporados à produção, resultaram num aumento significativo das taxas de lucros e acumulação de capitais em empresas públicas que passaram a ser absorvidos por grupos privados.

Isso é visível no aumento da capacidade produtiva e de modernização que a Petroquímica União sofreu após a sua venda. No ano de 1996 a capacidade de produção de etileno passa a ser de 500 mil toneladas ao ano através da instituição do projeto de modernização DBN II que ampliou em 40% a capacidade produtiva da empresa. A empresa entrou no século XXI com auto-suficiência em energia elétrica, aproveitando o excedente de vapor de alta pressão, revertendo-o para aplicação em seus processos produtivos.

A partir de então, a PQU passa a correr atrás de certificações se enquadrando dentro de um conjunto de normas ISO padronizando suas ações seguidas por um reconhecimento internacional. Um acordo junto a Petrobrás também é firmado para a ampliação da capacidade produtiva de Nafta que trará benefícios para Petroquímica União, como o aumento da produção de etileno que passará a ser de 700 mil toneladas/ano. Para tanto, a empresa já prevê investimentos em sua planta para o ano de 2008 com a ampliação de sua área de produção e reordenação da disposição de equipamentos no interior da planta.

GRÁFICO 01

Notamos que as transformações ocorridas nos processos produtivos da Petroquímica União durante a década de 90 seguiram duas tendências que se mostram indissociáveis dentro do período técnico científico-informacional. Em primeiro lugar, presenciamos a evolução tecnológica voltada para uma racionalidade progressiva e personificada através de um conjunto de sistemas de objetos os quais passam a coordenar

ações cada vez mais precisas e específicas dentro do interior da empresa promovendo uma alteração da vida social e cotidiana dos trabalhadores diretamente vinculados a estas companhias, em função de mudanças quantitativas relacionadas ao número de postos de trabalho ofertados, assim como alterações qualitativas, que por sua vez compreendem a descentralização do papel da empresa enquanto empregadora, relegando tal tarefa a empresas subcontratadas ou terceirizadas. Estas transformações se refletem através da queda nos rendimentos salariais dos trabalhadores, bem como por meio de uma precarização da vida social.

Outra tendência que se revela no período é a ação ideológica do Estado estruturada num escopo neoliberal que se realiza de maneira conivente com os interesses de grupos privados. Estas ações liberalizantes do Estado, sobretudo no que se refere a formas e intervenção política que visem resguardar o bem estar social da população, foram delegadas à iniciativa privada que através de um exercício político pífio e setorialmente localizado veio desprendendo ações pontuais no sentido de se afirmar enquanto agente político.

Esse ensejo político que o Estado nacional oferta aos grupos privados não deixa de ser um campo fértil para a afirmação de uma psicosfera voltada para o fortalecimento da imagem positiva de empresas e atores privados através do discurso da pró-atividade política e responsabilidade social.

O reflexo disto sobre as formas de trabalho contemporâneas se sistematizaria da seguinte maneira: as empresas não têm mais condições de oferecer possibilidades de inserção da população através de uma elevada oferta de emprego, pois precisam assegurar a sua competitividade em mercados altamente voláteis, a contrapartida é a oferta “assistencialista” daquilo que determinadas comunidades carecem, e que já não conseguem mais atingir pela via do trabalho assalariado. Estas ações preferencialmente são focadas em um público que possa gerar algum tipo de tensão social junto à empresa, sobretudo se algumas de suas práticas produtivas representarem algum tipo de ameaça ao meio ambiente ou a saúde pública, sobretudo em relação à população diretamente ligada a empresa. A PQU, a exemplo disto, mantém uma série de ações sociais focadas na população que reside em torno da empresa, no intuito de minimizar possíveis hostilidades com seus vizinhos.

A incorporação tecnológica de um sistema de objetos técnicos que veio se constituindo para atuar dentro de uma determinada racionalidade produtiva alcançou percentuais de participação cada vez mais expressivos no interior da empresa. Esta tendência se propagou de maneira horizontal, de forma que a lógica de maior extração de

mais-valia legitimada através de práticas políticas neoliberais aproximou esta tendência de competitividade de muitas empresas públicas, sobretudo aquelas ligadas à produção de base e de bens intermediários como é o caso da PQU.

O lado perverso destas práticas políticas consiste no discurso da incapacidade de gerenciamento do Estado, ou simplesmente de sua desresponsabilização perante o patrimônio público erigido ao longo de décadas. A maior perversidade está relacionada às diretrizes ideológicas do Estado que fomenta através de investimentos e ações uma racionalização produtiva em busca de um aumento de produtividade e conseqüente lucratividade em suas empresas, através da criação de infra-estruturas imprescindíveis para o funcionamento destas, para depois repassar este patrimônio para as mãos de grupos privados, colhedores dos frutos da lucratividade, como vem acontecendo com as empresas estatais brasileiras ao longo da década de 90.

A tendência modernizante dos anos 90 se mostra com duas faces. De um lado, temos os grupos privados norteadores de um conjunto de ações em busca de maior extração de mais-valia apoiando na figura do Estado, que de forma conivente exerce uma cooperação através de políticas contempladoras desta lógica. Por outro lado, temos os próprios grupos privados gerenciando suas empresas e tendo como foco central de suas ações a busca desenfreada por uma maior extração de mais-valia e concentração de capitais.

Ambas as práticas estão refletidas diretamente sobre as formas como o trabalho veio se estruturando ao longo dos últimos vinte anos, apoiado num forte uso ideológico das técnicas disponíveis no período em prol de uma busca desenfreada de formas mais eficazes de reprodução e acumulação de capitais. Nosso objetivo aqui foi de promover um esforço que almejou transcender o lado da evolução técnica em si, mas sim, relacionar as transformações produtivas no período técnico-científico-informacional neste caso, como produto também de uma ação política-ideológica amparada pelo Estado nacional.

2.3 A INSTALAÇÃO RECENTE DA JOHNSON CONTROLS: UM CASO DE DINAMISMO INTER-URBANO

Instalada no ano de 1997, a empresa americana produtora de conjuntos estofados automotivos Johnson Controls é um caso específico a ser analisado em nosso trabalho por expressar uma tendência contrária à desconcentração industrial no município de Santo André na década de 90.

Este período foi marcado por uma forte movimentação de capitais industriais que experimentaram uma nova dinâmica espacial fundada num novo uso de partes do território brasileiro, que até então, eram marcadas por uma sub-utilização por este setor, ou mesmo, pelo desenvolvimento de outras atividades diversas ao trabalho industrial.

Na contramão desta tendência de desconcentração industrial relativa, a Johnson Controls instala uma unidade dentro deste período no município de Santo André contrariando tendências que se apresentavam de forma hegemônica na cidade. Enquanto os capitais industriais procuravam outras localidades para a instalação de seus negócios, esta empresa realizou um forte investimento na cidade para atender a novas demandas que se desenvolveram em função da reestruturação da cadeia produtiva formada em função das indústrias automobilísticas.

Para entendermos a lógica deste empreendimento, em primeiro lugar falaremos sobre os processos de terceirizações, ocorridos no interior das grandes empresas automobilísticas multinacionais, a partir de meados dos anos 80. Estes processos seguiram uma tendência de enxugamento das extensas plantas industriais através da descentralização de atividades produtivas que passaram a ser encaradas como atividades de uma especificidade a qual as grandes montadoras não teriam condições, e tampouco vontade, de desprender investimentos e esforços para realizá-las de maneira satisfatória.

Neste contexto, uma série de atividades interiorizadas nas grandes montadoras deixaram de ser comandadas pela grande empresa taylorista-fordiana e passaram a ser delegadas nas mãos de uma série de empresas de médio porte cada vez mais especializadas em determinadas tarefas. O questionamento posto para a realização desta descentralização de atividades foi baseado em questionamentos postos por dirigentes das indústrias automobilísticas multinacionais: qual o produto da empresa? É papel dela se preocupar com atividades consideradas secundárias? Como por exemplo, a produção de componentes

eletrônicos, rodas, parte de acabamento, alimentação de funcionários, limpeza da fábrica, entre outras?

As respostas a estas questões deram margem para a aceleração da racionalização dos processos de reestruturação produtiva que as empresas passaram a adotar, mobilizando agentes para colaborarem com um conjunto de novas técnicas produtivas que passaram a ser operacionalizadas visando o aumento da produtividade através da diminuição de custos.

Boubakar Sanfo (2002, p.60) informa que:

A redução das tarifas de importação, o câmbio valorizado e a mudança da política de compras das montadoras contribuíram para o aumento da importação e para a reestruturação deste setor. Estes aspectos somados ao fato de transferência de linhas de produção e maior importação de veículos também levaram a mudanças do setor com fechamento e concentração de empresas. Por outro lado, novas empresas vêm entrando no país acompanhando as montadoras. Muitas através de compras de unidades já existentes, outras através de fábricas mais automatizadas e mais terceirizadas.

Dessa forma, o aumento da concentração, a redução do número de empresas, o forte processo de modernização, a instalação de novos fabricantes com plantas enxutas, etc, trouxeram conseqüências adicionais sobre o efetivo empregado verificando-se, portanto, a redução da mão de obra.

Presenciamos a partir da década de 90 um elevado grau de terceirizações que se propagaram de forma horizontal para fora das grandes indústrias automobilísticas presentes no país, elevando também o número de fornecedores vinculados diretamente a estas novas formas de produção que acabaram por expandir um número maior de fábricas na região do ABC, e na área metropolitana expandida de São Paulo.

Com este movimento, algumas empresas multinacionais que já atuavam no exterior no fornecimento de componentes automotivos para as montadoras, e que já haviam experimentado as práticas de reestruturação produtiva antes de suas filiais brasileiras, dispenderam significativos investimentos no Brasil aproveitando este mercado agora

terceirizado que passara a se expandir. A Johnson Controls aparece como expoente desta nova tendência no Brasil.

Em 1995 a primeira unidade da Johnson Controls é inaugurada no país no município de São Bernardo do Campo para fornecer conjuntos estofados para a Ford. Dois anos depois, a Johnson anuncia a vitória da concorrência para o fornecimento de bancos para as unidades da General Motors de São Caetano do Sul e de São José dos Campos. Analisaremos somente a planta instalada em Santo André, localizada numa área que não possuía tradição industrial na cidade, onde se instituiu a fábrica da Johnson Controls para o fornecimento de conjuntos automotivos para GM de São Caetano.

A instalação da Johnson Controls no ano de 1997 envolveu uma série de requisitos exigidos pela montadora para que esta empresa pudesse tornar-se sua fornecedora. Porém, a condição de peso imposta pela General Motors foi a exigência dos fornecedores realizarem a entrega dos bancos automotivos no sistema *just in time*. Esta condição mobilizou o gerente delegado para a instalação da empresa a iniciar a procura de espaços intra-urbanos no ABC que pudessem oferecer a fluidez necessária para que os processos produtivos pudessem se realizar dentro deste sistema.

Porém, muitas áreas dos municípios de Santo André e São Caetano do Sul se mostravam já saturadas em função de um desenvolvimento industrial ocorrido no passado, e do elevado grau de urbanização que as cidades desenvolveram dos anos 70 em diante. Assim, o reaproveitamento de antigas áreas industriais na década de 90, que passaram a abrigar novos investimentos em atividades terciárias, como shoppings, ou mesmo galpões utilizados como entrepostos estratégicos para assegurar a viabilização da circulação de mercadorias, tornaram os espaços destas cidades dificultosos para a realização da fluidez requerida neste momento.

Várias possibilidades foram analisadas pela Johnson Controls para a instalação de sua unidade na cidade. Em entrevista com o *plant manager* da época, o senhor Gerson Mella, responsável por esta operação, declarou que, dentre as maiores dificuldades apresentadas para a instalação da fábrica destacaram-se o alto custo dos terrenos em ambos os municípios, assim como, a dificuldade de fluidez em alguns pontos destas cidades, em função de congestionamentos que impediram a viabilização da fluidez requerida pelo sistema *just in time*.

Outro ponto levantado foi as dificuldades apresentadas pelos sítios urbanos disponíveis para a possível instalação da planta. Neste caso, se destacaram as áreas correlatas a Avenida dos Estados, que em épocas chuvosas sofriam com grandes

alagamentos causadores de sérios transtornos às empresas situadas em suas adjacências. Quando indagado acerca da escolha do município de Santo André, para a instalação da unidade da Johnson Controls, Gerson Mella nos respondeu da seguinte maneira:

“Aí você me pergunta: Por que você escolheu Santo André? Eu não escolhi Santo André! Eu pesquisei 33 possibilidades entre terrenos para construir a fábrica e galpões desocupados que estavam disponíveis para aluguel ou venda. Destes 33, 6 ou 7 estavam disponíveis dentro da própria São Caetano, bem perto da GM; porém, analisando os galpões, eles não estavam apropriados para receber as fábricas.

Ainda havia a possibilidade de se instalar na região de Utinga, porque a fábrica de São Caetano da GM está bem próxima a esta região; havia lá, um galpão da Rhodia que estava vazio, e que servia bem àquilo que procurávamos; entretanto a Rhodia exigia um preço tão absurdo e impunha uma série de exigências para a montagem da fábrica, que acabou inviabilizando o negócio. Outra coisa que inviabilizou o negócio foi o fato que nós fizemos uma experiência de trajeto nestes 33 lugares através de cálculos de logística para que nossa viagem não durasse mais que 15 minutos, numa tolerância de até 20 minutos. Porém, muitos se mostraram insatisfatórios por circunstâncias diversas.”²⁹

O fator circulação foi determinante para a escolha do município de Santo André, pois, ainda que o valor imobiliário se apresentasse acima da média encontrada na região, sua posição limítrofe em relação ao município de São Caetano do Sul foi preponderante para sua escolha. Pois, a rota estabelecida pela empresa para chegar ao seu consumidor final foi constituída por vias de baixa circulação, situadas em bairros residenciais de ambos os municípios. Este último aspecto também se mostrou como forte empecilho para a viabilização dos planos da empresa, pois, a lei de zoneamento urbano não autorizava a implementação de uma fábrica em uma área exclusivamente residencial.

Sobre a questão da fluidez territorial, Santos (2000, p.84) nos diz que:

²⁹ Entrevista realizada com Sr. Gerson Mella, ex-gerente da empresa Johnson Controls, planta de Santo André-SP, concedida em 28/03/2007

“As atuais compartimentações do território ganham este novo ingrediente. Criam-se, paralelamente, incompatibilidades entre velocidades diversas; e os portadores das velocidades extremas buscam induzir os demais atores a acompanhá-los, procurando disseminar as infra-estruturas necessárias à desejada fluidez nos lugares que consideram necessários para a sua atividade. Há, todavia, sempre, uma seletividade nessa difusão, separando os espaços da pressa daqueles outros propícios à lentidão, e dessa forma acrescentando ao processo de compartimentação nexos verticais que se superpõem à compartimentação horizontal, característica da história humana até data recente. O fenômeno é geral, já que, conforme vimos antes, tudo hoje está compartimentado; incluindo toda a superfície do planeta.”

Acerca da fluidez intra-urbana enquanto fator de escolha da Vila Palmares no município de Santo André, Mella nos diz:

“A primeira coisa que eu fiz foi contratar um caminhão do porte daquele que eu iria utilizar, e claro; perguntar o preço dos pretensos locais que gostaríamos de adquirir. Alguns foram eliminados por serem muito caros, os prédios não eram bons, etc. Outros foram eliminados porque nós analisamos isto com o caminhão rodando 24h, e em alguns lugares em determinadas horas do dia ocorriam congestionamentos do caminhão ficar parado cerca de 15 a 20 minutos; então descartamos.

Sobraram algumas áreas dentro de São Caetano, mas havia o problema dos galpões serem muito antigos, e com poucos recursos para uma fábrica moderna; outros estavam muito próximos a Avenida dos Estados, e nós detectamos em alguns pontos a ocorrência de enchentes por causa do rio. Então nós fomos peneirando até que chegamos a Vila Palmares em Santo André, e pagamos muito mais caro do que em outros lugares.”³⁰

³⁰ Idem

Esta fala nos mostra a disposição de capitais a serem investidos em operações onerosas visando atingir a produtividade almejada através das inovações técnicas do período que passam a imprimir um papel ativo ao espaço cada vez maior.

Nestas circunstâncias os espaços intra-urbanos que detinham certas funções, passam a ser utilizados como apêndices para a viabilização de um sistema produtivo estruturado sobre tempos cada vez mais precisos. Os espaços através da seletividade a qual participam, tendo como critério de aprovação sua fluidez passam a contribuir na redução da margem de erro no tempo das entregas na medida em que as localidades que ainda não haviam sido exploradas de maneira tão intensa se apresentam como fatores de otimização no tempo da circulação material cada vez menor e mais difícil de ser atingido em grandes centros urbanos nos quais as vias de grande circulação se encontram cada vez mais saturadas.

2.3.1 Um tiro no escuro

Quando a Johnson Controls adquire o terreno que daria origem à sua fábrica de Santo André, muitas incertezas ainda permaneciam em relação à esta área adquirida, que de acordo com a lei de zoneamento urbano do município andreense, não poderia ser ocupada por uma indústria, embora a localidade apresentasse os requisitos indispensáveis para a operacionalização dos negócios da empresa, a lei de zoneamento urbano se mostrava como um obstáculo a ser driblado.

“Nós tínhamos um problema muito sério, pois aquela área era uma área de uso residencial, e ali havia um problema grave de desemprego, e a Johnson é uma empresa que olha muito para o lado social. Então, por ser uma área periférica de Santo André, não era um lugar observado com muita atenção; também existe a presença de muitas favelas, então eu pensei comigo... Eu vou correr o risco! Nós demos US\$ 100 mil dólares de sinal pelo terreno sem saber se poderíamos construir uma fábrica ali. Então eu pensei... Eu vou dar logo o sinal senão eu não compro este terreno em

tempo, pois até passar escritura, preparar a escritura, vai mais um mês, e eu não posso começar esta fábrica depois de maio.” ³¹

Frente a esta situação, no início de 1997 começou a ser negociada junto à prefeitura de Santo André a aprovação da construção da empresa numa área tipicamente residencial. Ainda que o governo municipal se apresentasse receptivo à entrada de novos capitais industriais na cidade, num momento em que os números de postos de trabalho referentes ao trabalho industrial decresciam no município, a prefeitura não poderia decidir de forma arbitrária sobre a alteração na lei de zoneamento urbano da cidade. Para tanto, o projeto da construção da fábrica precisaria ser aprovado primeiro na Câmara Municipal para depois ser feita a mudança na lei.

Sobre questões referentes à legislação de zoneamento e ocupação urbana Moro Júnior (2005, p.162) nos mostra que:

“A legislação urbana de Santo André é formada por um rol de inúmeras leis e decretos que muitas vezes se sobrepuseram ou ainda regulamentaram situações irregulares extremamente específicas. Esse quadro era um convite a interpretações equivocadas de um conhecimento de domínio exclusivo de um corpo técnico da prefeitura. (...)

A aprovação de novos empreendimentos era um ritual penoso, podendo transformar-se em concreta oportunidade para a informalidade, favorecimentos ou interpretações dirigidas. O município de Santo André apresentava um rebuscado zoneamento em sua área urbana, resultado de inúmeras emendas legislativas posteriores à sua promulgação, provocados tanto pelo próprio Legislativo como pelo executivo, chegando a ponto de alguns lotes possuírem zoneamento específico.”

Com o discurso da empresa socialmente responsável e dos benefícios sociais que a fábrica traria para o local onde pretensamente se instalaria, a Johnson Controls fez seu *lobby* junto ao poder público municipal e também junto à comunidade que a princípio se opôs a idéia da instalação da fábrica na Vila Palmares. A empresa detinha de muito pouco

³¹ Ibidem

tempo para a regularização desta situação uma vez que o tempo era escasso para atender aos prazos exigidos pela GM.

O resultado desta articulação entre empresa e governo foi a antecipação da votação deste projeto da fábrica na Câmara Municipal de Santo André. Ainda que houvesse resistência para a aprovação deste projeto por parte de algumas lideranças políticas, finalmente a Johnson Controls conseguiu o aval de aprovação, e na semana seguinte a alteração da lei de zoneamento urbano foi realizada em benefício da empresa. No início do mês de maio de 1997 foram iniciadas as obras de construção da planta da Johnson Controls de Santo André na Vila Palmares, que entrou em atividade em outubro do mesmo ano.

Este episódio evidencia a força de coação dos capitais junto ao poder público e o seu grau d autonomia para o condicionamento espacial. Presenciamos uma coação do poder público neste caso, nos fazendo refletir sobre o grau de sua autonomia no condicionamento espacial pertinente a seus domínios. Outros questionamentos que nos inquietam são: a quem o planejamento urbano do município realmente serve? Qual são os seus limites, comprometimentos e ética?

“A atuação do Estado na promoção do planejamento urbano provê cidades de infra-estrutura para o desenvolvimento do capitalismo, produzindo valores de uso nas áreas de interesse do capital e consolidando espacialmente sua estrutura de classes.”
Moro Júnior (2005, p.35)

Algumas circunstâncias se mostram expressivas das limitações e fragilidades que o planejamento urbano apresenta, sobretudo no que se refere ao resguarde dos interesses sociais. Pois, em tempos de grande volatilidade de capitais em escala global, qualquer normatização ou legislação aplicada a um determinado lugar que não seja àquelas determinadas pelos capitais soam como empecilho para a viabilização de suas operações.

No capitalismo globalizado estas práticas criam uma segregação espacial, onde os lugares mais receptivos as verticalidades se apresentam mais vantajosos para os capitais. Em contrapartida, qualquer ação de resguarde dos interesses sociais é vista como fator de deseconomia, tornando as localidades menos competitivas numa guerra de atração de capitais instituída pela dinâmica que os capitais adquirem no contexto da globalização.

2.3.2 Um novo dinamismo intra-urbano

A partir da inauguração da unidade da Johnson Controls em Santo André, a realidade da Vila Palmares passou a sofrer transformações. Pois, a chegada de novos capitais industriais a um bairro residencial imprimiu novas relações espaciais e sociais.

O aumento do fluxo de caminhões levando e trazendo mercadorias dinamizou a circulação local, pois no período técnico científico informacional observamos que embora as fábricas tenham diminuído seus espaços físicos, os espaços externos à elas, como ruas e avenidas, passam a exercer um imprescindível papel para a viabilização dos novos processos produtivos. A lógica *just in time* passa a requerer espaços cada vez mais fluídos que atuam como apêndices das fábricas. As ruas tornaram-se a extensão das linhas de montagem expressando o mesmo ritmo acelerado da produção que é externalizado para os novos espaços da fluidez.

FOTO 06 – PLANTA DA JOHNSON CONTROLS SANTO ANDRÉ E ARREDORES

1. No primeiro plano vista da planta industrial da Johnson Controls localizada na Vila Palmares em Santo André-SP. Ao fundo residências vizinhas à fábrica. Com a alteração da lei de zoneamento urbano o bairro residencial se tornou flexível podendo receber indústrias “leves” que não poluam, e não provoquem ruídos excessivos. 2. A fábrica vista por outro ângulo (à frente) e ao fundo prédio de apartamentos residenciais

construídos após a chegada da empresa ao bairro. Neste caso, o investimento industrial ajudou também a alavancar o setor imobiliário em terrenos vazios no entorno imediato da fábrica. 3. Carreta da Johnson Controls circulando pela Avenida Palmares em Santo André para fazer entrega de bancos automotivos no sistema *just in time* na fábrica da General Motors situada em São Caetano do Sul. A necessidade de fluidez fez a JCI instalar sua fábrica numa localidade que pudesse assegurar a operacionalização de seus processos produtivos, no qual a necessidade de livre circulação é elemento indispensável. 4. Caminhão de fornecedores da JCI deixando a planta da empresa pela Avenida Palmares após a entrega de insumos no sistema *milk run*.

Outro ponto de dinamismo intra-urbano é o aumento da circulação de pessoas que a fábrica trouxe para o local, pois o grande número de visitantes, representantes comerciais, fornecedores, trabalhadores, fez com que o bairro sofresse grandes transformações em suas relações sociais.

“A natureza das atividades just in time trata-se da vocação para uma racionalidade única, reitora de todas as outras, desejosa de homogeneização e de unificação, pretendendo sempre tomar o lugar das demais, uma racionalidade única, mas racionalidade sem razão, que transforma a existência daqueles a quem subordina numa perspectiva de alienação. Já no cotidiano, a razão, isto é, a razão de viver, é buscada por meio do que, face a essa racionalidade hegemônica, é considerado como “irracionalidade”, quando na realidade o que se dá são outras formas de ser racional.” Santos (2000, p.126)

A instituição de novos capitais num determinado espaço, realiza a conversão de áreas que se constituíram muitas vezes exercendo funções absolutamente distintas daquelas que são determinadas pelos capitais. O caso da Vila Palmares é emblemático desta situação, pois ainda que a unidade da Johnson Controls ocupe uma área relativamente pequena no bairro, a relação de cooperação estabelecida com outros agentes envolvidos na cadeia produtiva da empresa criou uma dinâmica diversa daquela em que o lugar possuía antes da chegada da fábrica.

FIGURA 03 - ROTA DE ENTREGA DE BANCOS AUTOMOTIVOS FABRICADOS PELA JOHNSON CONTROLS - SANTO ANDRÉ PARA A GM - SÃO CAETANO DO SUL

Fonte – Google Maps
Adaptações feitas pelo autor

LEGENDAS

- 1. Planta Johnson Controls Santo André**
- 2. General Motors São Caetano do Sul**

Frente a um contexto de desconcentração industrial que a cidade de Santo André veio sofrendo ao longo dos anos 90, o caso da Johnson Controls é emblemático e revelador, pois mostra um aspecto que geralmente acaba sendo desconsiderado por muitas abordagens que é a sólida e resistente cadeia produtiva formada pelas indústrias que se adequaram às transformações nos processos produtivos os quais as empresas multinacionais presentes na região do ABC paulista atravessaram.

Ainda que vários autores discutam à exaustão características das deseconomias de aglomeração, tais como altos salários, forte presença sindical, entre outras, a cidade de Santo André ainda hoje agrupa muitas empresas por estar inserida numa área de fortes cadeias produtivas nas quais vários agentes se encontram integrados num grau de cooperação tão elevado considerado por muitos, como fator de permanência das atividades industriais, tanto no município quanto no ABC paulista do modo geral.

