

PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE SÃO PAULO
PUC-SP

MARCELO DEBONIS

A Dinâmica da Expansão Urbana no Município de São Paulo:
Os impactos do Rodoanel Mário Covas para o Distrito de Perus.

MESTRADO EM CIÊNCIAS SOCIAIS

São Paulo
2011

MARCELO DEBONIS

A Dinâmica da Expansão Urbana no Município de São Paulo:
Os impactos do Rodoanel Mário Covas para o Distrito de Perus.

Dissertação apresentada à Banca Examinadora da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, como exigência parcial para obtenção do título de MESTRE em Ciências Sociais (área de concentração: Sociologia), sob a orientação da Prof^a. Dr^a. Ana Amélia da Silva

Mestrado em Ciências Sociais
Pontifícia Universidade Católica de São Paulo
São Paulo
2011

BANCA EXAMINADORA:

Dedicatória

À Marcia, meu amor,
companheira de todos os
instantes;

Aos meus pais, Antonio e
Jorgina, por serem exatamente o
que são.

Agradecimentos

Às professoras Vera L. Michalany Chaia, coordenadora do Programa de Estudos Pós-Graduados em Ciências Sociais e Ana Amélia da Silva, minha orientadora, pela oportunidade do recomeço, confiança e compreensão;

À Marcia por acreditar e motivar, pelas acaloradas discussões e pela paciência nos momentos de maior necessidade;

A todos os amigos, os que estiveram mais presentes e àqueles que estão mais distantes, pelo apoio e motivação;

À Luciana, pelo incentivo nos momentos de desesperança e pelo apoio