Embora muitas áreas de antiga tradição industrial cedessem espaço para atividades terciárias, em função de sua degradação, outros espaços intra-urbanos se mostraram como novas alternativas à racionalização do período técnico-científico-informacional³². Não podemos desta maneira desconsiderar o dinamismo intra-urbano que a região do ABC detém apesar das transformações e reestruturações que as indústrias atravessaram ao longo dos últimos vinte anos. A força das cadeias produtivas locais, sobretudo aquelas ligadas ao setor automobilístico e químico, provocaram também um deslocamento de atividades industriais dentro dos domínios intra-urbanos das cidades do ABC paulista, quando um conjunto de empresas se potencializaram como fornecedoras das grandes multinacionais, ocasionando um adensamento no uso do espaço urbano pelo aumento da circulação provocada pela expansão das relações de cooperação dentro dos processos produtivos.

Assim, a chegada da Johnson Controls na segunda metade da década de 1990 é reveladora desta nova condição industrial que foi instituída na região.

³² Outra área que vem concentrando uma série de pequenas empresas na região do ABC é o bairro de Sertãozinho, pertencente ao município de Mauá, localizado numa área que faz limite com o município de Santo André. Por ser uma área de baixa urbanização e de abundância de terrenos regularizados, algo raro hoje em dia na região do ABC; o local veio se constituindo um pólo industrial, que se aproveitou dos preços mais atrativos dos terrenos e da proximidade das cadeias produtivas de diversos setores, como o químico, metal-mecânico e automobilístico, presentes no ABC paulista.

2.4 STANDARTIZAÇÃO, RACIONALIZAÇÃO E AUTOMAÇÃO: QUALIFICAÇÃO DOS PROCESSOS PRODUTIVOS DA RHODIA.

A companhia francesa Rhodia, também foi um dos estudos exemplos trazidos para nossa pesquisa buscando captar o novo perfil das indústrias que mantiveram suas atividades em Santo André ao longo dos anos 90. A Rhodia é um caso emblemático de permanência industrial tanto no município de Santo André, quanto na região do ABC, pelo fato de manter duas de suas unidades produtivas em Santo André produzindo fios de poliamidas e uma unidade no município de São Bernardo do Campo responsável pela produção de grânulos de nylon para compactação.

Instalada na década de 1940 na cidade de Santo André, o grupo Rhodia é uma empresa de grande participação no recolhimento fiscal do município, assim como uma empresa marcada por sua pró-atividade na participação de debates acerca das formas de planejamento e melhorias urbanas que vieram sendo colocadas em pauta a partir dos anos 90. Frente a isto, podemos apontar a empresa como um exemplo de integração entre agentes públicos e privados na produção e viabilização de uma nova espacialidade urbana.

Nossa preocupação se limitará a uma análise dos processos de modernização pelos quais a Rhodia passou para se adequar às novas demandas produtivas pautadas numa abertura cada vez mais acentuada e desregulada a uma concorrência internacional no período técnico-científico-informacional. O início da reestruturação produtiva que vinha sendo executada dentro da Rhodia é datado do início dos anos 90, durante o governo Collor quando alíquotas de importação de diversos setores foram rebaixadas em função de uma política liberalizante, que de forma embrionária passou a ser instituída no país, e que anos mais tarde tornar-se-ia a marca desta década.

Neste contexto, a entrada de produtos da 1ª e 2ª geração da cadeia de plásticos no Brasil, provindos de outros países como a Alemanha, ou mesmo países asiáticos, criou um cenário de relativa instabilidade para as empresas multinacionais que atuavam no mercado brasileiro. A solução que muitas destas empresas encontraram para emergirem dentro deste cenário competitivo foi realizar intensivamente uma reestruturação de seus processos produtivos, estendendo-a de forma horizontal rumo a toda a cadeia de empresas as quais estavam envolvidas na produção de derivados e matérias químicas.

Acerca deste panorama de abertura econômica dos anos 90, o técnico da empresa Carlos Gnann, em entrevista concedida em 11 de abril de 2007, descreve as principais

alterações que a empresa sofreu para se manter competitiva em mercados disputados por empresas globais.

“Quando eu entrei na Rhodia estava na época do plano Collor, então a Rhodia teve que se moldar ao mercado internacional para se tornar mais competitiva. De lá para cá, a Rhodia sofreu várias mudanças tanto no chão de fábrica, quanto na parte também de coordenação da fábrica; também ocorreram muitas mudanças na área de engenharia, e na parte tecnológica. A Rhodia teve que investir em tempo recorde em equipamentos e máquinas com capacidade maior de produção, para concorrer tanto no mercado interno, quanto no mercado externo, pois o que estava acontecendo; estavam chegando muitos produtos do mercado externo, como da Alemanha, dos Estados Unidos, da China, e a Rhodia teve que competir com estes produtos, e teve que se moldar ao mercado internacional. Para se fazer isto, investiu em tecnologia, mão-de-obra qualificada, e no treinamento de muitas pessoas, mudando seu sistema de trabalho, para se tornar mais competitiva.

Neste período, a Rhodia comprou equipamentos modernos; pois as máquinas que nós tínhamos estavam rodando desde a década de 1940. Estas máquinas tiveram que ser remodeladas, pois o que acontecia; a Rhodia até antes desta abertura econômica era líder na produção de produtos químicos para o mercado interno. Com a abertura do mercado ela teve que buscar maquinários que permitissem uma produção melhor que aqueles produtos que estavam chegando ao país. Para isso, ela investiu em maquinários e mudou a cadeia produtiva na parte de enrolamento de fios. Para a Rhodia esta abertura acabou sendo algo muito positivo, pois acabou servindo de estímulo para que a empresa crescesse e se modernizasse.”³³

Inicialmente, esta reestruturação esteve pautada num aumento da incorporação de autômatos nos processos produtivos. A crescente implementação de sistemas informacionais à produção permitiu uma melhoria significativa da qualidade dos produtos

³³ Entrevista concedida em 11 de abril de 2007 por Carlos Gnann, técnico-mecânico da Rhodia Poliamidas de São Bernardo do Campo

ofertados, tal como o aumento da capacidade produtiva dos processos. A limitação quantitativa e qualitativa do alcance da produção, em vigência até o início dos anos 90, vinha sendo utilizada como reforço de argumentação às ações políticas neoliberais que estavam sendo colocadas em prática pelo governo federal, favorecendo cada vez mais a importação de produtos de diversos setores econômicos.

Por um lado, o panorama macroeconômico nacional mostrava sua fase mais competitiva e acirrada entre as empresas nacionais e multinacionais, por outro lado, o panorama da economia regional não se mostrava nada otimista, pois neste período na região do ABC fechavam algumas de suas importantes fábricas, em função de falências ou concordatas decretadas pela impossibilidade de se sustentarem em mercados tão desigualmente competitivos que vinham se consolidando.

Embora o cenário descrito acima, tenha chamado atenção de pesquisadores e estudiosos que se propuseram a entender este movimento de desconcentração industrial e crise neste setor, um aspecto que talvez até tenha sido considerado, mas sem grandes considerações é o da permanência de importantes empresas em Santo André, não somente pelos processos reestruturação produtiva, mas também por aspectos como por exemplo os fatores de atração para a permanência das indústrias na cidade.

Dentre os fatores apresentados estão em primeiro lugar a concentração de força de trabalho qualificada na região do ABC, imprescindível para a operacionalização dos processos da empresa, pois a Rhodia é uma empresa que mobiliza um grande potencial de trabalhadores qualificados: engenheiros químicos e de processo, operadores de logística, técnicos de desenvolvimento de novos produtos de manutenção e operacionalização de sistemas informacionais, entre outros.

A necessidade de um *staff* qualificado foi apontada como um dos aspectos da permanência da empresa na região do ABC, pois uma possível perspectiva de mobilidade em busca de localidades que viessem a oferecer condições para a realização da produção a custos menores, implicaria em possíveis perdas de produtividade e tempo em função da ausência de trabalhadores qualificados, ou inexperiência em relação aos processos da empresa. A necessidade de uma rápida circulação das mercadorias também foi apontada como fator de grande importância para a permanência industrial na região.³⁴

Sobre os fatores de atração que a cidade de Santo André ainda oferta, Carlos Gnann nos diz:

³⁴ Em entrevista realizada com o gerente da Johnson Controls, Gerson Mella, estas argumentações também foram utilizadas tendo grande peso na escolha do município pela empresa.

“Olha, veja bem; esta permanência se deu em função do próprio plano estratégico da cidade para desmembrar os produtos Rhodia que são fabricados em São Bernardo do Campo quanto em Santo André. A facilidade de se distribuir estes produtos foi um dos fatores; outro fator importante é o da mão-de-obra. Por exemplo, se você pegar esta fábrica que está inserida aqui, e levá-la para outra localidade, com, o interior do Estado de São Paulo, você terá um período muito grande de adaptação deste novo pessoal à rotina da empresa, Alguns trabalhos levam muito tempo para serem realizados e assimilados pelos trabalhadores, chegando demorar até anos.

Outro ponto é o deslocamento dos nossos equipamentos e transferi-los para outra localidade, pois existe uma demanda muito grande de energia para que os processos se realizem; é preciso de energia, vapor, água, ar comprimido, e uma caldeira de quase 100 toneladas, que antigamente trabalhava com óleo, hoje atua com gás, então, para se mudar para certas cidades do interior, muitas vezes não se encontra os recursos necessários para que a empresa opere. A Rhodia cresceu em Santo André, pois quando ela chegou ao município, ela não tinha o mesmo porte que ela tem hoje. A empresa foi se desenvolvendo e tirá-la hoje daqui se torna algo muito complicado, inviável. ”³⁵

Este aspecto nos mostra que algumas atividades produtivas se encontram ainda muito vinculadas à necessidade de uma mão-de-obra qualificada e fixos específicos para a sua operacionalização, pois, embora as atividades produtivas tenham uma capacidade de deslocamento cada vez mais elevada, os locais que pretensiosamente visam atraí-las, nem sempre oferecem as devidas condições e requisitos necessários para a instalação destas empresas de ramos produtivos mais avançados.

Estas condições transcendem aspectos como a isenção de impostos, ofertas de terrenos, e mão-de-obra barata; elas estão vinculadas à necessidade de cérebros qualificados e espaços engendrados para colocarem as empresas sempre à frente em

³⁵ Entrevista concedida em 11 de abril de 2007 por Carlos Gnann, técnico-mecânico da Rhodia Poliamidas de São Bernardo do Campo

mercados extremamente competitivos - uma vez que o problema da força de trabalho já foi relativamente resolvido com a incorporação cada vez mais elevada de trabalho morto aos processos produtivos.

Outro ponto favorável que Rhodia aponta como fator de permanência no ABC é a presença de uma forte cadeia produtiva na região, formada por fornecedores e clientes. Este aspecto é relevante no que se refere à circulação de mercadorias, e à relação entre empresas, pois é realizada a exploração de uma favorável possibilidade de desenvolvimento e aperfeiçoamento logístico, onde empresas já se encontram espacialmente concentradas, facilitando assim, a inter-relação entre seus processos produtivos.

Acerca desta vinculação dos capitais a espaços específicos, Milton Santos nos diz:

“A nova estrutura da acumulação tem um efeito certo sobre a organização do espaço, visto que ela agrava as disparidades tecnológicas e organizacionais entre lugares e acelera o processo de concentração econômica e geográfica. Todo o esforço no sentido de descentralizar, tem como resultado uma concentração, segundo a expressão de L. Navarro de Brito (1973) porquanto a organização do espaço não é indiferente à “qualidade” do capital instalado nos diferentes pontos do espaço. Santos ([1977] 2005 p.23)

Embora a Rhodia não tenha incorporado o sistema *just in time* aos seus processos de produção, a filosofia do mínimo estoque se faz presente na empresa. Todos os pedidos que são recebidos entram na linha de produção em uma data próxima à sua entrega, assim, logo que o pedido se encontra pronto, em cerca de horas, ou no máximo uma semana, é entregue ao cliente solicitante.³⁶ A fábrica opera 24 horas por dia sem interrupção da produção, pois os maquinários sofrem manutenções regulares e programadas para assegurar um longo tempo de produção sem pausa (*no break*).

A Rhodia viu como alternativa para se manter no mercado brasileiro, um incisivo processo de reestruturação produtiva em que seus números referentes à produção se

³⁶ Um fato curioso na planta da Rhodia, localizada no município de São Bernardo do Campo é que a área de armazenamento de poliamidas acabadas possui um tamanho quase proporcional ao da área produtiva. Este fato também é revelador do custo que é a estocagem de produtos para as grandes empresas. Assim, a demanda pela rápida circulação daquilo que é produzido se torna um imperativo para a eficiência empresarial no meio técnico-científico-informacional.

ampliaram com um uso mais intensivo da força de trabalho, e a incorporação de sistemas informacionais aos seus processos

Estes aspectos, acrescidos à racionalização das fábricas, foram pontos chave da permanência da Rhodia no ABC. O desenvolvimento de novos produtos que foram incorporados à cadeia automotiva, sobretudo de autopeças derivadas de plásticos que também foi um fator que impulsionou os números da produção da empresa. Ainda que a grande concorrência internacional tenha se colocado como preocupante para o desenvolvimento dos negócios da empresa, novas possibilidades se ampliaram com as mudanças qualitativas e modernizações na produção automobilística. De acordo com Gnann:

*“Quando a Rhodia começou com o setor de plásticos aqui em Santo André, era uma fábrica bem modesta até, só produzia aqueles tarugos para se acoplar rolamentos, coisas deste tipo, aí ela começou a fazer uma variedade de outros produtos. De 1984 quando a Rhodia adquiriu essa fábrica aqui de São Bernardo, estes negócios foram transferidos para cá, aí foi despendido um investimento muito alto e transformou essa fábrica numa fábrica de plásticos de engenharia, pois isto havia avançado muito pouco aqui no Brasil, e no mercado internacional este setor já estava bem mais à frente. Vendo isto, a Rhodia resolveu investir, e isso foi muito positivo, pois a produção cresceu de maneira bem significativa, então quando nós começamos em 1984, a gente produzia 250Kg por reator. Hoje a gente produz cerca de 600Kg/ por hora, quase 700Kg, tem uma linha que faz quase 1000Kg, e outra 1200Kg, porque cada vez mais os automóveis serão dotados de componentes plásticos, tornando-os mais leves para melhorar o deslocamento destes veículos.”*³⁷

Estes aspectos se mostraram reveladores das práticas de reestruturação produtiva e incorporação de autômatos aos processos produtivos. Além de aparecerem como simples práticas de aumento de produtividade e agilização no processo de extração de mais-valia, quanto à produção de valores de troca. Mostram-se também como alternativa de inserção

³⁷ Entrevista concedida em 11 de abril de 2007 por Carlos Gnann, técnico-mecânico da Rhodia Poliamidas de São Bernardo do Campo

das empresas frente a mercados cada vez mais competitivos, onde os grandes capitais independentemente de sua localização conseguem dar vazão à circulação de produtos e mercadorias que adentram com uma facilidade cada vez maior em mercados cada vez mais desregulamentados em relação aos produtos externos.

Neste contexto, a reestruturação produtiva da Rhodia no município de Santo André aparece como possibilidade de permanência da empresa no município, minimizando custos relativos à produção através de uma incorporação cada vez mais elevada de trabalho morto aos processos. Em contrapartida, ainda que a empresa tenha conseguido realizar esta reestruturação produtiva, a presença de desenvolvidas infra-estruturas urbanas na região do ABC constituídas como fatores de economias de aglomeração se mostraram imprescindíveis para a operacionalização dos novos sistemas produtivos da empresa.

Ao longo deste capítulo procuramos demonstrar através de alguns exemplos que, embora a chegada do meio técnico-científico-informacional ao longo dos anos 90 tenha provocado uma relativa desconcentração industrial na cidade de Santo André, presencia-se ainda no município um setor industrial expressivo composto por empresas que atravessaram diversos períodos se reestruturando produtivamente para se adequar às demandas emergentes. Esta característica está bem expressa pela cadeia produtiva de químicos e petroquímicos. No caso desta última, a rigidez dos fixos instalados nos territórios e a posição estratégica que ocupam perante a estruturada cadeia produtiva de derivados de petróleo, fez com que a mobilidade deste tipo de empresas como a PQU e suas clientes diretas como a Rhodia não se realizasse com a mesma intensidade de outros setores.

A chegada de novas empresas como forma de descentralização das atividades que outrora eram realizadas no interior das automobilísticas multinacionais, também é reveladora de um novo modelo de indústria que a cidade passou a receber, ainda que com uma intensidade muito inferior em relação a outras localidades do país. Assim, avaliamos que os efeitos da movimentação dos capitais industriais – sobretudo ligados ao setor metal mecânico - foram mais danosos em relação ao contingente de força de trabalho que deixou de empregar, do que frente à sua representatividade na composição setorial econômica do município.

A partir de agora veremos como se deram as intervenções dos agentes públicos para a viabilização de estruturas requeridas pela chegada do meio técnico-científico-informacional em Santo André nos anos 90.

CAPÍTULO 03

OS AGENTES PÚBLICOS NA VIABILIZAÇÃO DO MEIO TÉCNICO- CIENTÍFICO-INFORMACIONAL

3.1 RENOVAÇÃO DO PLANO URBANÍSTICO PARA A ÁREA CENTRAL

Nos anos 90 a cidade de Santo André inicia um processo de recomposição espacial através da reestruturação do espaço urbano que vinha se encontrando descontextualizado em relação a novas demandas que se estruturaram em função da transição entre meios geográficos que passaram a requerer do espaço intra-urbano, pressupostos como fluidez para a viabilização de um novo ritmo instituído, baseado numa maior aceleração e sincronização do tempo local às temporalidades globais.

Frente a isto, o território municipal passou a sofrer uma série de transformações que foram realizadas com intuito de resgatar a valorização do espaço andreense através da reurbanização dos espaços públicos que passaram a ser repensados dentro de uma nova lógica de funcionalidade.

Para tanto, atrelaremos as mudanças macro-estruturais que a cidade sofreu no seu plano urbanístico central às alterações realizadas em seu plano diretor que passou a instituir uma nova política urbana, pautada na flexibilização de áreas monofuncionais que se tornaram mais diversificadas a partir de então.

Encontrava-se em vigor no município durante a década de 90, o Plano Diretor aprovado pela Lei nº 7333, de 26 de dezembro de 1995, o qual serviu como guia para as intervenções urbanas realizadas no município. A partir de dezembro de 2004, um novo Plano Diretor passa a ser aprovado na Câmara Municipal passando a vigorar através de leis que regulamentaram aspectos como: operações consorciadas e a função social da propriedade.

O poder público municipal utilizando suas ferramentas de intervenção urbana na espacialidade da cidade promoveu uma nova configuração do espaço, visando adequá-lo à novas demandas que passaram a se desenvolver. O planejamento urbano neste sentido pode ser uma ferramenta importante na intervenção e configuração do espaço geográfico, ainda que muitos limites se apresentem para sua completa efetivação pelos governos locais.

De acordo com as diretrizes da lei 8696 de 2004, o novo plano diretor passa a ser instituído objetivando a horizontalização e democratização no acesso as terras do município, destacando-se um conjunto de operações coordenadas que foram realizadas na área central. Para tanto, a antiga forma de estruturação da cidade num macrozoneamento,

passou a ser revista, tornando as áreas centrais antigamente relegadas a funções industriais e comerciais mais heterogêneas através da alteração desta lei municipal.

De acordo com o Art. 4º da lei 8696/2004, *“as funções sociais da cidade no município de Santo André correspondem ao direito à cidade para todos, o que compreende os direitos à terra urbanizada, à moradia, ao saneamento ambiental, à infra-estrutura e serviços públicos, ao transporte coletivo, à mobilidade urbana e acessibilidade, ao trabalho, à cultura e ao lazer.”*

A instituição deste novo plano diretor se deu em função de várias críticas sofridas pelo poder público municipal durante os anos 90. Tais críticas apontavam que as opções políticas de planejamento urbano expressas através de projetos urbanos, como o do Eixo Tamanduatehy, possuíam uma preocupação exclusiva com a venda fracionada da cidade para investidores privados, na tentativa de reequilibrar as receitas do município desconsiderando-se assim, a proposição de ações de intervenção urbana que contemplassem o social.

Uma das principais críticas em relação às ações políticas municipais perante ao Projeto Eixo Tamanduatehy é feita por Enio Moro Júnior:

“O protagonismo municipal presente no projeto contrapõe-se ilusoriamente às restrições da expansão do mercado interno, à ascensão de uma burguesia nacional e às condições mínimas da reprodução da força de trabalho, elementos consolidados no processo de reprodução da sociedade brasileira.

Esta contextualização justifica sua fragilidade conceitual na paradoxal relação entre o discurso oficial – política urbana que agregue melhorias nos indicadores sócio econômicos locais- e o perfil das ações e intervenções realizadas, estas subordinadas tanto às reivindicações da iniciativa privada incorporadas na agenda pública, como também à lógica de um mercado limitado às demandas de preservação e aprofundamento da hegemonia da elite nacional.” Moro Júnior (2005, p.209)

De acordo com as críticas estabelecidas ao planejamento urbano municipal e suas formas de operacionalização através da instituição de projetos urbanos, o poder público havia assimilado de forma incondicional, a concorrência estabelecida entre as localidades

através desta venda fracionada da cidade, e através do investimento público direcionado exclusivamente para contemplar novas empresas que adentravam no município.

Frente a este panorama concorrencial instituído entre as cidades, e perante a mobilidade do capital, várias localidades passaram a adotar estratégias deste tipo almejando a revalorização de seus espaços urbanos. Algumas alteraram a sua composição estrutural intra-urbana, como no caso de Santo André, que passou a se configurar através da instituição de um novo macrozoneamento urbano.

O mapa a seguir, nos mostra como se dava a organização do macrozoneamento urbano da cidade de Santo André de acordo com a Lei nº 7333/ 95 onde se destaca uma série de áreas designadas como industriais na área central do município, e como a ocupação realizada por este setor se deu de forma mais intensa a partir das primeiras décadas do século XX.

MAPA 03 - MAPA DE MACROZONEAMENTO URBANO DA CIDADE DE SANTO ANDRÉ DE ACORDO COM A LEI Nº7333, DE 26 DE DEZEMBRO DE 1995 QUE INSTITUIU O PLANO DIRETOR DE 1996

Nota-se no mapa exposto que as áreas adjacentes à calha do rio Tamanduateí destacadas em azul marinho, aparecem como áreas industriais de acordo com a referida lei de zoneamento urbano vigente no período. Tal fato durante muito tempo foi um fator de entrave à potencialização de investimentos diversos a estas atividades. Na medida em que a área passou por um acentuado esvaziamento industrial, ainda que não de forma absoluta, uma nova forma de utilização do espaço intra-urbano da cidade passou a ser pensada com o intuito de promover a flexibilização destas áreas atribuindo-se a elas um caráter multifuncional pelo qual diversos tipos de investimentos pudessem coexistir.

A partir de 2004 um novo macrozoneamento urbano foi aprovado através da lei 8696 de dezembro de 2004 que instituiu o atual plano diretor do município de Santo André. O antigo plano diretor estava estabelecido em função da composição industrial hegemonicamente presente em diversas áreas do município até meados dos anos 80. Durante a década de 90, com a movimentação de capitais e a instauração de uma nova dinâmica sócio-espacial, antigas áreas industriais presentes na região central da cidade passaram a abrigar novos investimentos ligados ao setor terciário menos avançado. Destaca-se nesse período, a substituição de plantas industriais por shoppings centers e hipermercados, que se aproveitaram de extensas áreas fabris desativadas e estrategicamente situadas numa área de grande circulação de potenciais consumidores, tal como de grande acessibilidade de veículos e transportes coletivos, que colaboraram de forma significativa para a viabilização destes novos investimentos.

Frente a esta composição econômica que vinha se configurando, novas formas de gestão urbana foram engendradas para remodelar o espaço geográfico sem desconsiderar a necessidade de elaboração de uma política urbana voltada para o social.

O novo macrozoneamento urbano instituído pelo Plano Diretor aprovado através da lei 8696 de 2004 é revelador das mudanças substanciais para colocar o município em compasso com as novas demandas que passaram a se desenvolver em função do advento do meio técnico-científico-informacional em Santo André nos anos 90.

MAPA 04 - MACROZONEAMENTO URBANO INSTITUÍDO ATRAVÉS DA LEI 8696 DE DEZEMBRO DE 2004 QUE INSTITUIU O NOVO PLANO DIRETOR DO MUNICÍPIO

São diretrizes da política urbana instituída pelo plano diretor através da lei 8696/ 2004:

- I. Função social da propriedade;
- II. Sustentabilidade;
- III. Gestão democrática e participativa.

Partindo destes pressupostos, uma série de intervenções foram realizadas na área central objetivando contemplar a dimensão social, que até então vinha sendo negligenciada de acordo com os críticos do planejamento urbano em vigor na cidade.

Essa dimensão social foi trazida para dentro do projeto através da participação popular instituída pelo Orçamento Participativo, órgão o qual a população local traz seus anseios, necessidades e expectativas para serem debatidos e efetivados dentro das possibilidades vigentes através da ação política municipal.

“O Orçamento Participativo não é em absoluto a panacéia, mas sim tem o mérito de levantar uma discussão sobre os vínculos existentes entre a administração central, os eleitos e os atores locais. De um ponto de vista metodológico, a ligação entre escalas diferentes micro-meso-macro é colocada em questão” Azais (2006, p.316)

De acordo com Moro Júnior (2005, p.203) *“o discurso oficial da participação popular não se sustenta, pois parte das contrapartidas geradas não são investidas nas áreas apontadas pelo Orçamento Participativo, e sim, reinvestidas nos próprios investimentos circunscritos a participação de agentes privados no projeto.”*

Ainda que existam divergências acerca do papel do orçamento participativo, a crítica a ser estabelecida deve ir de encontro não a organização deste enquanto instrumento de participação popular, mas sim, ao executivo municipal na medida em que porventura acaba por negligenciar diretrizes estabelecidas junto às comunidades participantes deste organismo. Assim, a participação popular propiciada através destes instrumentos da gestão pública, deve ser levada a sério na medida em que se anseia uma configuração espacial diversa daquela de caráter corporativo determinada pelos grandes capitais.

Uma das medidas que foram incorporadas no planejamento urbano foi a reconversão do uso de áreas exclusivamente industriais e de serviços, em áreas de uso residencial, como algumas presentes dentro do perímetro que engloba o Projeto Eixo Tamanduatehy.

Dentre uma série de operações urbanas consorciadas realizadas nas áreas centrais do município, presenciamos significativas melhoras no espaço urbano, como a regularização de

passeios públicos obedecendo e considerando leis de acessibilidade universal para portadores de deficiência, tal como uma série de outras intervenções que visaram tornar o espaço intra-urbano requalificado.

Estas melhorias além de carregarem a proposta de um urbanismo incluyente e participativo condicionaram também a área central da cidade, adaptando-a a uma demanda por fluidez, e colocando o espaço urbano em compasso com as exigências do meio técnico científico informacional.

A partir de agora, passaremos a avaliar algumas ações públicas que foram tomadas para promover uma maior fluidez territorial.

3.1.1 Ações para a melhoria da fluidez territorial

Mudanças no plano viário

A cidade de Santo André passou por diversas alterações em sua composição urbana para atender a novas necessidades requeridas pelo meio técnico científico informacional ao longo dos anos 90.

A melhoria das principais vias de acesso à cidade foi uma das marcas desta reordenação espacial realizada através do alargamento e abertura das vias principais, assim como, a melhoria das vias coletoras, e da interligação entre diversos pontos de escoamento e de entrada de veículos no município. Estas vias foram recapeadas no sentido de promover uma cooperação maior para a efetivação das demandas de circulação que se fizeram cada vez mais intensas através da adoção de técnicas de produção como o *just in time* e o *milkrun* pelas indústrias, que tornaram as cidades próximas apêndices fundamentais para a sua viabilidade.

Neste sentido, abordaremos as principais mudanças no plano viário da cidade tentando estabelecer uma relação próxima entre as ações desprendidas pelo poder público municipal e a presença de novos ramos de atividade e da evolução territorial que impulsionou o desenvolvimento de vias de circulação mais ágeis e fluídas.

Iniciaremos nossa análise pelas principais vias de acesso ao município por outras cidades. Nesta perspectiva faremos uma abordagem da Avenida dos Estados, que nos anos 90 foi alvo de constantes intervenções urbanas por estar situada numa área circunscrita ao Projeto Eixo Tamanduatehy.

A Avenida dos Estados se configurou no entorno da calha do rio Tamanduateí, tornando-se a principal via de acesso à cidade de São Paulo anteriormente à construção do complexo Anchieta-Imigrantes entrar em operação.

Por esta avenida estar situada paralelamente à linha férrea Santos-Jundiaí, muitas fábricas passaram a se concentrar nas adjacências dos trilhos, formando assim, um aglomerado industrial, não somente no trecho concernente à cidade de Santo André, mas englobando também, os municípios de Mauá, Ribeirão Pires e Rio Grande da Serra, e os tradicionais bairros paulistanos, como Mooca, Brás, Barra Funda e Lapa.

Durante anos esta área esteve relegada a uma zona exclusivamente industrial. As indústrias ali instaladas, foram erigidas sobre outra racionalidade num período em que a cultura industrial se estabelecia de forma espacialmente aglomerada, e com um elevado número de atividades internalizados nestas fábricas.

Os processos produtivos vigentes até meados dos anos 80, não contemplavam a necessidade de melhorias referentes ao ambiente externo às fábricas, ou seja, as cidades. Até mesmo porque estas melhorias deveriam ser propiciadas pelo Estado de acordo com a lógica empresarial. Assim, a relação estabelecida entre fábrica e cidade era uma relação de ocupação e uso, e não uma relação de interação e determinação das estruturas urbanas tão acentuada quanto presenciamos no período técnico-científico-informacional, em que as empresas modelam o espaço geográfico de acordo com sua lógica de funcionamento. Desta forma, o nível de determinação das formas, funções e estruturas espaciais não se apresentava de maneira tão intensa quanto no período atual, os espaços de vivência, ou espaços da lentidão, ainda se encontravam presentes em maior grau.

Ainda que as fábricas do período técnico-científico necessitassem de certos requisitos para a viabilização das dinâmicas industriais, o caráter ativo dos objetos presentes no espaço geográfico, ou mesmo a cidade enquanto extensão dos processos fabris, ainda não se manifestava de maneira tão acentuada e como condição imprescindível para a viabilização tanto da produção quanto da circulação das mercadorias.

Neste período a Avenida dos Estados localizada no perímetro urbano central de Santo André, ainda apresentava trechos em que não havia cobertura asfáltica e suas pistas frequentemente permaneciam interditadas em função das permanentes obras de ampliação da calha do rio Tamanduateí. Ou seja, a preocupação maior deste período não estava relacionada a uma maior fluidez, ou mesmo uma revalorização desta área, objetivando a atração de

investimentos diversos àqueles até então alocados, até mesmo porque estes espaços já se encontravam hegemonicamente ocupados pelas fábricas.

As relações políticas cristalizadas neste período privilegiavam muito a liberdade de uso dos locais. A inexistência de legislações ambientais efetivas, acrescidas à ausência de vontade política em reurbanizar estas áreas, tornavam os bairros hegemonicamente industriais desvalorizados. As práticas industriais vigentes reforçavam a deteriorização destes lugares, pois ainda se encontravam muito centradas num uso descomprometido do espaço, baseando-se apenas em ganhos, tornando estes espaços urbanos degradados ao longo dos anos.

Frente a isto, a Avenida dos Estados passou a fazer parte deste cenário acima descrito. Embora esta via ocupasse (e ocupa) uma posição geográfica estratégica na integração da cidade de Santo André com a metrópole paulistana, circunstâncias relacionadas a ausências de investimentos e a dificuldade de contenção de intempéries naturais, como as rotineiras enchentes no rio Tamanduateí, fizeram com que este importante corredor permanecesse somente como logradouro industrial durante décadas.

Porém, as mudanças na Avenida dos Estados ocorreram em paralelo com as transformações que a cidade presenciou a partir de meados dos anos 80. Com a saída de algumas das indústrias deste logradouro, reforçou-se o nível de degradação de forma escalonar com a constituição de vazios urbanos e rugosidades na paisagem.

Desde então, a Avenida dos Estados assume outro conteúdo pautado na heterogeneidade setorial que passará a ser estruturada a partir da segunda metade da década de 1990. Assim, com a mudança de perfil das ocupações realizadas no entorno desta avenida, o poder público municipal passou a investir na pavimentação de áreas que até então eram calçadas com paralelepípedos e no alargamento de algumas pistas da via, dado a sua importância enquanto corredor de recebimento de insumos e mercadorias para abastecer agora um grande número de hipermercados que passaram a ocupar áreas industriais e terrenos disponíveis.

Uma outra via de grande importância que forma um complexo viário responsável pela interligação do sistema Anchieta-Imigrantes com a Avenida dos Estados é formado pela avenida Prestes Maia e o viaduto presidente Castelo Branco. Esta via é a principal forma de interligação entre o município de Santo André e os municípios de São Bernardo do Campo e Diadema.

Tida como extensão do denominado corredor ABD, que interliga várias avenidas de grande circulação da região, a Prestes Maia foi responsável pela interligação destas vias

formando um corredor responsável por viabilizar a circulação da produção de várias empresas do setor químico e de autopeças que permaneceram estruturando uma cadeia produtiva resistente à transição entre meios geográficos a partir dos anos 90.

A Avenida Prestes Maia foi vista como um eixo de grande importância no município de Santo André, dada a sua posição geográfica, e enquanto parte de uma estrutura viária, que exerceu grande importância durante o período técnico-científico, transcendendo esta importância para o período técnico-científico-informacional. Esta avenida não sofreu grandes transformações em função de ser uma avenida de circulação expressa, cumprindo a função de eixo de interligação entre os municípios do ABC, sobretudo das áreas em que a forte presença industrial se manteve.

O complexo viário formado pelas Avenidas Giovanni Baptista Pirelli, Perimetral, D. Pedro II e Avenida dos Estados, exerce forte influência na circulação de veículos na região para os municípios que estão situados na parte leste da região metropolitana de São Paulo, como Mauá, Ribeirão Pires, Rio Grande da Serra. Desta maneira, torna-se quase obrigatória a travessia pela área central da cidade de Santo André, para se obter o acesso aos municípios de São Caetano do Sul, São Bernardo do Campo e São Paulo..

Vamos nos ater a uma via expressa de fundamental importância para a cidade que é a avenida Cel. Alfredo Fláquer, mais conhecida como Perimetral. Construída durante a década de 60 esta avenida estruturou um corredor viário juntamente com as avenidas Santos Dumont e Giovanni Baptista Pirelli, que cortam a área central do município de Santo André, cumprindo grande importância no que se refere à interligação de porções industriais localizadas em áreas periféricas do município, como o bairro Cidade de São Jorge, Capuava e Vila Homero Thon.

A melhoria e abertura de grandes avenidas representaram o advento de um novo modo de vida, expresso pelo aumento da densidade técnica e da circulação. Com isso, áreas industriais e residenciais que se encontravam mais afastadas e com difícil acesso a região central da cidade tornaram-se mais integradas para viabilizar o crescente aumento no uso de automóveis.

A grande importância da Avenida Perimetral foi o fato de anos mais tarde ela ter estruturado toda uma ramificação de avenidas que passaram a ser construídas no início dos anos 90, permitindo uma maior integração e rápido escoamento para a região central do município. Neste caso, vemos emergir importantes vias de acesso como a Avenida Capitão Mario Toledo de Camargo, enquanto alternativa ao deslocamento em direção ao município de

São Bernardo do Campo, e a Avenida José Antonio de Almeida Amazonas, que passará a se interligar mais à frente com a Avenida Prestes Maia, formando também uma rota de acesso ao sistema Anchieta-Imigrantes.

Atualmente a via Perimetral vem passando por obras para o rebaixamento de suas pistas inferiores, pois a crescente circulação de caminhões de elevada estatura tornaram a altura dos viadutos desta via incompatíveis com a elevada demanda por uma circulação intra-urbana, acarretando sucessivas colisões que passaram a danificar alguns de seus viadutos. Nos anos 90, com a intensificação da circulação de veículos na cidade em função de novos empreendimentos que o município veio recebendo, o plano viário do município passou a ser visto com atenção especial por conta do aumento do número de veículos que circulavam por hora na cidade.

As ações mais imediatas realizadas na Perimetral foram os constantes recapeamentos da via e melhorias em sua sinalização. Mas destacaremos aqui, a mudança realizada para o aumento da fluidez tanto da avenida, quanto em suas adjacências. Com o objetivo de desafogar o trânsito de veículos de carga da Avenida Perimetral, outras grandes vias como a Avenida Firestone, que consta com duas grandes pistas largas separadas por um canteiro central, encontravam-se subutilizadas devido a descontinuidade da via que estava sendo cortada pela Avenida Santos Dumont que atua como uma extensão da Avenida Perimetral.

Outra mudança se refere a alteração do sentido de vias secundárias como as ruas General Glicério e Queiroz dos Santos. Esta última foi a que sofreu as maiores transformações na cidade, em função de ser um dos pontos mais críticos de alagamento, por estar situada na área por onde passa o córrego Carapetuba, que veio sendo canalizado ao longo dos anos 90. Houve também nesta via a substituição do pavimento de paralelepípedos por asfalto, tornando o escoamento da água mais fluído, assim como a melhoria no fluxo de automóveis que se deslocam da área central em direção aos bairros.

As avenidas Arthur de Queiroz e General Glicério que antes eram responsáveis pelo escoamento de veículos no sentido centro-bairro, agora passaram a cumprir a função contrária, com a alteração das mãos das vias que se tornaram uma alternativa de deslocamento para a área central. Ou seja, com este rearranjo espacial as vias municipais passaram a ter um caráter cada vez mais específico, através desta tentativa de racionalização do fluxo de veículos. Assim, a extensão da via Perimetral constituída pela avenida Cel. Alfredo Fláquer, acrescida às vias D. Pedro II e José Amazonas, frente a este novo arranjo viário, cumprem o papel de um sistema viário de rápida circulação (em tese), para os veículos que não possuem

outra opção, senão adentrar no município de Santo André para atingir outras localidades do ABC, ou a capital paulistana.

De acordo com Milton Santos os objetos que compõem o espaço geográfico são cada vez mais elaborados para atender à funções e ações cada vez mais específicas impostas pela dinâmica e racionalidade pertinente ao meio técnico-científico-informacional.

FOTO 07 – VISTA DA AVENIDA PERIMETRAL E CEL. ALFREDO FLÁQUER

Fotos do autor/ julho de 2007

1. No primeiro plano congestionamento em horário de pico na Avenida Perimetral em decorrência das obras de rebaixamento da pista inferior (ao fundo). 2. Vista da Avenida Cel. Alfredo Fláquer, pista superior da Avenida Perimetral no final da tarde. À direita detalhe da pista inferior atualmente em obras.

Estas mudanças na lógica viária da cidade de Santo André durante a década de 90 são expressões das adaptações realizadas pelos agentes públicos municipais e como esforço de adequação de antigas estruturas urbanas à novas demandas do meio técnico-científico-informacional.

FIGURA 04 - PRINCIPAIS VIAS DE INTERLIGAÇÃO ENTRE SANTO ANDRÉ E OS DEMAIS MUNICÍPIOS DO ABCD PAULISTA

Fonte – Google Maps
Adaptações feitas pelo autor

— Complexo viário estabelecido por vias de grande circulação que constituem um arranjo viário que se integra as principais rodovias que tangenciam a região do ABC paulista como o complexo Anchieta-Imigrantes e as rodovias Dutra e Ayrton Senna que podem ser acessadas pela porção leste da capital que faz limite com o município de Santo André

Intensificação dos projetos de engenharia de tráfego

A partir do segundo mandato do prefeito Celso Daniel (1997-2000) houve o fortalecimento dos projetos de engenharia de tráfego no município, através da centralização do gerenciamento tanto do setor de transportes públicos, quanto de trânsito nas mãos da Empresa Pública de Transportes e Trânsito – EPT.

O crescimento da frota de veículos de passeio tal como de veículos utilitários no município durante a década de 90, aumento após a promulgação do Plano Real em 1994, em que o controle inflacionário e a estabilidade da moeda promoveram o aumento de linhas de crédito, de financiamentos, leasing entre outros, que dinamizaram as vendas do setor automotivo, modernizado no período em função da concorrência internacional estabelecida pelo afrouxamento de alíquotas de importação de veículos durante o governo Collor.

A mudança no perfil setorial econômico da cidade de Santo André, que já vinha evidenciando os sinais do despontamento de um setor terciário ainda pouco explorado no município despontou no período, mudando substancialmente a dinâmica da cidade em função de uma intensificação na circulação de veículos.

Ou seja, a década de 90 foi um laboratório para o exercício da gestão pública de empresas privadas aglutinadas na EPT. Entre crises, de altos e baixos em seus balanços financeiros, a empresa conseguiu resistir a descontinuidades na administração pública petista, interrompida entre os anos de (1992-1996), fato que promoveu uma desestruturação na empresa recém-criada empresa, em função de divergências ideológicas em relação à administração pública do setor de transportes. Pois neste período a gestão que estava à frente da prefeitura entendia que a administração do transporte público da cidade deveria ficar sob o encargo dos empresários do setor e não do poder público. Neste sentido, não houve interesse em promover avanços na administração da EPT.

A partir do ano de 2001, a Empresa Pública de Transportes que foi fundada com a pretensão de regulamentar o transporte público municipal, centralizando decisões políticas e a gestão das empresas operadoras de ônibus na cidade, passou a ampliar a sua atuação voltando-se para o controle do tráfego e obras viárias como: sinalização, fiscalização e controle de multas de trânsito.

“A experiência acumulada nas duas gestões de Celso Daniel conduziu a elaboração das propostas de transporte público para o novo período de governo que se iniciou em 2001.

Sob o título de Cidade mais acessível, foram enfeixadas no programa de governo metas que tem por base a concepção de gestão integrada de transporte, trânsito e sistema viário. Essa se traduziu na ampliação das competências da EPT, o que motivou a ampliação de seu nome para Empresa Pública de Transportes e Trânsito, e a tornou responsável pela gestão das políticas de transporte público, de circulação de pedestres e veículos e de sistema viário.” Rodrigues (2001, p.135-136)

A partir de então, departamentos que se reportavam à Prefeitura Municipal, vincularam-se a Empresa Pública de Transporte e Trânsito, instituída como autarquia municipal. Neste sentido, formaram-se equipes multidisciplinares que passaram a elaborar projetos de engenharia de tráfego e de reavaliação da fluidez do espaço intra-urbano, aumentou-se o número de fiscais de trânsito nas ruas, controlando as infrações cometidas no sistema viário pelos motoristas, institui-se um rigoroso controle de tempo sobre o número de veículos por hora, tal como a mobilização de diversos agentes multiplicadores de diretrizes de educação de trânsito.

A contratação de empresas terceirizadas responsáveis pela operação de equipamentos como radares fotográficos de controle de velocidade, também se fez presente como parte das ações de engenharia de tráfego do departamento de trânsito e circulação – DTC, vinculado à EPT.

Estas ações representaram a grande presença do poder público local enquanto colaborador de novas demandas requeridas pelo período. Portanto, a afirmação de políticas neoliberais nos anos 90 deve ser avaliada com certa ressalva, pois quando passamos a perceber a ação política estatal sob diversos setores, vemos que esta tal onda neoliberal não se propagou em todas as esferas de competência das administrações públicas, mas especialmente nas áreas voltadas para o social. Em contrapartida, vemos a presença deste mesmo Estado nacional intitulado como liberalizante presente em ações concretas dispendidas para a viabilização de demandas especificamente voltadas para atender aos interesses de atores hegemônicos privados.

O domínio das vias de circulação do espaço intra-urbano andreense pelo poder público municipal se apresenta como forma de racionalização da fluidez territorial do município em função de demandas intensas de circulação que foram gestadas principalmente no final dos anos 90.

O controle do espaço, o controle dos fixos e das ações sobre estes, se tornou uma necessidade para a viabilização de novas técnicas de produção que envolvem uma maior circulação, utilizando os territórios como apêndices e extensões dos locais de produção, distribuição e comercialização de mercadorias. No meio técnico científico-informacional, os fixos como: estradas, ruas, avenidas, portos, aeroportos ressaltam seu caráter ativo, sendo incorporados intensamente à lógica da produção internalizada nas fábricas, ou seja, eles deixam de ter um caráter complementar ao sistema produtivo, como em outros momentos e passam a ser parte da produção, quando não a condição *sine qua non* desta.

A nossa leitura sobre modelos de reengenharia de tráfego aplicadas no município de Santo André embora não se aprofunde num universo de análise técnica, ou mesmo de quantificação e resultados das ações realizadas nestes processos, acreditamos cumprir a função de fazer uma leitura de um sistema de objetos, que foi remodelado em função de demandas específicas de circulação intrínsecas ao meio técnico-científico-informacional, que modificaram estruturas espaciais anteriormente instituídas.

Melhoria da iluminação pública

Na mesma direção de nossa avaliação do sistema viário do município de Santo André ao longo da década de 1990, analisaremos as melhorias realizadas em relação à iluminação pública da cidade. No entanto, não nos limitaremos somente ao plano viário neste caso, fazendo também uma análise de alguns locais do município que passaram por processos de reurbanização que possibilitaram a estas áreas uma nova forma de inserção urbana.

Os parques centrais da cidade passaram a exercer um papel imprescindível dentro do contexto de reestruturação do espaço urbano da área central de Santo André a partir da década de 90.

O parque Celso Daniel

O antigo parque Duque de Caxias, localizado na avenida D. Pedro II na área central do município de Santo André com fundos para a Avenida Industrial, nos serve como grande exemplo de dinamização do espaço urbano através de medidas desencadeadas pelo poder público municipal. Desde 2002, o parque passou a receber o nome do ex-prefeito Celso Daniel que foi o idealizador das ações de reurbanização na área central do município através de operações consorciadas envolvendo agentes públicos e privados, sob a liderança do poder público local.

Este parque passou por várias transformações dentre as quais podemos destacar: a abertura de uma pista de cooper que contorna toda a área de abrangência do parque, tal como a reforma das quadras de futebol de areia, e do ginásio poliesportivo presente no local. Câmeras de segurança também foram instaladas no parque para garantir a segurança e o controle das pessoas que acessam a área. As entradas passaram a ser vigiadas por porteiros, e lagos com peixes ornamentais e tartarugas também passaram a fazer parte do projeto paisagístico.

Porém, a medida mais significativa da afirmação desta área como local de um novo dinamismo urbano, foi a opção da prefeitura em manter o parque aberto durante as 24 horas. Para tanto, foram dispendidos investimentos em iluminação das principais áreas do parque, tal como da pista de cooper que pode ser utilizada a qualquer momento pelos frequentadores.

Estas ações que o poder público local tomou em relação ao parque, mobilizaram alguns investimentos para o local, como foi o caso dos hotéis IBIS e Mercure, ligados à rede francesa Accord, que se aproveitando da revalorização do local sentiu-se atraída para instalar dois novos investimentos no setor hoteleiro.

Iluminação nas principais vias públicas

Outros pontos que receberam nova iluminação pública foram as principais vias de grande circulação do município, principalmente os grandes eixos viários que recortam a cidade de Santo André, sendo responsáveis por sua interligação entre os municípios situados à leste como o caso de Mauá, Ribeirão Pires e Rio Grande da Serra, como no sentido oeste como São Caetano do Sul e a capital São Paulo.

Estão incluídas nesse contexto avenidas como Giovanni Baptista Pirelli, Santos Dumont, Cel. Alfredo Fláquer (Perimetral), Capitão Mario Toledo de Camargo, Firestone, José Amazonas, Prestes Maia, Industrial, Avenida dos Estados e vias secundárias da área central do município.

Os imperativos de fluidez e circulação impostos pelo frenético ritmo de acumulação de capital e produção de valores refletiram seus efeitos na espacialidade do lugar o qual estas relações permeiam.

O projeto de melhoria da iluminação pública, sobretudo nas áreas centrais do município em que as demandas por fluidez e por circulação se apresentam de forma mais intensa, estão vinculadas a outras ações do poder público municipal, como um modelo de ajardinamento que se padronizou em diversas áreas da cidade. O projeto paisagístico de renovação da área central do município também é um fator de suma importância desprendido pelo poder público municipal, que de acordo com suas posturas políticas vêm praticando ações que visem resgatar novas atividades econômicas para a cidade.

Plano anti-enchentes

O histórico problema das enchentes no município de Santo André precede ao aumento de suas áreas urbanizadas devido à presença do rio Tamanduateí e inúmeros afluentes (córregos) que cortam a área central do município. Porém, o problema da drenagem urbana não se encontra somente circunscrito ao município de Santo André, mas sim, a região do ABC de modo geral.

Este aspecto foi um agravante durante anos se apresentando enquanto fator de complicação no combate às enchentes, pois as medidas adotadas para este fim teriam que ser empreendidas em conjunto entre as prefeituras locais, pelo fato de algumas áreas de alagamento se encontrarem nos limites do perímetro urbano das cidades do ABC, que em casos como o de Santo André e São Bernardo do Campo tem nos córregos alguns de seus limites de perímetro urbano.

A ausência de recursos próprios para a construção de obras de contenção das enchentes também foi um dos fatores que protelou durante anos as ações necessárias para a resolução destes problemas. Somado a isto, tínhamos a ausência da participação política do governo estadual em ações relacionadas à contenção das enchentes, assim como uma efetiva articulação política entre atores regionais para defender os interesses do ABC.

No campo político, houve avanços neste sentido a partir do ano de 1989, quando a constituição estadual passou a instituir um sistema integrado de recursos hídricos, congregando órgãos estaduais, municipais e a representação da sociedade. A respeito desta transformação política Magda Santos informa *“que foi elaborado em 1990 o primeiro Plano Estadual de Recursos Hídricos. Dois anos depois, a lei estadual 7663, de 30/12/1991, regulamentava aquele item constitucional, instituindo o Sistema Integrado de Recursos Hídricos, adotando a bacia hidrográfica como unidade físico-territorial de planejamento e gerenciamento, prevendo o rateio do custo das obras que beneficiam mais de um município. Estes participam do planejamento e gerenciamento por meio dos Comitês de Bacias Hidrográficas (CBH). Santo André participa do Comitê da Bacia do Alto Tietê e do subcomitê Tamanduateí-Billings. Em nível regional, as discussões de planejamento das prefeituras têm sido feitas no Consórcio Intermunicipal e na Câmara regional do ABC.”* Santos (2002, p.91)

As instâncias políticas como o Consórcio Intermunicipal e a Câmara Regional do ABC se apresentaram como órgãos imprescindíveis para a viabilização do diálogo entre os dirigentes municipais e também para a tomada de decisões políticas coletivas que visem estabelecer melhorias para os municípios envolvidos. Através desta articulação política intermunicipal os governos locais se fortalecem frente às instâncias públicas superiores, como o governo do Estado, viabilizando a captação de recursos e parcerias fazendo com que determinadas obras sejam realizadas.

Diversas obras urbanas como a construção dos “piscinões” foram realizadas visando o controle da vazão das águas dos leitos dos principais córregos e do rio Tamanduateí. Perante os acordos estabelecidos, o governo estadual se encarrega da construção das obras, delegando aos municípios a responsabilidade por sua manutenção.

O primeiro piscinão construído no município de Santo André com recursos do governo estadual, está localizado nas margens do Ribeirão dos Meninos, no bairro Príncipe de Gales, situado nas adjacências de uma área industrial próxima aos limites urbanos com os bairros de Vila Vivaldi e Rudge Ramos pertencentes a São Bernardo do Campo.

A prefeitura municipal visando amenizar os grandes danos causados pelas enchentes nos bairros Bom Pastor e Santa Terezinha, no início dos anos 90, se antecipou na construção de recuos para armazenamento da água das chuvas a serem liberadas aos poucos no leito dos rios respeitando sua capacidade de escoamento. *“Diferentemente dos piscinões, esses tanques não tem revestimento em concreto e nem bombeamento eletromecânico, mas funcionam do*

mesmo modo, retendo água e liberando-a lentamente por um sistema de comportas.” Santos (2002, p.94)

O bairro de Santa Terezinha é um dos locais adjacentes ao rio Tamanduatei, onde a presença de um elevado número de indústrias estiveram alocadas durante muitos anos.

Através de um retrospecto histórico e tendo como referência de análise a concentração industrial que o município de Santo André passou a ter no entorno do rio Tamanduatei a partir da década de 1940. A ocupação desordenada de suas margens constituiu o fenômeno de novas economias de aglomeração urbana em função da expansão das atividades industriais ao longo da estrada de ferro Santos-Jundiaí, rumo ao ABC, promovendo uma progressiva impermeabilização do solo urbano, potencializada pelas crescentes taxas de urbanização nas décadas subseqüentes.

Esse procedimento reproduz as mesmas formas de ocupação urbana realizadas em maiores proporções nos grandes rios da capital, os rios Tietê e Pinheiros, que ao longo dos anos sofreram uma série de intervenções para a contenção de enchentes.

No caso de Santo André as intervenções voltadas para a construção de equipamentos urbanos de drenagem das águas pluviais, cumpriu o importante papel de evitar os constantes alagamentos que ocorriam de forma sazonal nos meses de fevereiro e março em que os índices pluviométricos se encontravam mais acentuados. Frente a isto, muitas vias da cidade se tornavam intransitáveis em função do transbordamento dos rios e córregos fazendo das vias públicas extensões dos leitos destes.

Um exemplo desta condição é a área central do município de Santo André nas proximidades do colégio Dr. Américo Brasiliense por onde passam os córregos Carapetuba e Cemitério, que ao longo dos anos foram canalizados e cobertos através da construção de galerias subterrâneas, que ainda assim, não suportavam o volume cada vez mais elevado de águas escoadas em períodos de fortes chuvas tornando a circulação na área central do município impraticável.

As imagens abaixo nos revelam os infortúnios causados pelo transbordamento dos córregos que atravessam a área central do município de Santo André.

FOTO 08 - ALGUNS PONTOS DE ALAGAMENTO NA ÁREA CENTRAL DO MUNICÍPIO DE SANTO ANDRÉ

1. Apesar de uma série de obras realizadas para o alargamento e aprofundamento do leito do rio Tamanduateí, as históricas enchentes permaneceram fazendo parte da paisagem durante o período das fortes chuvas. A foto nos mostra o trecho da Avenida dos Estados na altura da estação ferroviária de Santo André durante uma enchente em 1996. 2. Enchente na rua Álvares de Azevedo na região central do município por onde passa o córrego Carapetuba, na década de 90. 3. Vista do cenário avassalador da rua Delfin Moreira na praça IV Centenário (área central de Santo André) por onde passa o córrego Cemitério, durante as fortes chuvas de verão.

Através do quadro acima expresso, observamos que a construção de algumas obras envolvendo agentes públicos alocados em diversas esferas do poder, atuaram como paliativos para a contenção das enchentes no município, que somente conseguiram ser minimizadas a partir o início deste século. No entanto, uma outra reflexão nos é incitada na medida em que passamos a analisar a ocupação do solo urbano de forma desordenada.

Os efeitos de uma saturação na absorção das águas pluviais nas cidades como Santo André e São Paulo se apresentam como intempéries naturais que inviabilizam algumas demandas requeridas das grandes cidades no período técnico-científico-informacional.

Sendo assim, a forte necessidade de circulação material que requer cada vez mais das cidades espaços de fluidez, nem sempre pode ser alcançada em função de problemas urbanos gerados nas metrópoles, que transpassam a capacidade de reversão de tais intempéries, através da criação de objetos artificiais, passando a cumprir funções anteriormente de domínio da natureza como é o caso da absorção das águas pluviais pelo solo. O elevado grau de impermeabilização que o solo urbano veio adquirindo de forma progressiva ao longo do

século passado se mostra como um fator de deseconomia para alguns locais considerando as novas modalidades de produção cada vez mais flexíveis vigentes no período em questão.

Os governos visam contornar estas intempéries com obras paliativas, resguardando parcialmente o grau de competitividade de seus territórios. Esta acirrada disputa entre lugares que se instaurou durante a década de 90 no Brasi com a eclosão de novas possibilidades técnicas e infra-estruturais instituídas no país em função do advento do meio técnico-científico-informacional.

3.2 Espaços públicos requalificados

Trataremos agora de algumas intervenções realizadas na área central da cidade que tiveram um caráter de resgate da importância desta área para a dinamização das atividades econômicas que nela se mantiveram.

A principal diferença entre as ações de intervenção urbana nas áreas industriais e as instituídas na área central da cidade, é que no primeiro caso, houve um relativo esvaziamento destas atividades nos locais onde foram dispendidas tais intervenções. Assim, estas melhorias ocorreram no intuito de auxiliar na reocupação das referidas áreas, através de um novo condicionamento urbano, voltado para atender tanto às novas atividades terciárias que vieram se desenvolvendo, tal como as fábricas que permaneceram no local, porém agora operando dentro de um novo paradigma de produção. Já as intervenções realizadas na área central estiveram voltadas para assegurar a competitividade do local frente à eclosão de novas centralidades comerciais que se desenvolveram no município. Desta forma, as intervenções não se deram no sentido de um resgate de atividades, mas sim de salvaguardar a importância do comércio local instituído durante anos, e que se viu ameaçado em função da obsolescência da infra-estrutura a qual estava inserido. Como exemplo deste tipo de intervenção analisaremos a rua Cel. Oliveira Lima onde se deu uma série de melhorias em parceria com a Pirelli, no intuito de resguardar a importância do local enquanto referência de comércio varejista popular, voltado para a comercialização de têxteis, vestuário, calçados e alimentação.

O Corredor Cultural será outro local analisado³⁸ circunscrito a referida área central em questão, foi instituído como forma de dinamização da vida artístico-cultural do município, tendo os espaços públicos de cultura enquanto protagonistas deste movimento. A cidade de Santo André se beneficiou muito pela concentração em sua área central de vários espaços públicos de cultura. Frente a isto, o poder público através das artes, da cultura e do lazer, encontrou uma fonte para assegurar a valorização destas áreas no sentido de reafirmar a sua centralidade perante outras áreas que se desenvolveram no município.

Passaremos agora a abordar as referidas localidades, estabelecendo um breve retrospecto histórico, no intuito de situar nossos interlocutores, permitindo assim, conduzirmos nossa discussão de forma mais clara e objetivando alcançarmos uma compreensão mais elevada acerca das dinâmicas que vieram sendo instituídas no município, e que de modo geral inferiram em mudanças e transformações nas localidades em questão.

O calçamento da Rua Cel. Oliveira Lima

A Rua Cel. Oliveira Lima caracteriza-se como a principal centro comercial a céu aberto da cidade de Santo André. Localizada na área central do município, compreende uma extensão transversal de aproximadamente 1800 metros, entre as Avenida Queirós dos Santos e Rua Luis Pinto Fláquer.

No seu entorno, gravitam uma série de estabelecimentos comerciais, tais como serviços gerais, armarinhos, dentistas, cartórios, despachantes, escolas, livrarias, bares, lanchonetes, lojas de móveis, farmácias, atacadistas, entre tantos outros ramos presentes nas áreas centrais de cidades de médio porte.

Até o início dos anos 80, toda a atividade comercial do município ocorria na área central, circunscrita ao calçamento da Rua Oliveira Lima e seus arredores. Com exceção das pequenas lojas e comércios de bairro, os grandes negócios situavam-se nesta área do município.

³⁸ Em relação ao Corredor Cultural, estamos nos referindo a aparelhos de cultura e lazer pertencentes ao domínio público, que foram utilizados como fontes de requalificação urbana na cidade, no intuito de assegurar a inserção da área central do município, através das artes, cultura e lazer promovidos pelos agentes públicos municipais, dinamizando espaços presentes nas áreas central do município que se encontravam inativos, e em estado de deterioração. Neste caso, não estamos fazendo uma análise de espaços de cultura e lazer privados; com exceção feita ao tópico em que avaliamos a instituição do Serviço Social do Comércio- SESC.

Havia uma clara delimitação entre as áreas industriais da cidade, as áreas hegemonicamente residenciais e as áreas comerciais do município; estas por sua vez delimitadas, até então, à área central do município.

Porém, passa a ocorrer uma expansão comercial, a partir de meados da década 80, quando a loja de departamentos Mappim, se instala na Avenida Pereira Barreto, junto ao primeiro grande shopping da cidade, o *Shopping Mappim ABC*, tornando-se um marco desta expansão comercial no município para além da área central.

A inauguração desta loja além de representar uma relativa descentralização das atividades comerciais do município, para além das tradicionais áreas de comércio da cidade, despontou também como uma forma comercial, até então ausente no município, representada pela edificação de um *shopping center*.

No entanto, além deste movimento de expansão das atividades comerciais na cidade, tínhamos também pela primeira vez, uma concentração de múltiplas atividades presentes no mesmo espaço físico privado, que anteriormente no máximo estavam expressas por algumas galerias de lojas.

O shopping passou a ser imbuído de toda uma ideologia, que se sustentava através do discurso da comodidade, praticidade e segurança oferecidas. E a presença de um grande magazine como o *Mappim*, tratou de reforçar estas características. Por outro lado, o significado do *shopping center*, transcendia o seu aspecto pragmático de local de compras, passando a ser visto pelo imaginário popular, como local de passeio, diversão e entretenimento espacialmente concentrados num único lugar.

No final dos anos 90, com a falência da rede *Mappim*, ocorre a expansão das áreas do shopping, preenchendo espaços disponibilizados pela loja de departamentos; abrigando um número maior de lojas, e adensando-o enquanto local de consumo. Neste período, também ocorreu a inauguração do Shopping Santo André, nas adjacências do calçadão da Oliveira Lima.

Com dimensões inferiores às do Shopping ABC, este novo centro de compras teve grande importância para a área central da cidade, reafirmando o centro em suas potencialidades comerciais.

Até a primeira metade dos anos 90 tínhamos a cidade estruturada desta maneira. De um lado, o Shopping ABC que foi tornando-se cada vez mais elitizado, atendendo as classes médias e altas da cidade, em função de sua proximidade junto aos bairros nobres do município, como Bela Vista e arredores da avenida Portugal.

Por outro lado, a área central tornou-se cada vez mais heterogênea, pois o calçadão continuou com o seu aspecto mais popular, no entanto, lojas de grife passaram a se hospedar dentro do Shopping Santo André, vulgarmente conhecido pela população local como “shoppinho”, por conta de suas dimensões serem bem inferiores às do Shopping ABC, sendo dotado apenas de dois pisos, e por não contar com salas de cinema, extensa praça de alimentação, etc, que caracterizam os grandes shoppings.

Até então, os locais de compra na cidade eram bem delimitados de acordo com o perfil sócio-econômico dos consumidores.

Outro movimento importante foi a ocupação por diversas lojas nas adjacências do “shoppinho”. As ruas Elisa Fláquer, Álvares de Azevedo e Monte Casseros, tiveram o seu volume de estabelecimentos comerciais adensado, em função da inauguração do Shopping Santo André. Podemos avaliar que a instalação do shopping neste período, promoveu a ocupação e desenvolvimento comercial, para além de seus domínios, reforçando o comércio de rua da cidade em função de não dispor de um espaço físico suficiente para abrigar um elevado número de lojas.

Porém, a partir da segunda metade da década de 1990, com a desocupação de áreas industriais no centro da cidade, e os espaços intra-urbanos sofrendo um processo de esvaziamento de suas antigas funções, o papel das áreas comerciais da cidade, sobretudo àquelas próximas ao calçadão sofreram uma perda relativa de sua centralidade.

O motivo desta perda se explica com a inauguração do ABC Plaza Shopping em 1997, na área anteriormente ocupada pela indústria de eletrodomésticos e ferramentas Black&Decker. Este shopping passou a ocupar uma área de grande importância no município.

Situado no início da Avenida Industrial, o ABC Plaza Shopping, pode usufruir de uma acessibilidade já instituída, através de meios de transporte, que foram sendo aprimorados ao longo dos anos.

O destaque neste sentido está ligado a sua proximidade junto ao terminal metropolitano da EMTU, por onde circulam tróleibus responsáveis pela ligação com os municípios de São Bernardo do Campo e Diadema, assim como, bairros da zona leste de São Paulo, destacando-se São Matheus. Linha de ônibus municipais e intermunicipais também tem como ponto final este terminal. Nesta área também está localizada a estação de trem da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos- CPTM, sendo a principal interligação da cidade com vários pontos da capital paulista.

Desta forma, podemos considerar que a presença desta estrutura de transportes colaborou para que este empreendimento se tornasse o principal centro de compras da região em função de sua fácil acessibilidade, permitindo ao shopping, atender consumidores não somente da cidade em si, mas da região do ABC como um todo, tal como de porções da capital.

Sua grande dimensão territorial, acrescida a elevada oferta de possibilidades de entretenimento, como grandes salas de cinema, com tecnologia de exibição avançada, inéditas até então na região, e o caráter popular de suas lojas, foram a receita do sucesso deste empreendimento.

Pois diferente do Shopping ABC, localizado numa área mais afastada da região central da cidade, o ABC Plaza Shopping, foi estruturado para atender camadas mais populares do município e da região, que já haviam constituído um proeminente mercado consumidor, atestado pelo comércio presente no calçadão.

Desta forma, a centralidade anteriormente cristalizada na Rua Cel. Oliveira Lima, se viu ameaçada pela concentração comercial que o shopping ABC Plaza representava, acrescido de conforto, segurança e praticidade, e o melhor, sem ter custos tão elevados quanto aos do Shopping ABC.

Frente a isto, o calçadão passou a representar um local de degradação, de difícil circulação e acesso, insegurança, aglomeração de uma série de problemas urbanos como: mendicância, assaltos, ausência de vagas de estacionamento, etc; sem contar com as intempéries e oscilações climáticas, que tornavam o local menos atrativo para às compras. Em face disto, o ambiente dos shoppings era a antítese imediata destas condições.

Num contexto macroeconômico, o município atravessava um momento de indefinição e incertezas frente à desconcentração industrial em vigência. Visando assegurar a importância do calçadão, o poder público municipal tratou de elaborar um plano de reurbanização das áreas centrais do município, que envolvia áreas tradicionais de comércio da cidade tal como áreas industriais, que passaram a receber investimentos diversos daqueles que estas abrigavam.

Neste plano de ações destacou-se a reurbanização do calçadão da Rua Cel Oliveira Lima, realizado numa operação consorciada junto a Pirelli. Foi implementada a cobertura da área do calçadão, através da criação de estruturas de concreto e aço, responsáveis pela sustentação da cobertura de acrílico, utilizada para assegurar a luminosidade natural do local durante do dia.

A iluminação elétrica foi substituída e reforçada, no intuito de acabar com pontos de escuridão no local, assegurando assim, maior conforto e segurança aos consumidores que freqüentam o local.

Houve também, a troca do pavimento das calçadas uniformizando-as. A implantação de chafarizes, assim como bancos e assentos na área; que também fizeram parte das ações urbanas consorciadas. O reforço da segurança local se fez presente a partir de então, sob o encargo da Guarda Municipal e da Polícia Militar do Estado de São Paulo, que agora se fazem presentes de forma constante no local.

O plano de reurbanização da área central foi parcialmente subsidiado pela Pirelli que através de uma operação urbana consorciada, possibilitou as melhorias no calçadão da Cel Oliveira Lima. Este conjunto de ações foi denominado como “*Operação Urbana Pirelli*” instituída a partir da promulgação da lei 7747/1998.

De acordo com a Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Habitação, a “*Operação Urbana Pirelli*”, “*compreende um conjunto de intervenções a serem executadas em área específica, por empreendedores privados em parceria com a Prefeitura Municipal de Santo André, com o objetivo de promover transformações urbanísticas estruturais, através da melhoria do sistema viário, da requalificação urbana da área, da valorização ambiental da região, e da implantação de equipamentos para prover a cidade de infra-estrutura necessária ao desenvolvimento econômico.*”

FIGURA 05- CROQUI DE PROPOSTA PARA COBERTURA DO CALÇADÃO DA AVENIDA CEL. OLIVEIRA LIMA PROPOSTO PELO ARQUITETO DÉCIO TOZZI

FOTO 09 - CALÇADÃO DA RUA CEL. OLIVEIRA LIMA

Fonte - PMSA

1. Vista do calçadão da rua Cel. Oliveira Lima após as reformas executadas em operação consorciada junto a Pirelli. Nesta operação foi realizada a cobertura da área do calçadão, a troca do piso, a implementação de chafariz e bancos ao longo de sua extensão. Estas obras tiveram como pretensão assegurar a importância da área central da cidade enquanto espaço de consumo que se viu ameaçado com a eclosão dos shoppings ao longo dos anos 90.

A grande importância das operações urbanas realizadas na área central do município, tendo como maior expoente o calçadão da Rua Cel. Oliveira Lima, foi resguardar a importância desta tradicional área da cidade, ligada a atividades comerciais populares, que viu sua centralidade relativamente ameaçada com a eclosão dos shoppings.

Assim, a elaboração de um plano urbanístico para a área central, incluindo a modernização da área do calçadão da Oliveira Lima, foi uma das premissas para que o local não perdesse a sua importância correndo um possível risco de mais um esvaziamento intra-urbano.

O poder público temerário do enfraquecimento das atividades comerciais do local, em decorrência da concorrência instituída por locais privados, dotados de maior segurança e conforto; tal como o aumento da gradação urbana que a área central veio sofrendo com o passar dos anos, impulsionada em parte pela descentralização de algumas de suas atividades comerciais, resolveu empreender uma requalificação urbana, para a valorização dos espaços públicos da cidade, tornando-os mais competitivos frente aos shoppings e outros investimentos privados.

A “*Operação Urbana Pirelli*” pode ser interpretada como uma forma de associação da esfera pública junto a iniciativa privada, na promoção de uma dinamização de espaços intra-urbanos, através de projetos de requalificação urbana, que visam auxiliar na contenção da fuga de negócios e receitas públicas, angariados através da arrecadação de tributos municipais e impostos.

Ainda que, nestas operações consorciadas, os empreendedores privados (indústrias, construtoras, etc.), parceiros destas ações, obtenham uma série de incentivos públicos, tal como antecipação de IPTU, em troca das parcerias oferecidas para auxiliar na intervenção urbana, com a injeção de dinheiro. As operações consorciadas se mostraram no município de Santo André como opção política dos agentes públicos, e como alternativa de intervenção municipal, para a dinamização de seus espaços através de reestruturação urbana.

O Corredor Cultural

O Corredor Cultural instituído no ano 2000 visou através dos aparelhos públicos de cultura e lazer disponíveis na cidade, proporcionar o acesso da população a diversas formas de expressão artísticas e culturais, que englobam artes cênicas, cinema, artes plásticas, expressões artísticas contemporâneas como o grafite, tal como atividades que fomentem debates entre intelectuais de diversas áreas do conhecimento.

A oferta de diversas atividades relacionadas ao campo artístico-cultural, presentes em endereços localizados na área central da cidade, acabaram por dinamizar a vida em seu centro comercial durante os anos 90. O calçadão da Oliveira Lima, tal como a área central de modo geral, se viu ameaçada pela perda de sua centralidade, em função da eclosão de novos pontos comerciais que trataram de expandir áreas comerciais e de lazer, para além dos tradicionais locais circunscritos ao entorno do calçadão.

O projeto Corredor Cultural tem por objetivo:

- Ocupação dos espaços de cultura da cidade;
- Desenvolvimento de um centro cultural a céu aberto;
- Incentivar a frequência aos espaços culturais;
- Resgate da memória;
- Valorização do patrimônio público e da identidade local;

- Desenvolvimento sócio-econômico;
- Melhoria da qualidade de vida da população andreense e da região;

E suas principais ações desenvolvidas para atingir suas metas foram:

- Programação constante e diversificada;
- Divulgação da programação mensal;
- Difusão e incentivo da produção cultural andreense;
- Iluminação diferenciada dos espaços culturais;
- Sinalização e comunicação visual contendo informações sobre os aparelhos culturais que compõem o corredor.

O Corredor Cultural perante a este movimento se mostra como um forma de resgate dos aparelhos públicos de cultura e lazer propiciando as pessoas uma relação de interação com a área central do município pautada numa lógica diversa daquela de consumo de entretenimento e cultura oferecida pelos espaços privados.

A casa da Palavra

A Casa da Palavra ocupa um antigo casarão situado na Praça do Carmo construído na década de 1920 na área central de Santo André. que abrigou até meados da década de 1990 uma antiga reserva militar.

Com a desapropriação do local, a Prefeitura Municipal, através da Secretaria de Cultura passou a promover a restauração do imóvel que veio abrigar então a partir de 06 de setembro de 1992 a Casa da Palavra. Em 11 de novembro de 1992, o imóvel foi tombado como patrimônio da cidade pelo Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Artístico, Arquitetônico-Urbanístico e Paisagístico de Santo André – Comdephaapasa. De acordo com a Prefeitura Municipal de Santo André, a Casa da Palavra tem como seu fio condutor, a reflexão sobre as diversas linguagens culturais contemporâneas

Desde então, este espaço tem-se mostrado profundamente oportuno congregando intelectuais ligados a diversas áreas do conhecimento, visando promover debates e encontros que discutam sob diferentes prismas, diversas questões contemporâneas ligadas a sociedade.

A concha acústica

A concha acústica tem sido palco de diversas manifestações culturais no município, sobretudo aquelas ligadas a produção musical independente de artistas da região, assim como de músicos brasileiros já consagrados que tiveram a oportunidade de apresentar seus trabalhos no município.

Também situada na Praça do Carmo em frente a Casa da Palavra, a Concha faz parte das ações do poder público municipal na constituição do circuito cultural, visando dinamizar a área central do município, promovendo atividades culturais que permitam aos talentos locais apresentarem seus trabalhos, ofertando entretenimento para a população da cidade.

A casa do Olhar

Constituída como espaço voltado para abrigar os trabalhos de artistas da região, a Casa do Olhar situada na Rua Campos Sales está alocada num antigo imóvel construído por Bernardino Queiroz dos Santos na década de 1920.

A residência foi desapropriada pelo poder público em 1968 sendo considerada como imóvel de utilidade pública, cedendo lugar para diversos órgãos públicos que se instalaram nas décadas subseqüentes. Em 13 de novembro de 1992 o espaço passou a abrigar a Casa do Olhar, órgão que se manteve aglutinado junto à Casa da Palavra entre os anos de 1993 e 1996, neste período a Secretaria de Promoção Social de Santo André – Prossan instalou no local oficinas onde eram oferecidos cursos profissionalizantes à população. Em 1997, o local volta a ceder espaço a Casa da Palavra que lá permanece até os dias atuais.

Recentemente o imóvel sofria com a falta de investimentos apresentando infiltrações em seu telhado, tal como a presença de cupins em suas estruturas de madeira que acarretaram em sua temporária interdição. Na ocasião, artistas do município promoveram manifestações de repúdio contra a política cultural vigente, alegando que o poder público havia relegado espaço a um plano secundário frente a outros aparelhos culturais pertencentes ao município.

O Cine-teatro Carlos Gomes

Desativado por muitos anos, o Cine-teatro Carlos Gomes situado à Rua Senador Fláquer na área central da cidade constituiu-se enquanto o importante espaço de cinema na cidade gerenciado pelo poder público municipal. Foi o primeiro cinema da cidade iniciando suas atividades desde 1912. Transferiu-se para o atual prédio a partir de 1925, sendo durante anos o local de referência da cidade.

A partir de 1980 quando se instala uma grande crise no setor cinematográfico nacional o cinema passa por dificuldades administrativas e financeiras levando ao fechamento da sala em 1987. A partir de um movimento popular intitulado como “*SOS Carlos Gomes*” visando a reabertura do cinema, a prefeitura realizou a desapropriação do imóvel novamente no ano de 1991, tambando-o como patrimônio histórico do município.

Este espaço ainda que não detenha uma programação regular, organiza eventualmente mostras de cinema de filmes nacionais e estrangeiros, e também filmes de arte, sendo uma alternativa ao monopólio das grandes salas de cinema privadas presentes na cidade, alocadas dentro dos shoppings, que se caracterizam pela exibição de filmes de grande bilheteria sobretudo norte-americanos.

O Cine-teatro Carlos Gomes é um aparelho cultural de grande importância para o município, pois revela a lógica de outro meio em que as atividades culturais não se encontravam agrupadas dentro de grandes espaços privados, como os shoppings centers, ainda que por sua vez, estivessem circunscritas à área central da cidade por ser um local de grande circulação de pessoas e de consumo.

No local também funciona atualmente a Escola Livre de Cinema, curso oferecido pela Prefeitura Municipal para formar quadros de profissionais com formação voltada para a direção, roteiro, luz e fotografia, e atividades ligadas a produções cinematográficas.

A emergência de aparelhos culturais privados ainda se mostra carente na cidade, se restringindo a tradicionais clubes que promovem eventualmente a apresentação de artistas ligados à música.

A curta distância da capital em relação à cidade de Santo André, talvez seja alguns dos motivos do déficit de empresas privadas voltadas para o ramo de entretenimento no município, pois a polarização de tais investimentos na cidade de São Paulo acabou por criar um cenário despropício ao desenvolvimento deste ramo de atividade no ABC.

Assim, as elites locais acabam por usufruir dos aparelhos culturais privados e públicos localizados na capital, em função de sua proximidade geográfica.

Sesc

No ano de 2002, foi inaugurada uma unidade do Serviço Social do Comércio – Sesc no município, que passou a dinamizar ainda mais, a vida cultural local através da oferta de uma programação regular, contemplando as artes plásticas, teatro, música e esportes. O Sesc Santo André, foi construído numa área periférica do município, nas adjacências da Vila Sacadura Cabral, onde está situada uma das maiores favelas do município.

A instalação do Sesc na cidade nos revela um dado importante, pois sendo esta instituição voltada para a promoção de atividades assistencialistas, recreativas e culturais, que visam atender aos comerciários, e consequentemente às comunidades locais, nos faz pensar sobre a importância que o setor terciário obteve no município, durante os anos 90.

Desta forma, a ampliação de estabelecimentos comerciais no município de Santo André no período em questão, motivou a instalação da unidade do Sesc na cidade, tendo em vista que o aumento de postos de trabalho neste setor, consequentemente acabou por ampliar o número de beneficiários da rede do Serviço Social do Comércio.

Poderíamos então, avaliar que o maior desenvolvimento do setor comercial na cidade acabou por promover também a melhoria qualitativa das atividades culturais através da instalação de espaços culturais de cunho social, diretamente ligados a este setor, como é o caso do Sesc. Papel que de certa forma que também foi cumprido em outros momentos pela indústria, através de instituições como o Serviço Social da Indústria-Sesi, e também pelo Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial-Senai e que foi sendo relativamente esvaziado acompanhando de certa maneira a evolução dos processos produtivos industriais, assim como, a involução do número de unidades fabris na cidade.

FIGURA 06- CORREDOR CULTURAL

Fonte – Google maps
Organização feita pelo autor

LEGENDAS

1. Museu de Santo André
2. Cine – Teatro Carlos Gomes
3. Casa do Olhar
4. Casa da Palavra
5. Concha Acústica
6. Teatro Municipal

3.3 Condicionamento viário em áreas de permanência industrial

Como já foi dito em outros momentos, a transição entre meios geográficos imprimiu uma série de mudanças na paisagem urbana do município de Santo André, que passou a ser reestruturada de acordo com as novas demandas do meio-técnico-científico-informacional.

O espaço local passou a ser dotado de características deste meio como o condicionamento viário dos principais corredores do município, responsáveis pelo escoamento das mercadorias produzidas na cidade, ou recebimento de insumos e produtos acabados que visam abastecer os mercados locais. Assim a estrutura viária municipal nos serve como pista, para a compreensão de uma nova lógica espacial e temporal instituída na cidade com a culminância do meio técnico-científico-informacional ao longo dos anos 90.

A alteração na lógica temporal dos processos produtivos, tal como da circulação de mercadorias, passou a exigir espaços públicos cooperativos para a viabilização de uma fluidez maior para os insumos e bens acabados, distribuídos dentro do sistema *just in time*, em que as grandes vias de circulação, tal como um elevado número de veículos de carga passam a ser a extensão dos domínios das fábricas através de uma lógica intensa e constante de circulação.

Neste contexto, a desverticalização produtiva que passou a descentralizar também vários ramos industriais através de terceirizações e subcontratações de atividades anteriormente se encontravam internalizadas nas fábricas, mas que agora frente a estas alterações, expandiram seus domínios espaciais, passando a constituir um elevado número de fornecedores que gravitam no entorno das grandes indústrias da região, intensificando o tráfego dos principais eixos viários da cidade.

Para a efetivação destas determinações técnicas-produtivas a cidade passa a ser o reflexo imediato das demandas da circulação: a concessão de rodovias estaduais a empresas privadas para a exploração e manutenção das rodopistas, a criação de novos eixos rodoviários, visando assegurar a circulação em tempo justo; constantes recapeamentos asfálticos nas principais vias das grandes cidades do país, projetos de canalização de rios, impedindo que estes transbordem, inviabilizando assim, a circulação em suas vias marginais e melhorias na sinalização viária, são exemplos deste condicionamento que as cidades vem sofrendo para atender às demandas do período. Como viabilizadores destes investimentos em infra-estrutura urbana, temos a figura central do Estado em suas diversas instâncias de atuação, modelando e condicionando os espaços públicos, que se tornam cada vez mais racionalizados para atenderem às demandas de atores hegemônicos.

Veremos agora, quais foram as principais medidas adotadas pela Prefeitura Municipal de Santo André para assegurar a melhoria da fluidez dentro do município, atendendo novas demandas produtivas que vieram se consolidando através de mudanças nos processos produtivos de indústrias locais.

Avenida dos Estados

Paralela a calha do rio Tamanduateí, a Avenida dos Estados atravessa os municípios de São Paulo, São Caetano do Sul e Santo André, aproximando-se da divisa com o município de Mauá.

Esta avenida se destacou ao longo dos anos como reduto industrial em função da grande oferta de terras devolutas, e em função de sua localização estratégica para as empresas que passaram a ocupar o seu entorno, dada a proximidade a grandes mercados consumidores, tal como de fornecedores alocados ao longo de sua extensão.

Outro aspecto favorável à ocupação industrial ao longo da Avenida dos Estados foi a presença da ferrovia que corre paralelamente a alguns de seus trechos, como no caso de Santo André. A estrada de ferro Santos-Jundiaí, ao longo dos anos veio cumprindo a função de transporte de insumos para estas indústrias, situadas em suas adjacências.

Nos limitaremos aqui, a fazer uma abordagem do trecho da avenida dos Estados circunscrito ao município de Santo André, no intuito de analisarmos as transformações as quais esta parcela do logradouro veio sofrendo através de ações públicas municipais, que visaram resguardar a regularidade do tráfego deste importante corredor de circulação, interconectado às principais vias que atravessam o ABC paulista, tal como a porção leste da capital, estruturando assim, um importante arranjo viário na região, do qual as empresas se utilizam.

No caso de Santo André, a Avenida dos Estados era vista pela população local como uma área degradada, em função de sua hegemonia industrial que perdurou até o início dos anos 90. O local até então, era dotado de uma infra-estrutura urbana muito precária, e em épocas de fortes chuvas sofria com constantes transbordamentos do rio Tamanduateí impedindo a circulação local.

Muitas das vezes o primeiro e o segundo subdistritos do município ficavam espacialmente separados pela força das águas do Tamanduateí, que invadia a avenida, tomando-a como parte de seu leito.

Partes da avenida dos Estados, como no trecho de Utinga, se encontravam desprovidas de pavimento asfáltico, dificultando a circulação de veículos pesados no local que necessitavam reduzir sua velocidade em função dos desníveis presentes na pista ao longo de sua extensão. A iluminação pública também era precária em alguns de seus trechos aumentando o risco de circulação de automóveis durante o período noturno em função da baixa visibilidade.

Com a presença de investimentos industriais na cidade, a avenida dos Estados já apresentava esta estrutura degradada. Porém, na medida em que algumas destas fábricas deixaram o local, houve o acirramento desta condição.

No entanto, o poder público municipal assistindo a tal movimento, passou a desprender desde então uma série de ações visando resguardar a valorização do local. Para tanto, foram realizadas na área uma série de ações de condicionamento urbano, que incluiu inicialmente a canalização do rio Tamanduateí no trecho do município de Santo André.

Com a intensificação da circulação de veículos no local em função de um novo modelo produtivo instituído nas indústrias (*just in time*), acrescido à pretensão de agentes públicos de desenvolvimento e atribuição de novos usos ao local, fez-se necessária à contenção de intempéries naturais, com obras de engenharia que pudessem por fim ou minimizar esta barreira natural sazonal que são as enchentes.

Outro aspecto importante foi o recapeamento e pavimentação asfáltica na avenida, tal como a construção de pequenas pontes sob o rio, servindo de retornos para os veículos. A melhoria da sinalização viária e a reforma de viadutos de acesso a avenida também foram obras de profunda importância para adequar a estrutura viária da avenida a novas demandas de fluidez e tráfego intensos.

Projetos de construção de áreas públicas como pequenos jardins e praças foram desenvolvidas junto a novos empreendimentos que foram atraídos para o entorno da Avenida dos Estados, um bom exemplo disto foi a construção de um jardim em frente ao antigo terreno do clube dos funcionários da Rhodia, que deu origem a segunda unidade do hipermercado Carrefour no município.

Outras praças também foram construídas nas mediações da avenida como é o caso da Praça do bairro de Santa Terezinha que abriga o teatro Conchita de Moraes, um dos mais importantes do município, que também foi restaurado dentro do plano de ações do circuito cultural da cidade como já mencionamos anteriormente.

A ampliação e modernização do terminal de ônibus de Prefeito Saladino, também foi uma importante ação do poder público municipal, pois através desta melhoria algumas linhas de ônibus intra-urbanos puderam ser desenvolvidas interligando o primeiro ao segundo subdistrito

Atualmente, em alguns pontos das margens do rio a prefeitura veio realizando projetos paisagísticos com a plantação de uma vegetação que visa harmonizar a paisagem local.

FOTO 10 - INTERVENÇÕES URBANAS REALIZADAS NAS DEPENDÊNCIAS DA AVENIDA DOS ESTADOS NO MUNICÍPIO DE SANTO ANDRÉ

1. O poder público municipal através de suas operações urbanas consorciadas promove a ampliação de áreas de uso público em terrenos privados. No primeiro plano, vemos uma praça pública construída em operação consorciada junto ao hipermercado Carrefour, que adquiriu o terreno do antigo clube dos funcionários da Rhodia situado nas adjacências da avenida dos Estados, para a instalação de um de seus hipermercados, o segundo no município de Santo André. (prédio azulado em 2º plano). 2. Maquete do projeto de reurbanização da praça do bairro de Santa Terezinha e vista aérea da praça após a conclusão das reformas. As ações acima descritas compõem algumas das intervenções consorciadas que fazem parte das diretrizes do projeto Eixo Tamanduatehy.

Constatamos dessa maneira, que as diversas ações desprendidas pelo poder público municipal em áreas que tornaram-se homogêneas, como é o caso da Avenida dos Estados, que sofreu uma série de mudanças em sua composição setorial econômica, com o

desenvolvimento de atividades terciárias, também permaneceu abrigando uma série de indústrias que se modernizaram.

Com base nisto avaliamos que as demandas do novo paradigma produtivo das empresas, acrescidas ao movimento de desconcentração industrial relativa que o município sofreu ao longo dos anos 90, e ao desenvolvimento de atividades terciárias no local foram fatores de suma importância para que o poder público municipal pudesse desprender ações de melhoria das infra-estruturas urbanas, através de planejamento, almejando melhorar as condições espaciais qualificando-as para atender interesses específicos de novos agentes, que se alocaram no local ao longo dos anos 90.

Av. Giovanni Baptista Pirelli

O caso da Avenida Giovanni Baptista Pirelli revela uma clara expressão de integração entre agentes públicos e privados para a viabilização das demandas do meio técnico-científico-informacional num local importante da cidade de características híbridas que passaram a coexistir numa área hegemonicamente industrial até o início dos anos 90, mas que agora vem sendo condicionada para receber novos investimentos voltados para o setor imobiliário, na tentativa de articular uma aglomeração de atividades ligadas ao ramo de telecomunicações.

Como já foi dito, a referida avenida foi reurbanizada num contexto de negociação entre a Pirelli e a Prefeitura Municipal de Santo André, quando a companhia em troca da concessão de áreas como, um antigo trecho da referida via que atravessava seus terrenos tornando-os descontínuos, tal como algumas residências e uma escola pública presente no local, despendeu investimentos de cerca de R\$ 2 milhões para a reurbanização da área em questão tornando seus terrenos contínuos através de permutas imobiliárias entre a empresa e o município e o pagamento de indenizações aos proprietários de residências vizinhas ao terreno, visando assegurar a efetivação de seu futuro projeto Cidade Pirelli.

O que trataremos aqui foram os investimentos em infra-estrutura urbana desprendidos no local pelo poder público municipal, pois na medida em que a Pirelli retirou parte de suas antigas fábricas de cabos e têxtil que ocupavam estas áreas, planejou-se um novo uso destes com enfoque no setor terciário. A prefeitura municipal de Santo André se colocou como parceira desta empreitada, viabilizando obras para o local.

Gostaríamos de ressaltar que as ações tomadas na Avenida Giovanni Baptista Pirelli foram realizadas para dinamizar o uso de áreas privadas que se encontravam esvaziadas dentro do perímetro urbano municipal, especialmente nos locais onde a desconcentração industrial se deu de forma mais intensa. Porém, ainda que no referido logradouro tenhamos presenciado a desativação da fábrica de cabos e têxteis da Pirelli, não podemos desconsiderar a permanência da fábrica de pneus no local, que permaneceu na cidade reestruturando seus processos produtivos e mobilizando também investimentos do poder público municipal para o condicionamento do sistema viário local, cada vez mais utilizado por estas empresas para o escoamento da produção e recebimento de insumos.

Das ações que foram tomadas em parcerias estabelecidas entre os poderes público e privado é de merecido destaque, a duplicação da Avenida Giovanni Baptista Pirelli, que passou a contar com três faixas em cada sentido da via, visando assegurar maior fluidez ao local. Tendo em vista que esta avenida é a principal via de interligação entre a cidade de Santo André e os municípios de Mauá, Ribeirão Pires e Rio Grande da Serra e a Vila de Paranapiacaba. É também uma via imprescindível para o acesso destes municípios à capital paulista, através de veículos automotores que se vêm quase na obrigação de atravessar a cidade de Santo André para se ter acesso a cidade de São Paulo.

Foi implementado neste local um canteiro central ajardinado no centro da avenida e um novo calçamento no local. Este último aspecto nos chamou muito a atenção evidenciando os verdadeiros propósitos deste condicionamento espacial. Ainda que muitos arquitetos da cidade tentaram nos convencer de que tais mudanças privilegiavam a acessibilidade de pedestres, a calçada construída na avenida Giovanni Baptista Pirelli nos revela o contrário. Pois, em trabalho de campo realizado no local, vimos que enquanto as faixas de rolagem de automóveis e veículos de carga foram ampliadas, a calçada teve sua largura reduzida. Este detalhe nos evidenciou muito bem a quem as novas formas que são incorporadas ao espaço visam atender.

Tal aspecto torna-se revelador dos propósitos os quais o planejamento urbano ambiciona. Ou seja, a cidade é cada vez mais condicionada para a viabilização de temporalidades específicas instituídas por atores hegemônicos, que encontram respaldo na esfera pública, se aliando enquanto fomentadores de espaços mais racionalizados, permitindo que novas dinâmicas espaciais possam ser instituídas.

Outras intervenções urbanas realizadas no local foram a implantação de áreas de uso público, caracterizada pela presença de um mini parque poliesportivo. Projetos paisagísticos

com palmeiras imperiais e flores, também foram inseridos no local na tentativa de suavização da paisagem do bairro hegemonicamente caracterizado pelas indústrias.

A troca da iluminação viária, não somente na avenida, mas nas principais vias da cidade, introduzindo lâmpadas de sódio (corta-neblina), foi também uma mudança importante, assegurando maior segurança e conforto aos munícipes, assim como permitindo a intensificação do tráfego noturno, comumente realizado no local, em função do abastecimento da fábrica de pneus, tal como do hipermercado Carrefour e das atividades comerciais e de serviços 24hs situados nas adjacências do local.

FOTO 11 - ESPAÇOS PÚBLICOS REQUALIFICADOS

1. Funcionários da Prefeitura Municipal de Santo André realizando a plantação de árvores nas margens do Rio Tamanduateí; o condicionamento, requalificação urbana e melhoria das infra-estruturas municipais tem sido a marca das duas últimas gestões petistas na cidade (1997-2000/ 2001-2004) como forma de obtenção da revalorização do local através da melhoria dos fixos; 2. Num primeiro plano vemos o canteiro ajardinado do Auto Shopping Global inaugurado no ano 2000. Ao lado, a entrada para o hipermercado atacadista Makro. Notamos que os novos investimentos nas áreas da Avenida dos Estados, principal via pertencente ao Projeto

Eixo Tamanduatehy, são dotados de uma preocupação urbanística maior do que aquela relativa a investimentos industriais de tempos pretéritos. 3. O projeto urbanístico da cidade em alguns casos evidencia a contemplação das necessidades de agentes privados em detrimento das necessidades da comunidade local. Na imagem acima vemos à esquerda o alargamento da Avenida Giovanni Baptista Pirelli e à direita a estreita calçada por onde pedestres caminham.

Desta maneira, podemos constatar que mesmo as áreas de permanência industrial, sofreram um intenso processo de requalificação urbana voltado para atender às novas demandas por fluidez e velocidade instituídas pelo meio técnico-científico-informacional.

Através destes casos pudemos constatar que, por mais que os diversos territórios se encontrem permeados por intensos fluxos informacionais, verifica-se que o condicionamento e necessidade dos fixos se torna algo imprescindível para assegurar a efetivação das diretrizes deste meio em questão, complementando-o através do fortalecimento do caráter informacional da materialidade, que deve ser vista de forma indissociada das ações, enquanto componentes estruturantes do espaço geográfico.

3.4 O Projeto Eixo Tamanduatehy

Analisaremos agora o Projeto Eixo Tamanduatehy, idealizado pela prefeitura municipal de Santo André, e gestado a partir da segunda metade dos anos 90, se estendendo até os dias atuais como forma de intervenção política, através do planejamento urbano, que visa dinamizar espaços vazios presentes e originados no município, no intuito da promoção de novas dinâmicas econômicas e espaciais.

A partir da segunda metade da década de 1980 o Brasil passa por significativas mudanças relacionadas às formas de produção. Características como a formação de grandes conglomerados industriais presentes em áreas de elevado potencial urbanístico, tal como a produção *standartizada*, começaram a ceder espaço para formas de produção flexíveis, baseadas no modelo de produção japonês (*toyotismo*) que foi incorporado inicialmente nas grandes corporações multinacionais.

As unidades produtivas concentradas e os novos investimentos neste setor passaram a se estruturar, sobretudo na órbita das regiões metropolitanas que se expandiram de forma radial em relação aos grandes centros, distanciando-se assim, das já saturadas regiões metropolitanas tradicionalmente instituídas, como é o caso da região metropolitana de São Paulo.

Frente a este contexto, a fuga de investimentos para estas novas regiões industriais logo se efetivou como grande possibilidade de maior rentabilidade e acumulação para os capitais, dada a receptividade a tais investimentos que estas localidades apresentaram, ofertando-lhes condições favoráveis.

Aspectos como a farta oferta de força de trabalho barata, e as possibilidades de integração com as metrópoles, responsáveis pelo gerenciamento e administração do *pool* de negócios destas unidades produtivas, foram características decisivas para promover a expansão destes investimentos para fora da tradicional delimitação da região metropolitana de São Paulo. Observamos no período este mesmo movimento de expansão em relação à outras regiões metropolitanas do país

A ampliação das guerras fiscais travadas pelos agentes públicos para a atração de novos investimentos, fez com que boa parte das fábricas localizadas em regiões como o ABC paulista, transferissem suas unidades produtivas para outras cidades do Estado de São Paulo, ou mesmo para fora deste, onde as condições de operacionalização de suas atividades produtivas pudessem ser realizadas com uma maior margem de lucratividade sobre a produção de mercadorias, assim como em relação à acumulação de capitais.

Os efeitos destas mudanças na divisão territorial do trabalho impuseram novas necessidades que as cidades de antiga tradição industrial tiveram que atingir para manterem-se competitivas.

Recompor as estruturas urbanas, e seus custos competitivos para os investidores através da mobilização política dos agentes públicos locais, em parceria com agentes privados, foi o passo inicial de Santo André para o assegurar sua competitividade local frente a outros lugares. Destaca-se neste contexto a recriação de âmbitos urbanos, caracterizados pela forte presença industrial, reacomodando assim, parte de um farto exército de mão-de-obra desempregado em função da modernização industrial, e almejando também através destas ações políticas públicas a revalorização do espaço local, empobrecido neste processo.

Frente a este panorama a Prefeitura Municipal de Santo André veio desenvolvendo desde o ano de 1997, o denominado *Projeto Eixo Tamanduatehy*, que constou inicialmente na reurbanização de áreas de antiga tradição industrial localizadas no município, que se tornaram degradadas na medida em que ocorreram os processos de desconcentração industrial relativa, assim como, a reestruturação dos processos produtivos em indústrias que mantiveram-se na cidade.

As diretrizes gerais do Projeto Eixo Tamanduatehy compreendem:

- I. A produção de um desenho urbano onde o espaço público seja um elemento estruturante;*
 - II. A melhoria da macro-acessibilidade por intermédio da qualificação dos sistemas de transportes metropolitanos e de interligações rodoviárias regionais;*
 - III. A promoção da diversidade e da compatibilidade de usos;*
 - IV. A integração da área do projeto e seus elementos ao restante do tecido da cidade;*
 - V. Apreservação e melhoria das condições de permanência dos usos existentes.*
- (Art.140 lei municipal 8696/2004)

De acordo com a Prefeitura Municipal de Santo André o *Projeto Eixo Tamanduatehy* caracteriza-se como um projeto de requalificação urbana de uma área de 12,8 Km², situada na área de abrangência da várzea do Rio Tamandateí e a ferrovia, em uma extensão de 10,5 Km, viabilizado através do comprometimento dos atores locais, governo, comunidade, iniciativa privada e instituições públicas e privadas, interfaceados em seus vários níveis de responsabilidades, conflitos, limites e possibilidades.

Assim sendo, o poder público tomou a dianteira para a elaboração de tal projeto, propondo a melhoria das infra-estruturas urbanas em parceria com empresas que passaram a adentrar no município a partir do início dos anos 90. De acordo com o artigo 138 da lei municipal 8696/ 2004 “A *área do Projeto Eixo Tamanduatehy* poderá ser objeto de uma ou várias operações urbanas consorciadas.”

Nota-se através do desenvolvimento de um projeto como o do Eixo Tamanduatehy, como as determinações estabelecidas através da movimentação incessante dos capitais repercutiram diretamente no condicionamento espacial, modelando e estruturado-o para atender às demandas de atores hegemônicos.

Neste condicionamento tornou-se evidente o importante papel do Estado enquanto viabilizador das demandas requeridas pelos capitais em meios geográficos distintos. Ainda que o discurso contemporâneo venha ressaltar a importância das parcerias público privadas, sabemos que o Estado ainda possui caráter decisório de fomentação de infra-estruturas

urbanas, através do acesso a empréstimos internacionais realizados junto a grandes organizações³⁹

Apesar de todo o discurso neoliberal corrente, vemos que atualmente o poder público local considerado efetivo pelos gestores privados, é aquele que possui uma aguçada percepção em relação à dinâmica dos capitais, e dentro das suas possibilidades e limitações, procura valorizar partes de seu território frente a uma acirrada competitividade instaurada pelo rompimento relativo de antigas limitações territoriais, sobretudo, físicas e técnicas, e que a partir do advento do meio técnico-científico-informacional deixaram de ser fronteiras para a realização dos capitais. Frente a isto, o desenvolvimento do *Projeto Eixo Tamanduatehy* se mostrou como alternativa para uma nova produtividade espacial, na medida em que a configuração territorial local se esvazia parcialmente de suas antigas funções, deixando para trás rugosidades na paisagem, fruto de tempos pretéritos.

“As rugosidades são o espaço construído, o tempo histórico que se transformou em paisagem, incorporado ao espaço. As rugosidades nos oferecem, mesmo sem tradução imediata, restos de uma divisão de trabalho internacional, manifestada localmente por combinações particulares do capital, das técnicas e dos trabalhos utilizados.” Santos (1978, p.171)

Algumas formas, funções e estruturas instituídas tornaram-se obsoletas e descompassadas com as novas dinâmicas territoriais vigentes, sendo urgente a intervenção política local e a atração de novos investimentos, visando tornar as áreas do eixo revalorizadas. No entanto, as novas dinâmicas espaciais se apresentam com um caráter cada vez mais complexo e imbricado de formas datadas em diferentes momentos, que se articulando entre si para promover a viabilização e efetivação do meio técnico-científico-informacional.

Segundo Alvarez (2005, p.592) *“as ações do Eixo Tamanduatehy tratam-se de intervenções de grande porte, que não se realizam isoladamente, mas dentro de um plano de ações coordenadas, que se projetam sobre áreas construídas ou consolidadas das cidades, na maior parte das vezes no centro histórico, ou área de expansão deste, tidas como degradadas. A realização destas intervenções, portanto, faz parte de um planejamento que tem sido levado a cabo pelo poder político local, em parceria com empresas privadas”*.

³⁹ No caso de Santo André o BID e a União Européia vêm colaborando através de empréstimos que são designados para a promoção do desenvolvimento do setor habitacional no município em ZEIS - Zonas Especiais de Interesse Social. O município também recebeu verbas repassadas governo federal para a urbanização de favelas que se encontram na área do eixo, através do Projeto Habitar Brasil financiado também pelo BID.

Ao longo da evolução do desenvolvimento do projeto, algumas adaptações foram realizadas no intuito de promover uma flexibilização através da instituição de novas diretrizes urbanísticas para as áreas do eixo. Assim, para que estas áreas que pretensiosamente no início do projeto seriam ocupadas por um setor terciário avançado, no intuito de promover uma nova centralidade na região metropolitana, passaram a adquirir um perfil mais heterogêneo, comportando uma diversidade maior de investimentos.

O poder público municipal através de suas articulações com a esfera federal fomentou por meio destas ações do projeto a vinda de novas atividades para a área do eixo, como está sendo o caso do desenvolvimento da Universidade Federal do ABC–UFABC, recém criada para atender às demandas dos novos ramos setoriais da economia, desenvolvidos frente à gradativa cristalização do meio-técnico-científico-informacional na cidade.

Os cursos de graduação e pós-graduação a serem instituídos na universidade, visam ir de encontro com as demandas do novo perfil econômico expresso no município ao longo dos anos 90. Embora os cursos de tecnologias mais avançadas, sobretudo ligados a nanotecnologia visem formar um quadro de profissionais que não necessariamente estará inserido no mercado de trabalho local imediatamente; que no momento, ainda não comporta tais especificidades em função grau de desenvolvimento que as muitas empresas alocadas na região ainda detêm.

Dentre os investimentos e ações realizadas por agentes públicos e privados, tal como parcerias entre ambos, na área do Eixo Tamanduatehy, desde a sua primeira fase iniciada em 1998, destacam-se:

QUADRO 03 - INVESTIMENTOS PÚBLICOS E PRIVADOS REALIZADOS NA ÁREA DO EIXO TAMANDUATEHY EM SUA 1ª FASE EM 1998

Iniciativa Privada	
Empreendimento	Característica
Ampliação do Parque Industrial da Rhodia	Indústria
Auto Shopping	Comércio de veículos
Cidade Pirelli (em projeto)	Polo de comércio, indústria, habitação e serviços
Conjunto Colaço	Habitação
Conjunto Swift	Habitação
Extra	Pólo de comércio

FGV	Pós-graduação
Flat - Grupo Aparecido Viana	Hospedagem
Global Shopping	Pólo de comércio, serviços , habitação e hospedagem
Hipermercado Carrefour	Pólo de comércio
Hipermercado Pão de Açúcar	Pólo de comércio
Hotéis Ibis e Mercure	Hospedagem
Irmãos Franchini	Condomínio Industrial
Land Pooling (em andamento)	Novo bairro
Madeirense	Comércio de materiais de construção
Sé Supermercados	Comércio
Shopping ABC - Plaza	Pólo de comércio
UniABC - Universidade do Grande ABC	Construção de Campus para 45.000 alunos
Vigorito	Revenda de automóveis

Poder público	
Diretriz	Ação
Acessibilidade total	Terminal intermodal de Utinga
Acessibilidade total	Terminal intermodal de Santo André (rodoviária nova)
Equipamento de integração Social	Praça Santa Terezinha
Habitação de Interesse Social	Projeto Habitar Brasil
Macro acessibilidade e logística	Recuperação da Av. dos Estados
Reurbanização, recuperação paisagística e integração urbana	Duplicação de trecho intermediário da Av. Industrial

Parcerias	
Empreendimento	Financiamento
Ampliação de trecho da Av. dos Estados	FUNCEF
Centro de atividades Andrezinho Cidadão	Construtora Itororó
Cobertura do calçadão da rua Oliveira Lima	Pirelli
Construção de escola	Pirelli
Construção do Parque 18 do Forte (em andamento)	Carrefour e Pão de Açúcar
Duplicação da Av. Giovanni Baptista Pirelli	Pirelli

Duplicação da Av. Industrial - trecho final	UniABC
Duplicação da Av. Industrial - trecho inicial	Cyrella
Novo acesso do Parque Celso Daniel	Hotéis Mercure e Ibis
Parque Pirelli	Pirelli
Praça Parque no Jardim Cristiane	Sé supermercados
Reforma do Teatro Carlos Gomes	Cyrella
Universidade Federal do ABC- UFABC	Governo Federal

Fonte – Prefeitura Municipal de Santo André-PMSA
Secretaria de Desenvolvimento e Ação Regional
Disponível em www.santoandre.sp.gov.br/projetos , acesso em 01/10/2006
(Adaptações e acréscimos feitos pelo autor)

Podemos concluir que as medidas de intervenção urbana propiciadas pelo governo local, acrescidas ao potencial intrínseco que a região demonstrou para a acomodação de atividades ligadas ao setor terciário menos avançado fizeram com que as áreas até então degradadas pelo esvaziamento ocasionado através da mobilidade dos capitais industriais, se recompusesse parcialmente, recuperando sua centralidade urbana agora estruturada sobre as atividades comerciais e de serviços. A existência de um mercado consumidor proeminente também foi um fator de suma importância na dinamização das novas atividades terciárias instituídas no município.

Nas áreas do eixo, se expressa também a coexistência destas atividades, com um número menor de indústrias, que adotaram formas flexíveis de produção, se modernizando de acordo com as diretrizes do capitalismo dentro do meio técnico-científico-informacional. Notamos que grande parte dos investimentos desenvolvidos no perímetro do Eixo Tamanduatehy, estão voltados para o setor comercial e de serviços, além de um merecido destaque para o setor imobiliário que vem congregando grandes empresas do ramo no município.⁴⁰

De acordo com as diretrizes e ações observadas na área de abrangência do eixo, pudemos constatar que, embora o discurso político acerca dos propósitos do projeto tenha sido modificado constantemente ao longo da evolução de suas etapas, notamos que uma intervenção política desta natureza, colaborou para a dinamização da economia local, e para a minimização dos impactos negativos decorrentes da saída de um expressivo número de empresas da cidade, apesar de suas limitações

⁴⁰ Até o início dos anos 90 as construtoras presentes no Grande ABC eram construtora locais. A partir de então, grandes construtoras como a Cyrella e Bancoop, adentraram no município com grandes lançamentos no setor imobiliário em áreas centrais de Santo André. A verticalização da cidade durante esta década tornou-se visivelmente expressa na paisagem local.

“A partir de 2002, documentos da prefeitura que tratam do projeto passaram a enfatizar a necessidade de participação popular nas decisões, inclusive a partir da construção do plano diretor do município, em que foram introduzidas mudanças no seu escopo, estabelecendo-se os seguintes eixos fundamentais: habitação, saneamento, inclusão e acessibilidade, numa tentativa de transpor a orientação do projeto do plano das intervenções físico-territoriais. Na sua logomarca, foi incluída a expressão “urbanismo incluyente e participativo” Alvarez (2005, p.602)

O projeto passa então a sofrer alterações visando incorporar às suas diretrizes a necessidade do atendimento de demandas sociais por habitação nas áreas do eixo, de forma que estas ocupações possam se dar de forma planejada de acordo como o novo zoneamento urbano instituído a partir da revisão do plano diretor do município em 2004.

Ainda que muitas destas ações sejam utilizadas como *city marketing*, veiculando estas melhorias pontuais, à melhoria das condições de vida na cidade como um todo; devemos reconhecer o caráter pró-ativo do governo local, na medida em que tenta buscar soluções - ainda que paliativas - visando assegurar a inserção do município através de uma reconfiguração da paisagem, adequando-a ao desenvolvimento de novas formas e funções interconectadas a novas estruturas instituídas intra e extra territorialmente.

Projeto Eixo Tamanduatehy: Um incremento à produtividade espacial?

Em décadas anteriores, o município de Santo André, assim como a região do ABC, apresentavam um elevado potencial de desenvolvimento de atividades industriais, que se encontravam espacialmente concentradas, e foram perdendo força na medida em que formas de produção flexíveis e o advento de sistemas informacionais e logísticos cada vez mais integrados aos processos produtivos passaram a permear o território brasileiro.

O planejamento urbano desta maneira se mostrou como ferramenta imprescindível na colaboração de reestruturações espaciais, ajudando a viabilizar novas dinâmicas instituídas em decorrência de transformações produtivas, inovações técnicas, incorporações tecnológicas aos processos de trabalho, que promoveram uma nova divisão territorial do trabalho no Brasil ao longo dos últimos vinte anos.

Cabe aqui discutirmos e apontarmos os méritos e os limites do planejamento urbano frente aos interesses dos capitais. Desta maneira, não podemos tratar o assunto abordando capital e planejamento urbano, tal como esfera pública e privada de forma dissociada. Pois, no

caso andreense o que podemos detectar é uma imbricação cada vez maior entre estes elementos e setores para a viabilização de novas dinâmicas espaciais de interesse mútuo, ainda que em muitos casos prevaleça a subserviência dos agentes públicos às determinações dos capitais.

O poder público municipal tentou viabilizar conjuntamente com os investidores privados, infra-estruturas que venham atender às demandas destes últimos, visando remodelar o espaço intra-urbano adequando-o a novas necessidades dos capitais. Ao mesmo tempo, os governantes promovem uma política de desenvolvimento da cidade estruturada sob parcerias realizadas junto aos setores privados, ofertando-lhes, isenções fiscais, abatimentos, entre outros benefícios, em troca de melhorias urbanas através de operações consorciadas.

Nesse contexto, o *Projeto Eixo Tamanduatehy* se destaca como esforço do poder público local, no intuito de promover o aperfeiçoamento, ou mesmo de estímulo a criação de infra-estruturas urbanas que visem assegurar ao município um maior grau de inserção frente à novas divisões territoriais do trabalho que passaram a ser instituídas a partir dos anos 90.

No caso do Eixo, estas intervenções foram realizadas, sobretudo em áreas de forte concentração industrial que passaram a formar vazios urbanos na medida em que grandes firmas presentes no município de Santo André alocaram-se em outras localidades do Estado de São Paulo, ou mesmo do território brasileiro durante a década de 1990.

O *Projeto Eixo Tamanduatehy* se dividiu em duas etapas, sendo que a primeira consta de 1998 até o ano de 2002, quando então o idealizador o projeto o prefeito Celso Daniel foi assassinado. A partir daí, o projeto continuou em vigência se estendendo até os dias atuais, porém sofrendo revisões em seus pressupostos e diretrizes iniciais.

A pretensão do projeto em sua primeira fase tinha como objetivo maior fomentar um pólo de desenvolvimento de atividades terciárias nas áreas que anteriormente foram ocupadas pelas indústrias presentes na região até meados dos anos 90. O objetivo neste momento era a promoção do município através da requalificação dos espaços intra-urbanos, a atração de novos capitais, sobretudo aqueles ligados ao setor de comércio e serviços, e a tentativa de reabertura de alguns dos postos de trabalho através do desenvolvimento destas atividades, suprimindo parcialmente o déficit de empregos no município, em função da saída e reestruturação produtiva ocorridas nas indústrias da cidade.

TABELA 06 - EMPREGOS GERADOS NOS NOVOS EMPREENDIMENTOS DO PROJETO EIXO TAMANDUATEHY EM 2002

Operações urbanas e parcerias	Número de empregos diretos	Número de empregos indiretos	Número de empregos não permanentes (construção civil)	SUB-TOTAL
FLAT – AVENIDA PORTUGAL	60	50	150	260
OPERAÇÃO URBANA INDUSTRIAL I	800	670	850	2320
OPERAÇÃO URBANA INDUSTRIAL II (COMPLEXO HOTELEIRO)	150	100	700	950
OPERAÇÃO URBANA PIRELLI (CIDADE PIRELLI)	0	0	1200	1200
PARCERIA CAMPUS UNIABC	1011	900	1300	3211
SÉ SUPERMERCADOS	250	180	300	730
PÃO DE AÇÚCAR	400	260	500	1160
CARREFOUR	400	260	600	1160
PGT GLOBAL SHOPPING EXECUÇÃO DA FASE 1 GLOBAL AUTO SHOPPING	150	80	600	830
PARCERIA EXTRA/ MADEIRENSE	400	260	500	1160
IRMÃOS FRANCHINI (LDI)	50	30	260	340
SEST/SENAT	250	150	250	650
Total Geral	3921	2940	7210	14071

Fonte- DPU/PMSA, 2002

FIGURA 07 - INTERVENÇÕES URBANAS JÁ REALIZADAS A PARTIR DE 1998 NA ÁREA DO EIXO TAMANDUATEHY

Fonte- Prefeitura Municipal de Santo André
 Secretaria de Desenvolvimento Urbano

O poder público municipal atento à movimentação dos capitais industriais, neste mesmo período, pode observar o significativo crescimento do número de estabelecimentos comerciais e de prestadores de serviço, tal como o número de postos de trabalho oferecidos por estas atividades.

Frente a isto, o setor terciário foi visto por muitos agentes públicos, como uma saída, para aliviar as perdas ocasionadas pelas transformações ocorridas nas indústrias da cidade, na medida em que se observava uma expansão das atividades relacionadas a este setor.

Visando promover a atração de novos capitais para as áreas do eixo, o poder público se mobilizou para o condicionamento e aperfeiçoamento de infra-estruturas já presentes, ou mesmo, a criação de novos fixos nas áreas que ambicionam vir receber tais investimentos.

Porém inúmeras críticas foram tecidas com embasamento no perfil econômico da região. De acordo com Moro Júnior (2005, p.152) *“a ilusão do “terciário avançado”, mote corrente do discurso oficial, numa região na qual impera a indústria pesada reprodutora de tecnologia internacional, como a indústria química, petroquímica, mecânica, metalurgia e borrachas, demonstrava uma das faces do conflito entre o modelo idealizado e o perfil real local.”*

Na segunda etapa do projeto, notamos uma expressiva perda de fôlego político, com a morte de seu idealizador o prefeito Celso Daniel. A partir de então os pressupostos do projeto foram reavaliados em função de uma série de limitações às quais emergiram ao longo da primeira fase, impedindo que a idéia da constituição de uma nova centralidade intra-urbana no município de Santo André pautada no setor terciário se concretizasse.

Conforme observa Moro Júnior (idem, p.153) *“a revisão dos pressupostos do projeto no ano de 2002 ocorreu no âmbito de três fóruns específicos: internamente ao próprio poder público (que possuía distintas expectativas em relação ao Projeto), Projeto Cidade Futuro e Orçamento Participativo. As prioridades identificadas foram:*

- 1. Geração de trabalho e renda por meio da manutenção e atração de atividades produtivas;*
- 2. Promoção de habitação e inclusão social;*
- 3. Participação popular nos processos decisórios;*
- 4. Urbanismo incluyente: requalificação urbana por meio de transferência de valores materiais, como propriedade e renda, e valores simbólicos, como o direito à cidade, gestão participativa e equidade social;*

5. *Comprometimento dos atores locais (governo local, comunidade, iniciativa privada e instituições) na construção coletiva de uma dinâmica que não oculte os conflitos e garanta a sustentabilidade social, econômica e ambiental.*”

Embora a revisão das diretrizes do projeto tenha tentado aproximá-lo mais da dinâmica local vigente, o descompasso de interesses entre os agentes envolvidos foi o principal aspecto limitador dos avanços que se ambicionava nestas diretrizes referidas acima. Somado a isto, acrescenta-se a carência de recursos financeiros nos cofres públicos municipais e uma série de limitações na atuação política que transpassava a esfera municipal.

“As diretrizes urbanísticas anteriores, apesar de bem intencionadas, tratavam singelamente as diferentes instâncias de gestão, decisão e financiamento ou ainda desconsideravam o alcance do poder municipal. Mesmo identificando a falta de instrumentos (legais ou financeiros), a revisão destas diretrizes procurou aproximá-lo da realidade municipal.” Moro Júnior (ibidem, p.154)

De acordo com Margarida Sakata, a atual gerente da equipe responsável pelo desenvolvimento do *Eixo Tamanduatehy*, o projeto teve um esvaziamento político muito significativo de 2002 em diante com a perda da liderança política representada pelo prefeito Celso Daniel, assim:

“Hoje se tem um grande distanciamento desta gestão política e o projeto. Algo diferente daquilo que aconteceu na 1ª fase, que você tinha a figura do Celso Daniel, que era o coordenador do grupo promotor, e o próprio projeto, através de sua equipe, tinha um acesso mais direto com o prefeito. O projeto tinha como coordenador o Maurício Faria, que tinha um status de secretário dentro do governo, desta forma se estabeleceu um contato direto com o prefeito.

Na segunda fase do projeto, a partir de 2002, que foi a fase do Irineu, a coordenação passa para um diretor. Então, entre o prefeito, você tem o secretário e o diretor. Depois ele se torna uma gerência, e aí aumenta mais

ainda a distância, tendo o secretário, o diretor e a gerência entre o prefeito. Esse distanciamento fez com que o projeto perdesse um pouco de sua força.”⁴¹

Por mais que houvesse esforços para a atração de novos investimentos ligados ao terciário para Santo André por parte do poder público, esta competição, ainda que não premeditada, dificilmente poderia ter sido ganha pelo município, em função do elevado grau de importância da capital paulista, enquanto pólo de aglomeração de grandes corporações.

Não estamos desconsiderando, que alguns investimentos não pudessem se descolar da capital em direção à Santo André. Mas a criação de uma nova centralidade estruturada sob as bases de um setor terciário avançado, ainda pouco desenvolvido na cidade (em comparação com São Paulo), dependeria muito mais de um movimento dos próprios capitais, do que de um planejamento urbano em si.

Para Margarida Sakata a insuficiência de investimentos públicos em infra-estrutura urbana é um fator de grande limitação da cidade de Santo André frente à concorrência estabelecida como outras localidades. De acordo com Sakata:

“O projeto em si, não tem como atrair novas empresas, pois ele não tem os elementos para atrair estas empresas, ele até pode cooperar para a atração, mas ele não tem este poder. E outra; se houvesse a oferta de toda esta infra-estrutura de ponta, seria interessante..., mas nós não temos como oferecer isto, se você ofertasse uma área com uma qualificação como no Rio de Janeiro, que eles queriam ampliar a área do telecentro; que é um centro de informática. Mas o Rio de Janeiro é uma outra cidade, com um outro potencial agregador muito distinto, e com um investimento em infra-estrutura urbana muito maior do que o que foi feito aqui neste projeto. Quer dizer, pela concorrência que você tem nesses locais torna-se muito mais difícil competir sem que haja um investimento público compatível.”⁴²

⁴¹ Entrevista realizada em 24/10/2006 com a Arqt. Margarida Nobue Sakata, gerente de projetos urbanos do Departamento de Desenvolvimento e Projetos Urbanos, e coordenadora do Projeto “Eixo Tamanduatehy” em Santo André –SP.

⁴² Idem

Se a proximidade geográfica em relação à cidade de São Paulo pode favorecer o desenvolvimento de uma centralidade em Santo André em função de um possível compartilhamento, este aspecto possui uma dupla característica, pois quando analisamos questões relacionadas à infra-estrutura urbana as economias de aglomeração presentes na capital se mostram muito superiores, se mostrando vitoriosa numa implícita concorrência instituída entre estes lugares

Outro aspecto que foi severamente criticado no projeto, foi a ausência da participação da comunidade local, sendo o projeto, acusado de promover um desenvolvimento urbano voltado apenas para os interesses dos capitais.

Portanto, a segunda fase do Projeto Eixo Tamanduatehy veio sendo marcada por ajustes em suas diretrizes, tal como mudanças legislativas do município, que passaram a ser referenciadas sob o Estatuto das Cidades, com destaque para a criação das chamadas ZEIS – Zonas Especiais de Interesse Social, onde projetos públicos de habitação desenvolvidos com financiamentos nacionais e internacionais pudessem se desenvolver.

A partir do ano de 2004, passou a entrar em vigor novas leis de zoneamento urbano em Santo André, com mudanças em seu plano diretor, que colaboraram para a revisão das diretrizes do projeto; agora voltadas para um desenvolvimento urbano, abarcando vários setores, e amparado com mecanismos legislativos, que auxiliaram o poder público na viabilização deste desenvolvimento, pressionando proprietários de terrenos desocupados, a apresentarem projetos de algum tipo de investimento nestes locais.

Margarida Sakata nos relatou como ocorre este processo que visa dinamizar as áreas vazias na área do eixo.

“Num primeiro momento nós notificamos, convocando o proprietário, e dizendo que ele tem um prazo para desenvolver algum investimento nesta área, para iniciar a obra, ou mesmo apresentar projeto.

Se nada disso acontecer, eles passarão a ser taxados pela não utilização do terreno. Então, são instrumentos que o Estatuto da Cidade disponibilizou, e que está regulamentado pelo plano diretor da cidade desde 2004, que nos possibilita fazer uso destes instrumentos, para assegurar o uso e função social da propriedade, e para não termos mais terrenos ociosos ao longo do Eixo Tamanduatehy.”⁴³

⁴³ Ibidem

A alteração do plano diretor, munuiu o poder público de instrumentos que visam dinamizar o espaço urbano local, pautando-se no pressuposto da função social da propriedade.

De acordo com a lei municipal 8696/2004 que instituiu o plano diretor do município de Santo André, “*o Projeto Eixo Tamanduatehy caracteriza-se como um projeto de requalificação urbana de um eixo com vocação metropolitana, que sofre o processo de desconcentração industrial*”

A partir da instituição do novo plano diretor no município o projeto passou a ter como objetivos:

I. construção de uma dinâmica urbana que promova a inclusão social, a recuperação ambiental e a participação da comunidade;

II. criação de um ambiente propício a implantação de novos empreendimentos;

III. requalificação urbana com padrões diferenciados em toda área abrangida pelo projeto. (Art. 139. lei municipal 8696/2004)

Ainda que houvessem avanços e readequações do Eixo Tamanduatehy, observamos que nesta segunda fase, o projeto adquiriu um caráter pró-colaborativo junto aos investimentos privados. Aquelas diretrizes iniciais de fomento ao desenvolvimento de um terciário mais avançado no município foram relativamente abandonadas em função de sua insustentabilidade política, econômica e espacial, dando lugar a ações pontuais expressas através da crescente relação de parcerias entre agentes públicos e privados. (PPP's).

Hoje em dia o objetivo maior do projeto é auxiliar o uso das propriedades situadas ao longo das áreas que formam o Eixo Tamanduatehy, dando diretrizes urbanísticas para os investidores e proprietários que almejam vir a desenvolver alguma atividade nestes locais. Desta forma, aquele antigo caráter de formação de um pólo congregador de um terciário mais avançado foi abandonado. O que passa a ter importância a partir de então, é a dinamização das áreas do projeto dentro das diretrizes urbanas apontadas pelo plano diretor de 2004.

No caso andreense, o poder público tenta ser pró-ativo intervindo na reorganização do espaço local, na medida em que os capitais passaram a estabelecer uma outra dinâmica

espacial, aumentando sua flexibilidade e ampliando sua dimensão espacial, no que se refere à localização de unidades produtivas.

Para minimizar os impactos decorrentes da perda de investimentos industriais, a Prefeitura Municipal de Santo André elaborou um modelo de planejamento urbano que viesse agregar às localidades que passaram a constituir rugosidades no tecido urbano, atividades ainda não desenvolvidas no município, tentando engendrar no espaço local uma nova dinâmica pautada na coexistência de formas e funções atuais e pretéritas. Uma pequena parte dos objetivos do projeto foi alcançada, sobretudo no que se refere às ações que tiveram relação direta com os investidores privados por via de operações consorciadas.

Ainda que o Eixo Tamanduatehy tenha se desviado de suas propostas iniciais, o esforço do poder público municipal é válido como forma de intervenção para a reestruturação do espaço local, tentando desenvolver novas dinâmicas econômicas e espaciais contextualizadas de acordo com as demandas do capitalismo contemporâneo.

“A questão de fundo não é o preciosismo na elaboração de um plano urbanístico, prática recorrente de vários municípios, e sim o próprio conflito deste tipo de plano que não consegue abranger toda a ação necessária para a implementação de melhorias no território municipal. Reverter esta situação histórica requer romper a acumulação entravada.” Moro Júnior (2005, p.210)

No caso do Projeto Eixo Tamanduatehy, vários destes entraves não foram superados ao longo das etapas deste projeto, evidenciando assim, os limites de atuação do poder público no desenvolvimento e articulação de novas dinâmicas econômicas e espaciais. Acrescidas às dificuldades de sustentação política e de verticalização hierárquica ocorridas na administração pública, podemos apontar como fatores limitadores do avanço do projeto, aspectos como:

- a) a forte presença de áreas privadas nas áreas do Eixo, impedindo a ação política pública, em função do resguardo legal destas propriedades, amparadas pelo antigo plano diretor em vigor antes de 2004, tal como da legislação federal que assegura o uso individual da propriedade privada;
- b) a superestimação em torno do projeto e de suas pretensões, que visavam agregar em Santo André, atividades já cristalizadas na capital paulista, concentradora de atividades de gestão e gerenciamento, tal

como prestação de serviços, em locais como as avenidas Paulista, Luís Carlos Berrini e Faria Lima, por exemplo;

c) a insuficiência de receitas nos cofres públicos municipais para a viabilização de novas infra-estruturas urbanas necessárias para a atração e desenvolvimento de atividades relacionadas a um terciário avançado que o projeto ambicionou desenvolver;

d) a relação de dependência financeira e também de predisposição para a realização de ações de intervenção urbana pelos capitais. Pois, as operações consorciadas criaram um aprisionamento da esfera pública de poder em relação às empresas, submetendo os lentos progressos do Projeto à disposição e vontade de investimentos dos agentes privados;

e) a superestimação sobre um Projeto urbanístico, creditando às formas um papel o qual elas não podem contemplar por si só, que seria a restauração da centralidade de alguns espaços urbanos de Santo André que sofreram negativos efeitos sociais decorrentes da perda de investimentos e consequentemente postos de trabalho

3.5 A POTENCIALIZAÇÃO DE ATIVIDADES TERCIÁRIAS: A FUNÇÃO TURÍSTICA DE PARANAPIACABA

A Vila de Paranapiacaba tem importante significado histórico pelo fato de ser produto de um dos marcos da modernização brasileira, expressa através da instauração da ferrovia São Paulo Railway, responsável pela interligação dos municípios de Jundiaí à Santos onde já se localizava o maior canal de exportações no período, expresso através de seu porto.

Esta ferrovia teve como principal função na segunda metade do século XIX, dinamizar o escoamento das safras de café que eram plantadas no noroeste do interior paulista, e embarcadas em vagões rumo ao porto de Santos, tendo como destino final a Europa e os Estados Unidos.

A montagem da estrada de ferro ficou sob o encargo de Irineu Evangelista de Souza, o Barão de Mauá, que a partir de 1856 se encarregou de providenciar na Inglaterra uma companhia que estivesse disposta a realizar a construção da estrada de ferro em questão. Anos depois surgia a São Paulo Railway Company fundada através de uma associação entre os capitais nacionais e ingleses. Esta companhia receberia a partir da operação da ferrovia em 1867 uma concessão de 90 anos para a exploração do negócio empreendido.

A partir de 1895 com o início da duplicação da ferrovia através de pressões exercidas pelo governo para a melhoria da qualidade do transporte oferecido pela companhia, foi fundada a primeira vila para abrigar os operários envolvidos nesta obra. A primeira Vila fundada no Alto da Serra receberia o nome de Vila Nova, ou Martim Smith, em homenagem a um dos primeiros diretores da companhia.

De acordo com o Sumário de Dados de 2004 sobre Paranapiacaba e Parque Andreense:

A Vila Nova tinha como único objetivo, servir de moradia para os empregados da São Paulo Railway Company. As construções da nova vila obedeciam a uma hierarquia: acima de todas, a residência do engenheiro-chefe, o castelinho. Abaixo, estavam as casas ocupadas pelos engenheiros, seguidas das construções geminadas de duas moradias, destinadas aos chefes da estação, e as geminadas de quatro residências, ocupadas pelos ferroviários

que tinham famílias. Finalmente, os alojamentos para solteiros, que tinham de dez e 20 quartos.”

Em 1946, chegou ao fim o período de concessão oferecido a São Paulo Railway. Os ingleses se foram e o patrimônio passou a ser administrado por uma nova empresa criada especialmente para tal, a Empresa Ferroviária Santos-Jundiaí que em 1956 foi incorporada à Rede Ferroviária Federal (RFFSA). A partir de então, a estrada de ferro São Paulo Railway passa a ser denominada simplesmente como estrada de ferro Santos-Jundiaí- EFSJ.

Adquirida a partir de 2002 pela Prefeitura Municipal de Santo André, a Vila de Paranapiacaba se transformou no principal atrativo turístico que o município passou a deter. Todo o patrimônio histórico e natural herdado da época em que os ingleses habitavam o local foi reurbanizado no sentido de trazer uma nova dinâmica espacial baseada na exploração de atividades terciárias, sobretudo no que se refere à atividade turística.

Este potencial turístico do local já se manifestava anteriormente à compra da vila, pois a grande presença de trilhas selvagens que levam à cachoeiras e lagos presentes na Serra do Mar, já atraíam uma série de aventureiros que empreendiam curtas expedições no local explorando e desfrutando das riquezas naturais.

A partir da aquisição da vila, todas estas atividades que antes eram realizadas de maneira informal, passaram a ter certa regularização junto a então criada subprefeitura de Paranapiacaba, órgão ligado ao município de Santo André. Neste contexto, uma série de investimentos foram realizados para a valorização do patrimônio e preservação ambiental, para que diversas modalidades de turismo pudessem ser exploradas.

“Ao longo dos últimos anos a presença do poder público municipal, atuando na região, tem conferido uma identidade andreense aos moradores. A criação da subprefeitura de Paranapiacaba e Parque Andreense e sua atuação, bem como a aquisição da Vila de Paranapiacaba por Santo André, têm contribuído para a solidificação do poder público na região, com ações de prestação de serviços públicos; de estímulo ao uso e ocupação do solo de forma ambientalmente sustentável; de geração de trabalho e renda; de controle ambiental; de cuidados com o Patrimônio Histórico, dentre outras providências.”
(Sumário de dados sobre Paranapiacaba e Parque Andreense, 2004, p.15)

O principal atrativo da vila desde então é o Festival de Inverno de Paranapiacaba realizado durante o mês de julho de cada ano. Este festival atrai milhares de pessoas para a vila, que no período oferece uma diversificada programação artística e cultural, além de uma

infra-estrutura que veio se tornando aprimorada para receber os visitantes, constituída por pequenas pousadas e aconchegantes restaurantes que passaram a ocupar as antigas moradias dos operários ingleses.

A primeira edição do festival de inverno de Paranapiacaba em 2001 foi realizada com baixos investimentos custeados pelo poder público municipal. A partir do sucesso apresentado neste evento, e com a aquisição da vila de Paranapiacaba no ano subsequente pelo município de Santo André, ações políticas para a captação recursos junto à iniciativa privada foram realizadas pela prefeitura municipal para a melhoria da programação oferecida no evento.

Em sua 6ª edição realizada no ano de 2006, o festival de Inverno de Paranapiacaba se consolidou como uma maneira do poder público municipal dinamizar a economia do local, promovendo novos usos das infra-estruturas ali presentes, através da renovação das antigas formas que passaram a exercer novas funções. Nas edições anteriores do evento, a economia local já havia manifestado um significativo crescimento respeitando as limitações estabelecidas pelas leis de preservação ambiental, devido ao fato da área estar situada num local de mananciais.

O aumento progressivo de visitantes à vila durante o festival de inverno mostra como sua atividade turística ganhou reforço com a instituição do festival que já faz parte da agenda cultural do município de Santo André. Observa-se um crescimento expressivo de freqüentadores entre os anos de 2001 e 2005 em que o festival foi realizado.

TABELA 07 - NÚMERO DE VISITANTES AO FESTIVAL DE INVERNO DE PARANAPIACABA E INVESTIMENTOS REALIZADOS ENTRE 2001 E 2005

Anos	Visitas ao ano a Paranapiacaba	Visitas durante o Festival de Inverno de Paranapiacaba	Investimentos realizados na a realização do festival de inverno de Paranapiacaba (em R\$)
2001	29.000	12.000	50.000,00
2002*	36.000	20.000	100.000,00*
2003	52.985	50.000	140.000,00
2004	84.927	69.000	560.000,00
2005	114.144	93.000	1.000.000,00
TOTAL	317.056 visitantes	244.000 visitantes	R\$ 1.850.000,00

*a partir do ano de 2002 a Prefeitura Municipal de Santo André assume a administração da Vila de Paranapiacaba começando a captação de recursos junto à iniciativa privada, para a realização do festival de inverno.

Fonte- Prefeitura Municipal de Santo André
Tabela organizada pelo autor

O desenvolvimento de Paranapiacaba faz parte das ações que também foram realizadas na cidade de Santo André através da valorização do espaço urbano. Desta maneira, o poder público municipal dentro de sua esfera de competência buscou através do planejamento urbano potencializar a capacidade de geração de valor em áreas que até então vinham sendo exploradas de maneira parcial, tornando-as áreas multifuncionais através de vários ramos de atividade que passaram a coexistir num mesmo local. Assim, medidas como a implementação do Orçamento Participativo, e políticas ambientais, de geração de renda, de orientação técnica acerca da ocupação do solo, dentre outras fizeram com que Paranapiacaba progredisse em suas formas desenvolvimento.

Nossa leitura acerca das intervenções realizadas na Vila de Paranapiacaba pelo poder público municipal convergem para o mesmo sentido de outras ações realizadas na cidade de Santo André, que tiveram como pretensão ampliar o leque de atividades econômicas presentes na cidade, frente a um contexto de relativa desindustrialização. A aquisição da vila de Paranapiacaba foi a última ação realizada pelo prefeito Celso Daniel antes de sua morte, e aparece para nós como o último esforço de peso realizado pelo poder público municipal para a reordenação espacial da cidade de Santo André.

Através do conjunto de ações políticas tomadas durante as três gestões do prefeito na cidade de Santo André (1989-1992/1997-2000/2001-2004), o poder público se empenhou para a dinamização de setores econômicos que ainda se mostravam sub-explorados, com a consciência das limitações políticas que permeiam a esfera de poder municipal.

Frente a isto, a reurbanização da Vila de Paranapiacaba aparece como parte de um conjunto de ações políticas para fomentar e dinamizar a economia local, através da geração de empregos e renda, ainda que de forma sazonal, em função do festival de inverno.

Mesmo que este festival represente o atrativo para um maior fluxo de pessoas e receitas obtidas na vila, sua função também transcende o aspecto da dinamização do lugar ocorrer por estar meramente relacionada a este evento; pois o festival de inverno também serve como vitrine para a potencialização da exploração turística da vila em outras épocas do ano, em função do *city marketing* que é realizado sobre o lugar, tornando-o cada vez mais atrativo para atividades turísticas.

Isto se expressa através do crescimento do número de pessoas que visitaram a vila ao longo dos últimos cinco anos. Se no ano 2001, cerca de 29.000 pessoas visitavam Paranapiacaba, no ano de 2005 este número passou a ser de 114.144 visitantes que se

deslocam até o local em busca de seus atrativos ecológicos, ou mesmo para estudos e pesquisas históricas.

O poder público através dos investimentos realizados na vila a partir de sua aquisição potencializou seu uso turístico atribuindo um novo dinamismo a Paranapiacaba. Este dinamismo se expressa com a abertura de novos investimentos ligados principalmente ao setor de hotelaria e gastronomia, cujo número de negócios foi ampliado ao longo dos últimos anos. Os gráficos e tabelas abaixo expressam a ampliação do número de estabelecimentos comerciais durante os anos de 2002 e 2003 em Paranapiacaba.

GRÁFICO 02 – EMPREENDIMENTOS ABERTOS EM PARANAPIACABA ENTRE 2002 - 2003

Os investimentos realizados em Paranapiacaba desde sua compra pela Prefeitura Municipal de Santo André em 2002, como a reurbanização da vila, e outros investimentos dispendidos na melhoria da infra-estrutura urbana, contribuíram de maneira significativa para a dinamização de diversos ramos em atividades relacionadas direta e indiretamente ao turismo.

O crescimento do número de estabelecimentos ligados a gastronomia e a hotelaria é revelador desta condição. Negócios familiares foram abertos na vila, pertencentes a pequenos comerciantes que detinham algum capital inicial para investimento. Ou seja, as atividades que se expandiram em Paranapiacaba em sua grande maioria estão predominantemente ligadas ao circuito inferior da economia urbana preconizado por Milton Santos.

A ação política realizada para a melhoria da vila também perpassa pela associação que a esfera pública vem estabelecendo junto aos capitais privados. A prova desta articulação se expressa claramente na organização do festival anual de inverno de Paranapiacaba, pois a partir de 2002 quando a Prefeitura de Santo André passou a administrar a vila, os recursos para o festival sofreram um significativo crescimento conforme pudemos observar acima.

Dos principais patrocinadores do evento que a prefeitura obteve na última edição do festival de inverno realizada em 2007 constam: a MRS logística que opera na linha ferroviária Santos-Jundiaí, a Solvay-Indupa, a Petroquímica União – PQU e a Petrobrás, ambas com refinarias que compõem o pólo petroquímico de Capuava. A Caixa Econômica Federal também fez parte do rol de patrocinadores do FIP.

Apoios para a divulgação do evento por parte de órgão de imprensa também se mostraram de extrema importância para a constituição e fortalecimento de uma psicoesfera a respeito do festival. A divulgação do evento ficou sob o encargo do grupo jornalístico Estado de São Paulo e da rádio Transamérica. Outros apoios também foram muito importantes, como da rede de hotéis Íbis e Mercure, ambos ligados à rede francesa de hotelaria Accord.

O estado utilizando a sua capacidade de articulação política e principalmente de barganha junto aos capitais consegue promover seu território tendo a cultura e o lazer enquanto viés de sustentação.

Um movimento interessante ocorreu no local, pois embora o festival de inverno de Paranapiacaba receba investimentos de grandes empresas privadas para a sua realização, este grande capital ainda não usufrui diretamente das benéfices trazidas pela ampliação da dimensão do festival, exceto no que se refere à promoção da imagem das empresas que acabam sendo vinculadas ao evento. Quem mais tira proveito da ampliação das atividades do

festival são os pequenos negócios que ampliam suas vendas através da elevação do número de visitantes que vêm crescendo a cada ano.

Ou seja, o grande capital através de suas ações conjuntas com o poder público local ocasionou neste caso, a ampliação do circuito inferior da economia urbana expresso através destes pequenos negócios.

Podemos concluir que a função turística de Paranapiacaba potencializada a partir de 2002, teve como principais causas: a) a ação política na compra da vila anteriormente pertencente à rede ferroviária federal, b) os investimentos realizados para a reurbanização de seu patrimônio histórico, c) os investimentos na promoção e fomentação de atividades turísticas relacionadas a exploração ecológica do local, d) e a atribuição de um novo uso para a vila como local de cultura e lazer expresso pela instituição do festival anual de Paranapiacaba.

O poder público municipal através de um planejamento urbano e orçamentário bem delimitado, e com a criatividade de suas ações políticas, fomentou “novos” ramos de atividades que se encontravam subexplorados no município, que foram potencializados em função dos investimentos realizados em Paranapiacaba com recursos públicos e em parcerias com empresas privadas alocadas em Santo André, constituindo assim, parte de um diversificado quadro de atividades terciárias, que passaram a compôr a economia da cidade a partir dos anos 90.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Após a exposição da pesquisa sobre a realidade espacial que se constituiu no município de Santo André a partir dos anos 90. Diversos aspectos acerca das novas dinâmicas locais nos permitiram estabelecer algumas conclusões sobre a emergência do meio técnico científico informacional na cidade.

Ao longo dos anos 90 surgiram algumas análises a respeito desta dinâmica que se mostrou prematura em relação a alguns desfechos da chamada “desindustrialização do ABC”, provavelmente na ânsia de oferecer respostas imediatas a um processo cujos desdobramentos iniciais começavam a aflorar.

A pesquisa que expusemos procurou ficar atenta à movimentação dos capitais ocorrida no período o que acabou envolvendo mais de um aspecto do complexo conjunto de variáveis postas em pauta.

Primeiramente institui-se no Brasil uma nova divisão territorial do trabalho. Neste contexto algumas regiões brasileiras com forte destaque para o Centro- Sul emergiram como áreas que passaram a atrair diversos investimentos que tradicionalmente se davam na região metropolitana de São Paulo. Assim, muitas empresas que estavam situadas no município de Santo André de deslocaram rumo à novas localidades que apresentaram vantagens econômicas e sociais mais relevantes do que aquelas que os tradicionais centros de polarização industrial vinham oferecendo.

A respeito disto, um grande deslocamento de capitais industriais do município, expressos por fábricas de eletrodomésticos, ferramentas e máquinas, se deu em direção a outras partes do território brasileiro durante a década de 90. Desta maneira, o uso do território passou a se dar de forma mais desconcentrada na medida em que sistemas informacionais e o aperfeiçoamento dos fixos se estabeleceram, propiciando aos agentes hegemônicos corporificados por grandes empresas, uma relação de uso do território brasileiro não tão concentrada com em outras épocas.

O avanço progressivo das taxas de urbanização nos últimos trinta anos foi estruturante da nova configuração territorial ora anunciada, expandindo cada vez mais a área de atuação das metrópoles regionais que fortaleceram seus domínios, possibilitando uma maior integração entre as regiões brasileiras no período. As redes passaram a permear o território de maneira mais densa colaborando também para a viabilização da circulação material e informacional, responsável pelo novo dinamismo que a produção passou a adquirir,

mostrando-se agora territorialmente mais articulada envolvendo uma complexa gama de atores que se relacionam com o espaço geográfico em suas diversas escalas.

A reestruturação técnica também foi responsável pelo engendramento de novas dinâmicas espaciais pautadas num aumento da cooperação entre territórios e localidades atuantes como suportes de um novo modelo produtivo instituído no período técnico-científico-informacional.

Através do estudo da cadeia automobilística, viu-se que grande parte das multinacionais presentes na região manteve suas atividades regulares, porém, dentro de um outro paradigma de produção, envolvendo uma racionalidade diversa daquela praticada até meados dos anos 80.

As demandas contemporâneas instituídas pelo meio técnico-científico-informacional se estruturaram tendo como principais pilares de sustentação a informação e o aperfeiçoamento dos objetos técnicos ambos incorporados intensivamente aos processos produtivos correntes. Estes objetos técnicos se apresentam corporificados neste período, como próteses instaladas em pontos específicos dos territórios viabilizando assim, um novo modelo de divisão territorial do trabalho que toma como aporte o globo.

No Brasil, o efeito mais imediato desta instituição se deu através da ampliação da abrangência das cadeias produtivas, que passaram a se constituir, alocadas em pontos do território cada vez mais distantes, porém não se desconsiderando para a escolha destas alocações a necessidade de fácil circulação de mercadorias para chegarem com maior facilidade aos mercados consumidores finais.

Certas localidades do território passaram a ser utilizadas de acordo com interesses corporativos estrategicamente pensados para a viabilização de um modelo produtivo que pudesse engendrar uma maior extração de mais-valia pelas empresas situadas no território brasileiro em tempos de uma acentuada concorrência com diversos gêneros de mercadorias produzidas em partes diferentes do globo, e que ao longo da última década vieram adentrando com maior facilidade em mercados cada vez mais desregulamentados em função da redução de alíquotas fiscais.

Frente a este panorama mais do que uma concorrência de mercado travada no âmbito internacional pelo capitalismo global, assistimos também à concorrência estabelecida entre governos locais que ofereceram seus territórios às grandes corporações em alguns casos de maneira promíscua, muitas das vezes comprometendo o desenvolvimento social dos lugares por onde estas empresas se estabelecem para produzirem mais por um custo inferior.

Os territórios dos países subdesenvolvidos ao serem encarados como mercadorias a serem comercializadas junto às grandes corporações se encontram num estágio de liquidação favorecendo a realização dos capitais industriais. No caso brasileiro esta lógica constituiu-se também no âmbito intra-territorial através de guerras fiscais desencadeadas ao longo da década de 90, o que contribuiu para o aumento das taxas de industrialização de outras regiões brasileiras e também do interior do Estado de São Paulo.

Ainda que tenhamos constatado a relativa desconcentração de atividades industriais de Santo André frente ao território nacional, presenciamos também, um outro tipo de desconcentração expressa através da externalização das atividades realizadas no interior das indústrias automobilísticas multinacionais que se instalaram no Brasil a partir da década de 1960 e que ainda permanecem alocadas na região do ABC.

A partir da segunda metade da década de 1980 se inicia a crescente onda de terceirizações ocorridas nestas montadoras, propiciando a entrada de algumas empresas no país que já vinham atuando no exterior para as corporações sobretudo no setor de auto-peças. Desta maneira, muitas atividades que antes se encontravam internalizadas nas grandes montadoras, como a montagem de sub-componentes veiculares passaram a ser executadas por empresas especializadas nestes segmentos fornecendo conjuntos pré-montados para as automobilísticas. O reflexo disto trouxe sérias implicações no que se refere à localização espacial destas indústrias, pois, antes, pelo fato de haver uma concentração de tais atividades no interior das montadoras, o número de postos de trabalho gerados encontrava-se em patamares muito mais elevados, pelo uso acentuado de técnicas fordistas que requeriam um elevado grau de fragmentação do trabalho no período técnico-científico.

Desse modo a disposição da oferta de trabalho no setor industrial também se encontrava concentrada espacialmente em função da grandiosidade das plantas industriais instaladas na região do ABC paulista, e conseqüentemente, do elevado número de postos de trabalho necessários para a viabilização dos processos produtivos correntes.

A partir do momento em que o processo de terceirizações de atividades passa a ocorrer no interior das empresas automobilísticas, presenciamos também uma distribuição mais espaçada destas novas empresas que passaram a fornecer os componentes automotivos. A saturação da ocupação de áreas urbanas e o elevado preço de terrenos e imóveis na região do ABC são alguns dos fatores que explicam tal desconcentração rumo a áreas como o Grande ABC constituído pelas cidades de Mauá, Ribeirão Pires, Rio Grande da Serra e Diadema.

Assim, a distribuição espacial destas empresas transpassou os limites territoriais da cidade de Santo André, expandindo estes novos investimentos também para outras cidades da região metropolitana paulista⁴⁴, ou para áreas que passaram a receber investimentos industriais até então atípicos, como o caso das regiões Nordeste, Sul e Centro-Oeste que instituíram novas cadeias produtivas já pautadas dentro dos paradigmas de produção flexível e racionalizada características do sistema japonês (toyotista).

Porém, ainda que esta nova configuração territorial tenha se constituído ao longo da década de 90, muitas atividades industriais permaneceram na região para obterem êxito em seus processos produtivos, e viabilizarem as demandas requeridas por técnicas produtivas empregadas como o *just in time* pertinente ao período técnico-científico-informacional, cujas relações de produção estão assentadas em laços de cooperação cada vez mais estreitos que são a tônica da operacionalização das atividades produtivas contemporâneas.

As novas empresas do segmento automobilístico que chegaram ao Brasil a partir dos anos 90 adentraram no país adequadas às demandas de produtividade do período. Desta forma, novas cadeias produtivas se constituíram no entorno destas empresas, que escolheram de forma extremamente seletiva, partes do território com menores densidades industriais e estrategicamente situadas, que pudessem assegurar a eficiência de sua produtividade, tal como maiores taxas de extração de mais-valia, e sucesso na operacionalização de novos processos produtivos.

Neste contexto, novas localidades passaram a abrigar estas empresas que constituíram cadeias produtivas em distintos pontos do território brasileiro, desde então, fugindo um pouco do tradicional modelo de aglomeração industrial vigente no país neste setor até a década de 80, quando a região do ABC paulista se mostrava como sua máxima expressão.

Embora toda esta movimentação de capitais tenha ocorrido ao longo dos anos 90, não podemos desconsiderar que muitas cadeias produtivas mantiveram-se erigidas no município de Santo André também reestruturadas produtivamente para assegurar seu grau de competitividade que agora se tornara mais acirrado frente a estes novos investimentos realizados no país.

Desta forma, as perdas na centralidade industrial do município estão mais relacionadas a sua capacidade de empregabilidade em função dos avanços relativos às técnicas de produção

⁴⁴ Quando estamos nos referindo neste caso à região metropolitana, estamos considerando junto com Lencioni (1994, 1998, 2003) também sua área expandida, circunscrita a um raio de 250 km a partir da capital paulista. Esta região metropolitana expandida compreende os municípios da região de Campinas, tal como do Vale do Paraíba, destacando-se São José dos Campos.

e ao crescimento de autômatos utilizados nos processos produtivos, tal como sua inerente racionalização. A consequência imediata disto se expressou através do enxugamento do número de postos de trabalho. Assim, concluímos que a representatividade e peso da indústria local, enquanto produtora de valor, tal como contribuinte na arrecadação fiscal juntos aos cofres públicos municipais praticamente sofreu pequenas variações.

Tal fato se evidenciou, ao investigarmos as cadeias produtivas instituídas no pólo petroquímico de Capuava, grande fonte de arrecadação fiscal do município de Santo André, ou mesmo, quando observamos tradicionais empresas ainda instaladas na cidade, que continuaram operando adaptadas aos paradigmas de produção contemporâneos.

Acerca destas questões relativas à indústria, concluímos que embora novas localidades do país tenham recebido investimentos industriais que anteriormente se encontravam alocados na região do ABC paulista, e que a partir da década de 90 se espraiaram em função das possibilidades tecnológicas, do aperfeiçoamento das técnicas de produção, e da melhoria das infra-estruturas de circulação (sobretudo no estado de São Paulo); a cidade de Santo André, ainda manteve seu status de importante pólo de concentração industrial, assim como as cidades da região metropolitana paulista, situadas em suas adjacências.

No caso do grande ABC uma série de empresas de médio porte, ligadas sobretudo a produção de auto-peças eclodiram na região em função da descentralização e terceirizações de algumas atividades que necessitaram ainda estar situadas no entorno imediato das grandes empresas automobilísticas para assegurar e viabilizar o seu papel de fornecedoras e a eficácia das entregas sob demanda em tempo certo. Desta maneira, vemos que a concentração industrial que estabeleceu e cristalizou importantes cadeias produtivas na região do ABC paulista, ainda exerce um importante peso, mesmo frente aos processos de reestruturação produtiva que passaram a vigorar com mais intensidade a partir da década de 90.

Embora a oferta de trabalho industrial tenha diminuído de forma significativa na cidade, muitas cadeias produtivas, sobretudo aquelas estruturadas em torno da indústria automobilística, química e de borrachas presentes na região, mantiveram-se operantes, modernizando seus processos produtivos para garantir uma maior competitividade, agora travada com empresas estrangeiras, frente à desregulamentação do mercado interno brasileiro, para a entrada de auto-peças estrangeiras similares, fabricadas no exterior.

Teoricamente relativizamos esta desconcentração industrial, considerando o forte potencial industrial vigente na região. Esta constatação não poderia se dar se estivéssemos somente presos a dados econômicos, que em muitos casos são utilizados de maneira

equivocada, partindo de variáveis como valor adicionado fiscal, ou mesmo valor agregado, para se medir o grau de industrialização da cidade.

Da mesma forma, os índices de produtividade das indústrias se utilizados de maneira sumária, desvinculados do aperfeiçoamento tecnológico, da reestruturação produtiva, e do entendimento sobre a disposição espacial das indústrias no território brasileiro no referido período, podem levar à considerações também equivocadas acerca da dinâmica industrial vigente no município. Para tanto, a análise das cadeias produtivas tecida através de uma leitura geográfica nos permitiu avançar na compreensão dos processos que vieram se desencadeando no período.

Outro ponto analisado foi a alteração das formas urbanas e suas respectivas funções, que originaram novas estruturas cada vez mais solidárias entre si para a operacionalização de novos processos, sobretudo no que se refere à circulação. O fato gerador destas transformações se dá a princípio em função do esvaziamento de algumas áreas industriais na cidade.

Neste caso, o boom de hipermercados e a inauguração de shoppings, nos serviram como pista inicial, para a nossa interpretação. Na medida em que algumas empresas deixaram o município em direção a outras regiões que passaram a oferecer maiores vantagens fiscais, algumas atividades, sobretudo aquelas ligadas à prestação de serviços e principalmente ao setor comercial emergiram com grande força na cidade.

A primeira se refere ao potencial de consumo que o município de Santo André conseguiu assegurar, perante um panorama de redução do número de postos de trabalho industriais na região, que durante mais ou menos três décadas se apresentou como força motriz na geração de trabalho e renda. Presenciamos a eclosão de vários investimentos relacionados às novas atividades comerciais e de serviços, que se encontravam sub-representadas na composição setorial econômica do município até meados dos anos 90.

Perante isto a grande suscitada é: Como novos capitais realizam investimentos em uma localidade que vem sofrendo, em tese, um relativo empobrecimento de sua população trabalhadora em função da diminuição do número de postos de trabalho industriais? Arriscaríamos apontar para esta indagação num primeiro momento, a sub-representação de algumas atividades econômicas no município, como é o caso dos shoppings centers, que visaram atender a diversas camadas sociais da cidade, ou mesmo, o grande boom de hipermercados de grandes redes, até então, inexistentes no município.

Em segundo lugar, a relativa estabilidade vigente nos postos de trabalho industriais até meados da década de 80, principalmente em empresas relacionadas à cadeia automobilística local, pode ser uma resposta a esta indagação. Os empregos industriais vigentes até o final desta década permitiam ganhos razoáveis para a classe trabalhadora que a longo prazo, pode realizar poupanças individuais capitalizando seus salários para a aquisição de terrenos no próprio município, geralmente situados em bairros mais populares, destinados a abrigar futuras moradias.

A compra de uma segunda residência, assim como a aquisição de automóveis, linhas telefônicas, entre outros bens duráveis, também se transformaram em potenciais fontes geradoras de renda num futuro próximo para estes trabalhadores.⁴⁵ Somado a isto, ainda havia neste período na cidade de Santo André, quanto no ABC de maneira geral, um grau de urbanização menos acentuado nos municípios, limitando os locais urbanizados às adjacências de suas áreas centrais circunscritas às mediações da estação ferroviária central, o que tornava o acesso a áreas mais distantes uma possibilidade de habitação para a classe trabalhadora, formando bairros periféricos através da prática de auto-construção e mutirões.

Em menor dimensão, os conjuntos habitacionais de apartamentos do Inocop (tipo “pombais”), financiados pelo Sistema Financeiro da Habitação, seguiam a mesma lógica de promover o acesso à habitação para a classe trabalhadora, tornando-a uma realidade palpável para parte do contingente de operários empregados nas empresas multinacionais, que se alocaram na região, da década de 60 em diante. Tais possibilidades passaram a dispensar gastos referentes à locação de moradias e aumentando a capacidade de poupança individual de alguns trabalhadores.

Estes imóveis financiados, futuramente compuseram o patrimônio dos trabalhadores, aumentando assim, seu potencial de consumo, seja através da ausência da necessidade de dispor para os gastos referentes à moradia, ou na receita obtida através da locação do imóvel, quando o trabalhador conseguiria adquirir mais de uma propriedade.

Vale ressaltar que estes apontamentos correspondem em muitos casos aos trabalhadores ligados a diversos ramos industriais, sobretudo aqueles liderados por empresas multinacionais instaladas na região.

As possibilidades de qualificação profissional, muitas vezes adquirida através das atividades práticas realizadas no cotidiano das fábricas, ou mesmo, em escolas industriais

⁴⁵ Antes da privatização das teles ocorrida no Brasil no início da década de 90, o valor médio das linhas telefônicas se encontrava em patamares muito elevados, tornando este objeto uma possibilidade de investimento para futura comercialização.

profissionalizantes situadas na região permitiram a emergência de pequenos negócios familiares que, de alguma maneira, asseguraram alguns rendimentos extras para trabalhadores aposentados. Muitos dos trabalhadores desempregados fizeram destas atividades a forma de sustento para suas famílias, na medida em que o trabalho industrial já não se apresentava de maneira mais tão promissora como nas “décadas de ouro”.⁴⁶

Embora tivemos algumas dificuldades na quantificação estatística destes pequenos negócios em função da indisponibilidade de dados sobre o setor informal do município, pudemos constatar que o deslocamento de algumas atividades realizadas por grandes capitais para fora do município de Santo André, permitiu o desenvolvimento de atividades relacionadas ao circuito inferior da economia urbana na cidade. A retirada dos grandes capitais promoveu a abertura de um campo fértil para alguns setores, como o de comércios varejistas e de prestação de serviços estabelecendo-se assim, uma concorrência realizada entre pequenos negócios.

Tais aspectos justificam em parte o asseguramento do potencial de consumo na região, relativamente empobrecida em função de algumas perdas de postos de trabalho industriais, mas, ao mesmo tempo, dotada de um dinamismo peculiar na geração de novas formas de trabalho através de um circuito inferior da economia urbana latente, constituído de forma absolutamente heterogênea e dotado de repletas particularidades.

Tal dinamismo e diversificação se reafirmam também no circuito superior da economia urbana, quando presenciamos uma reversão de capitais industriais para dentro do próprio município sendo empregados para a viabilização de negócios imobiliários. A respeito disto, a Cidade Pirelli é exemplar desta prática. Neste caso, o uso do local passa a dar abrigo a formas de produção e utilização do espaço, distintas daquelas configuradas em tempos pretéritos.

Estes investimentos revelam o quão denso e multifuncional tornou-se o espaço da cidade de Santo André ao longo da década de 90, enquanto reflexo de especulações imobiliárias, sobretudo em áreas que foram ocupadas no passado, por grandes galpões industriais, em função de seu baixo custo para aquisição e amplitude necessária para o desenvolvimento de alguns setores comerciais, como shoppings, hipermercados e particularmente neste caso, um condomínio empresarial.

⁴⁶ Alguns pensadores da região, ou mesmo dirigentes sindicais frequentemente se referem às décadas de 70 e 80 como “décadas de ouro”, em função da grande oferta de trabalhos industriais que ofereciam rendimentos acima da média nacional, e ainda contavam com um certo grau de estabilidade no trabalho em função da grande necessidade de trabalho braçal que as empresas automobilísticas requeriam neste período.

Outro ponto que nos suscitou a reflexão se refere também à complexidade que a composição do capital assume durante o período técnico-científico-informacional. Pois, a reprodução do capital pela empresa neste caso, se encontrava circunscrita a atividades hegemonicamente industriais. A partir da segunda metade da década de 90, a Pirelli passou a utilizar seus capitais constantes, no caso, seus terrenos, para o desenvolvimento de novos ramos de atividade para a reprodução de seu capital variável.

Se neste período o espaço geográfico se torna dotado de características multifuncionais, a composição do capital que engendra suas formas, funções e estruturas, assim como os processos vigentes, seguem o mesmo grau de complexidade em questão.

Sobre questões relativas ao mercado imobiliário no município, nota-se que talvez em função da proximidade geográfica com a capital paulista, e também dado um relativo saturamento de algumas áreas de verticalização da cidade de São Paulo, o ABC tem-se mostrado como um campo fértil para o setor imobiliário. Isto se expressa através da reconfiguração da paisagem local, sobretudo nas áreas nobres da cidade, onde grandes construtoras como a Cyrella, que limitavam seus investimentos e incorporações imobiliárias circunscritos ao município de São Paulo, agora despontam com arrojados edifícios em Santo André, ocasionando assim, uma maior valorização de parcelas da cidade.

Outro ponto que gostaríamos de apresentar a título de conclusão, se refere à ação política local e a importância da pró-atividade dos agentes públicos no condicionamento das estruturas espaciais, para a viabilização do meio técnico-científico-informacional no município de Santo André durante a década de 1990. Para isto, devemos considerar que as articulações políticas realizadas pelo poder público municipal para a atração de novos capitais foram relevantes para o desenvolvimento de novos comércios e serviços no município.

Ainda que algumas ações realizadas pelo poder público municipal exerceram grande importância para que novos capitais também pudessem se estabelecer no município durante este período, não creditamos o mérito do engendramento destas novas dinâmicas espaciais e os avanços econômicos realizados no período plenamente a ação pública. Pois, entendemos que algumas condições inerentes ao espaço geográfico também foram imprescindíveis para a atração destes novos investimentos para a cidade através da sub-representação de alguns setores no município, que anunciaram a oportunidade de reprodução para os capitais.

Outro ponto ímpar se refere às limitações do planejamento urbano, não sendo este um instrumento passível de críticas, sobretudo quando abordamos o grau de autonomia concedida aos municípios para realizarem transformações mais radicais de seus espaços intra-urbanos. A

centralização do poder na esfera federal pela legislação vigente, ainda se mostra como fator de entrave para o engendramento de formas espaciais sincronizadas com as dinâmicas intra-urbanas de cada município, embora o Estatuto das Cidades tenha promovido significativos avanços neste sentido.

Porém, mesmo ciente destes entraves legais, iniciativas de remodelação do espaço urbano realizadas pelo poder público municipal, não deixaram de ter seu grau de importância. É o caso do Projeto Eixo Tamanduatehy, enquanto revelador do esforço de recuperação de áreas deterioradas pelo longo uso predatório realizado pelo setor industrial alocado na cidade até meados dos anos 90.

No entanto, as diretrizes iniciais deste projeto superestimaram a projeção de um novo uso para as áreas correlacionadas ao projeto, no sentido de desenvolver uma nova centralidade pautada na concentração de um pólo comercial e de serviços ao longo da calha do rio Tamanduateí, sem considerar o grande potencial agregador da metrópole paulistana, ainda responsável por esta concentração.

Acrescenta-se também como fator de limitação das ações do projeto, a desconsideração por parte dos gestores públicos no que tange a legitimidade do livre uso da propriedade privada. Neste caso, além das pretensas áreas que a serem reurbanizadas ao longo do Eixo Tamanduatehy, pertencer em grande parte aos domínios privados, estas se apresentavam também loteadas de acordo com o macrozoneamento urbano estabelecido com um caráter muito rígido e monofuncional, em função da homogeneidade industrial que vigorou no local. Tal característica desta parcelado espaço intra-urbano permaneceu resguardada pelo macrozoneamento urbano então vigente.

Por outro lado, as ações como a melhoria das infra-estruturas urbanas e a flexibilização do novo macrozoneamento urbano que passou a vigorar no município através da instituição do novo plano diretor a partir de 2004, foram avanços relevantes para a viabilização do projeto, e para resguardar a inserção do espaço local, frente à acentuada concorrência que passou a ser travada nos anos 90. E perante as guerras fiscais para a atração de novos capitais que adentraram no país neste período.

Ainda que muitas das vezes ações de planejamento urbano esbarrem na legislação vigente não podendo se concretizar, o esforço de análise e proposições para o planejamento do espaço intra-urbano do município de Santo André não deixou de ter sua relevância, mesmo que muitas ações realizadas através deste tenham sido demasiadamente tímidas para a promoção de transformações espaciais mais radicais. Somado a isto, ainda não podemos

desconsiderar as dinâmicas peculiares aos capitais, que em alguns casos transcenderam as ações de planejamento urbano, mostrando-se incompatíveis com os desejos de realização e de transformações almejados pelos agentes públicos.

Entendemos que a clareza destes gestores públicos acerca da desconcentração relativa de capitais industriais ocorridas no município de Santo André ao longo da década de 90, mobilizou ações políticas do poder público municipal para a facilitação do desenvolvimento e diversificação dos ramos de atividade presentes no município. A respeito disto, poderíamos mencionar também o resgate de espaços culturais do município, como opção política para o asseguramento e importância da tradicional área central perante a eclosão de novas centralidades que se constituíram no entorno dos novos investimentos que adentram na cidade nos anos 90.

Muitas destas ações pretensiosamente visaram reduzir os negativos impactos sociais gerados pela redução do número de empregos industriais que a região perdeu ao longo deste período, poderíamos afirmar que os novos ramos de atividade que se desenvolveram no município ligados ao setor comercial e de serviços estão longe de assegurar ganhos e benefícios trabalhistas similares aos oferecidos pelas antigas indústrias que se encontravam, e ainda se encontram, presentes no município.

Por outro lado, não podemos desconsiderar que a precarização das relações de trabalho, e a desvalorização do valor pago pela força de trabalho, não é algo que esteja somente circunscrito às atividades terciárias. Pois o novo modelo industrial vigente no período técnico-científico-informacional se mostra bem distinto daquele vigente no período técnico-científico.

O grau de cooperação existente e a complexificação das cadeias produtivas possibilitadas através da constituição de redes no período atual, permitiram o envolvimento e uso de territórios cada vez mais distantes com distintos graus de desenvolvimento econômico e social. Reflete-se assim, para diversas localidades racionalidade deste período, que se apóia sob todo um aparato tecnológico para a extração cada vez mais elevada de mais-valia, permitindo assim, a reprodução do capital sob os diversos territórios situados no globo.

O efeito mais visível disto está na superexploração da força de trabalho presente em localidades menos desenvolvidas, para a viabilização destas novas formas de divisão social do trabalho vigentes no período em questão.

A crise de centralidade no emprego industrial ocorrido em Santo André durante a década de 90 deve considerar esta nova face do trabalho industrial no período em questão. Se

a oferta de empregos nos novos comércios e serviços se mostra desprovida de boa remuneração e benefícios sociais concedidos ao trabalhador, estes aspectos não são exclusivos deste setor, mais sim, expansivos também aos ramos de atividade industrial contemporâneos marcados pelo processo de globalização.

Frente a este panorama estabelecido concluímos que o espaço intra-urbano do município de Santo André, a partir dos anos 90, sofreu significativas transformações em decorrência de uma série de processos que se arrolaram em função do advento do meio técnico-científico-informacional, fazendo com que este espaço urbano passasse a adquirir um caráter acentuadamente mais híbrido e multifuncional, expresso por novas atividades comerciais e de serviços, que passaram a se desenvolver no município em coexistência com indústrias estabelecidas em tempos pretéritos readequadas às demandas do período.

Este dinamismo intra-urbano pode se assegurar em função do elevado grau de importância que a região ainda detém na produção industrial, abrigando diversas cadeias produtivas automobilísticas e de auto-peças, na produção de químicos e petroquímicos, tal como de borrachas responsáveis pela formação sócio-econômica e espacial refletida atualmente na cidade. Estas atividades contribuíram para a manutenção de um promissor mercado interno consumidor, e para o engendramento de formas, funções e estruturas que foram readequadas expressando a nova dinâmica sócio-espacial, atualmente expressa na paisagem urbana do município de Santo André.

Esta complexificação gerada por um novo dinamismo urbano requerido pela chegada do meio técnico-científico-informacional ao longo das últimas décadas sobre o território brasileiro, fez com que a cidade de Santo André conseguisse manter sua centralidade enquanto importante pólo de dinamismo econômico do Estado de São Paulo e do país, graças a um panorama promissor para novos investimentos na cidade, e ao asseguramento da permanência de alguns investimentos industriais. Para isto, a houve remodelação de suas infra-estruturas urbanas, que ainda se mostraram eficientes para a viabilização de processos produtivos de empresas que permaneceram na região. Processos estes, pautados em solidariedades cada vez mais estreitas, possibilitadas através de redes de telecomunicações e também em função do desenvolvimento de modernas técnicas de produção como o *just in time*.

Atribuiremos também este novo dinamismo intra-urbano desenvolvido ao longo dos anos 90, às ações desencadeadas pelo poder público municipal que dentro de sua esfera de atuação e dentro de seus limites, desenvolveu ações que visaram reintegrar o território

municipal perante a uma eminente desvalorização de algumas áreas intra-urbanas em função do deslocamento de capitais industriais estabelecidos no município durante anos.

Por mais que a gestão pública tenha mostrado seu caráter pró-ativo para o fomento de novas dinâmicas na cidade, detectamos também que muitas vontades políticas não puderam se concretizar em função do entrave que a legislação federal vigente em muitos casos impôs. Assim, o planejamento e organização do espaço intra-urbano voltado para a constituição de centralidades homogêneas, como se queria na primeira fase do Projeto Eixo Tamanduatehy não pode se concretizar. A forma encontrada como alternativa para que algumas transformações espaciais ocorressem, foram as intervenções urbanas consorciadas com os grandes capitais alocados no município, através do estabelecimento de parcerias público-privado.

Assim sendo, o município de Santo André se apresentou bastante revelador como estudo de caso, sendo ilustrativo também de como se dá a produção capitalista do espaço no mundo contemporâneo envolvendo diversos agentes para a viabilização de novas dinâmicas espaciais reconstituídas a todo o momento; através de uma complexa gama de agentes e variáveis que se combinam e se opõem visando engendrar novos rumos à formação sócioespacial de diferentes lugares.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AGÊNCIA DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO DO ABC. *A atividade econômica nos anos 90 no Grande ABC*, Cadernos de Pesquisa, nº3-4, Santo André, junho 2001/02

ANTUNES, Ricardo. (2000) *Adeus ao Trabalho? – Ensaio sobre as metamorfoses e a centralidade do mundo do trabalho*, São Paulo-Campinas, Ed.Cortez-Editora da Unicamp, 7ª edição.

ARANTES, O.; MARICATO, E; VAINER, C. (2000) *A cidade do pensamento único – desmanchando consensos*, Petrópolis, RJ, Editora Vozes, 3ª edição, 2002.

ASSOCIAÇÃO DOS GEÓGRAFOS BRASILEIROS-AGB (1986) *O terciário econômico*, Seleção de textos, São Paulo, nº16.

AZZONI, Carlos R. *A lógica da dispersão da indústria no Estado de São Paulo* in *Estudos Econômicos*, São Paulo, 1986, nº 16, p. 45-67.

ALVAREZ, Ricardo. *Vazios urbanos e o processo de produção da cidade*, Dissertação de mestrado apresentada ao programa de pós-graduação em Geografia Humana da Universidade de São Paulo, São Paulo, 1994, 152p.

BARROS, Marcos C. L. *O desenvolvimento econômico de Santo André. Prefeitura Municipal de Santo André – Secretaria de Desenvolvimento Econômico e Trabalho – SDET-DESEN*, Santo André, 2001, 24p.

BENKO, Georges. (1996) *Economia, espaço e globalização na aurora do século XXI*, São Paulo, Hucitec, Geografia: teoria e realidade.

BERNARDO, João. (2000) *Transnacionalização do capital e fragmentação dos trabalhadores- ainda há lugar para os sindicatos?*, São Paulo, Boitempo Editorial.

BORJA, Jordi, CASTELLS, Manuel. *Local y Global- La gestión de las ciudades en la era de la información*, Taurus: Pensamiento, 1977.

BOTELHO, Adriano. *Reestruturação produtiva e produção do espaço: o caso da indústria automobilística instalada no Brasil*. Revista do Departamento de Geografia da USP, São Paulo, 2002, nº 15, p. 55-64.

_____. *Do fordismo à produção flexível : a produção do espaço num contexto de mudança das estratégias de acumulação do capital*, Dissertação de mestrado apresentada ao programa de pós-graduação em Geografia Humana da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2000, 148 p.

BRAVERMAN, Harry. (1974) *Trabalho e capital monopolista - A degradação do trabalho no século XX*, Rio de Janeiro, Zahar Editores, 3ª edição

CANO, Wilson. (1977) *Raízes da Concentração Industrial em São Paulo*, Campinas, IE UNICAMP, 4ª edição, 1998.

CASTELLS, Manuel. (1999) *A sociedade em rede – A era da informação: Economia, Sociedade e Cultura*, vol.1, São Paulo, Paz e Terra, 9ª ed., 2006.

CASTRO, Antonio Barros de. *Reestruturação Industrial Brasileira. Revista de Economia Política*, vol. 21, nº3 (83), São Paulo: Editora 34, 2001, junho-setembro.

CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo C. da C.; CORRÊA, Roberto L. (orgs.)(1995) *Geografia: Conceitos e Temas*, Rio de Janeiro, Bertrand Brasil, 2002, 4ª edição.

CHESNAIS, François. (1994) *A mundialização do capital*, São Paulo, Xamã

CORIAT, Benjamim. (1992) *Pensar al revés (Trabajo y Organización em la empresa Japonesa)*, México/ Espanha, Siglo XXI.

DANIEL, Celso. *Urbanização e Industrialização: a lógica da ocupação dos espaços nas cidades industriais e operárias* in Anais do I Congresso de História da região do ABC, 1990, p. 15-16, Santo André.

_____ *Ação política e diversidade de atores no universo social urbano* in GONÇALVES, Flora (org.) *Regiões e Cidades, Cidades nas regiões*, Ed. Unesp/ANPUR, 2003

DEAN, Warren. *A industrialização de São Paulo*, São Paulo, DIFEL- Editora da Universidade de São Paulo, 1971, 269p.

DOLLFUS, Olivier. (1972) *O espaço geográfico*, São Paulo, Difusão Européia do Livro.

DOMBROWSKI, Osmir; MARTINS, Renato; JAKOBSEN; Kjeld (orgs.) (2000) *Mapa do Trabalho Informal- perfil sócioeconômico dos trabalhadores informais na cidade de São Paulo*, São Paulo, Editora Fundação Perseu Abramo, 1ª reimpressão.

DRUCK, Maria da G. (1999) *Fordismo e/ ou Japonismo*. *Revista de Economia Política*, vol. 19, nº2, (74), São Paulo: Editora 34, abril-junho

EVANGELISTA, João E.(1992) *Crise do Marxismo e Irracionalismo Pós-Moderno*, São Paulo, Ed. Cortez, 2ª edição, 1997.

FERRARI, Terezinha. *Fabrilização da cidade e ideologia da circulação*, São Paulo:Terceira Margem, 2005, 205p.

FURTADO, Celso (1959) *Formação Econômica do Brasil*, Rio de Janeiro, Fundo de Cultura, 4ª edição, 1961.

- _____ (1998) *O capitalismo global*, São Paulo, Paz e Terra, 5ª edição, 2001
- GAIARSA, Octaviano (1968) *A cidade que dormiu três séculos- Santo André da borda do campo, seus primórdios e sua evolução histórica:1553-1960*, Santo André, Prefeitura Municipal de Santo André-PMSA, 1ª edição.
- GOUNET, Thomas.(1991) *Luttes Concurrentielles et Stratégies d'accumulation dans l'industrie automobile*, Etudes Marxistes, Bélgica, nº 10, maio 1991
- GRAHAN, R.(1973) *Grã-Bretanha e o início da modernização no Brasil- 1850-1914*, São Paulo: Brasiliense, 378p.
- HARVEY, David (1992) *Condição Pós-Moderna*, São Paulo, Ed. Loyola, 15ª edição, 2006.
- IANNI, Octavio (1992) *A sociedade Global*, Rio de Janeiro, Ed. Civilização Brasileira, 3ª edição, 1995.
- JÚNOR, E. Moro. *O Alcance dos planos municipais de revitalização urbana: o caso do projeto Eixo Tamanduatehy 1997-2002*. Tese de Doutorado, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2005, 221p.
- KLINK, J. *A Cidade-Região- regionalismo e reestruturação produtiva no grande ABC paulista*, Coleção Espaços do desenvolvimento, Rio de Janeiro: DP&A, 2001.
- KUMAR, K.*Da sociedade pós-industrial à pós-moderna- Novas teorias sobre o mundo contemporâneo*, Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1997, 258p.
- LAZZARATO, Maurizio, NEGRI, Antonio, *Trabalho Imaterial: Formas de vida e Produção de Subjetividade*, Rio de Janeiro, DP&A editora, 2001, 112 p.
- LENCIONI, S. *Reestruturação Urbano industrial no Estado de São Paulo: a região da metrópole desconcentrada*. Espaço e Debates, São Paulo, 1994, nº 38, p.54-61.
- _____ *Reestruturação: Uma noção Fundamental para o estudo das transformações e dinâmicas metropolitanas* in ANAIS DO VI ENCONTRO DE GEÓGRAFOS DA AMÉRICA LATINA, 1 Cd Rom,1998, Buenos Aires
- _____ *Cisão territorial da indústria e integração regional no estado de São Paulo* in GONÇALVES, Flora (org.) *Regiões e Cidades, Cidades nas regiões*, Ed. Unesp/ANPUR, 2003, p.465-476.
- LESSA, Sérgio (2005) *Para além de Marx? –Crítica da Teoria do Trabalho Imaterial*, São Paulo, Editora Xamã.
- LOJKINE, Jean (1995) *A revolução informacional*, São Paulo, Cortez

LOPES, Juarez R. B.(1964) *Sociedade Industrial no Brasil*, São Paulo, Difusão Européia do Livro - Corpo e Alma do Brasil, 2ª edição, 1971.

MERCANTIL, Gazeta. *Telhado de vidro para competir com shopping* in Caderno Grande São Paulo, p.01, 14 de outubro de 1999.

NEGRI, Barjas (1996) *Concentração e desconcentração industrial em São Paulo(1880-1990)*, Campinas, Ed. UNICAMP, Coleção Momento.

PAULA, João A. de. *Desenvolvimento Científico e Tecnológico no Brasil. Revista de Economia Política*, São Paulo:Editora 34, 1999, vol. 19, nº2, (74), **abril-junho**

PEREIRA, João Carlos (1984) *Formação Industrial do Brasil e outros estudos*, São Paulo, Ed. Hucitec – Secretaria de Estado da Cultura.

PRADO, Eleutério (2005) *Desmedida do valor-crítica pós-grande indústria*, São Paulo, Xamã

PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTO ANDRÉ. *Sumário de dados de Paranapiacaba e parque andreense*, Santo André, 2004, 76p. Disponível em www.santoandre.sp.gov.br/paranapiacaba.

REIS, Nestor Goulart (2006) *Notas sobre urbanização dispersa e novas formas de tecido urbano*, São Paulo, Via das Artes.

SAKATA, Margarida N. *Projeto Eixo Tamanduatehy: Uma nova forma de intervenção urbana em Santo André?* Dissertação de Mestrado apresentada a Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo –USP, São Paulo, 2006, 195p.

SANFO, Boubakar. *Complexo industrial automobilístico e seus impactos sócio-espaciais no ABC*, tese de doutorado apresentada ao Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia Letras e ciências Humanas da Universidade de São Paulo, 2002, 148p.

SANTOS, Magda (2002) *Águas revoltas: história das enchentes em Santo André*, Santo André, Semasa, PMSA.

SANTOS, Milton. (1978) *Por uma geografia nova*, São Paulo, Edusp, 6ª edição, 2004

_____ (1979) *Economia Espacial*, São Paulo, Edusp, 2ª edição, 2003

_____ (1982) *Pensando o espaço do homem*, São Paulo:Edusp, 2004, Coleção Milton Santos vol.5, 5ªed, 90p.

_____ (1985) *Espaço e Método*, São Paulo, Nobel

_____ (1988) *Metamorfoses do espaço habitado*, São Paulo, Hucitec, 1991, 2ª edição.

_____ (1990) *Metrópole corporativa fragmentada – o caso de São Paulo*, São Paulo:Nobel:Secretaria do Estado de Cultura.

_____ (1994) *A urbanização Brasileira*, São Paulo:Hucitec, 2ªed, 155p.

_____ (1994) *Técnica, Espaço, Tempo – Globalização e Meio Técnico Científico Informacional*, São Paulo:Hucitec, 1998, 4ªed, 190p.

_____ (1994) *Por uma Economia Política da Cidade- O caso de São Paulo*, São Paulo:Hucitec- Educ.

_____ [1996] (2002) *A natureza do espaço- Tempo e Técnica, Razão e Emoção*, São Paulo, Edusp, Coleção Milton Santos, vol. 01.

_____ (2000) *Por uma outra Globalização- do pensamento único à consciência universal*, Rio de Janeiro: Record, 2000, 3ª ed, 174p.

_____ *Da totalidade ao lugar*, São Paulo:Edusp, 2005, Coleção Milton Santos, vol. 07.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, M.Laura, SOUZA, M.A. Aparecida de (orgs)(1994) *Território- globalização e fragmentação*, São Paulo, Hucitec- ANPUR, 1998, 4ªedição.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, M.Laura.(2001) *O Brasil: Território e sociedade no início do século XXI*, Rio de Janeiro:Record, 2004, 6ª edição, 473p.

RODRIGUES, Marly.(2001) *Linhas e Trajetos – a história do serviço de transporte coletivo em Santo André*, Santo André, Prefeitura Municipal de Santo André, Secretaria de Serviços Municipais, EPT, 2ª edição, revista e ampliada.

SCARLATO, Francisco S.(1987) *Metropolização de São Paulo e o terceiro mundo*, São Paulo, Ed. Iglu.

SCOOT, A. J.; AGNEW, J.; SOJA E. W.; STORPER,M. *Cidades-regiões globais. Espaço & Debates* 41, São Paulo, 1999, p.11-24 (Aliança e Competição entre as cidades)

SCHIFFER, Sueli. (Org) et. al. *Globalização e Estrutura Urbana*, São Paulo, 2004, Editora Hucitec, Fapesp, Coleção Arte e vida urbana

SEBRAE-SP. *Diagnóstico sócio econômico, tendências e potencialidades dos municípios e região do Grande ABC*, São Paulo, setembro de 1998, PRODER- Programa de Emprego e Renda.

SECRETARIA DE DESENVOLVIMENTO E AÇÃO REGIONAL DA PMSA. *Observatório Econômico*, Santo André, nº 1-10, 2004-2006.

SMITH, Neil. (1988) *Desenvolvimento desigual*, Rio de Janeiro, Ed. Betrand Brasil.

SOUZA, Maria A de. (1988) *Governo Urbano*, São Paulo, Nobel, Coleção Espaços.

SPÓSITO, E S. *Fluxos e localização Industrial* in SPÓSITO, E. (org.) *Região Cidade e Poder*, Presidente Prudente: Ed. Unesp, 1996, p.69-96

SUZIGAN, Wilson (2000) *Indústria Brasileira, Origem e desenvolvimento*, São Paulo, Ed.Hucitec - Ed. UNICAMP, Economia e planejamento, Série teses e pesquisas

_____. *Aglomerções industriais. Revista de Economia Política*, vol. 21, nº3 (83), São Paulo: Editora 34, 2001, **junho-setembro**

SWEEZY, Paul M.(1976) *Teoria do desenvolvimento capitalista*, Rio de Janeiro, Zahar Editores, 4ª edição

THOMAS, Eva V. *As incertezas do terciário* in *O terciário econômico*, Seleção de textos nº 16 – Associação dos geógrafos brasileiros, São Paulo, junho, 1986.

TINOCO, A.de C. *Integração ou fragmentação? O impasse gerado pelo fetichismo da desconcentração*, *Espaço & Debates – Revista de estudos Regionais e Urbanos*, São Paulo, 2001, Ano XVII, nº 41, p.46-65.

TUNES, Regina Helena. *Da desconcentração à reconcentração industrial: a análise da relação entre a dinâmica do espaço e a dinâmica dos ramos industriais no município de São Paulo no final do século XX*, Dissertação de mestrado apresentada ao programa de pós-graduação em Geografia Humana da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2004, 177p.

VILLAÇA, Flávio (1998) *Espaço intra-urbano no Brasil, São Paulo* : Studio Nobel

WOOD, E.W. *A origem do Capitalismo*, Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2001, 143p.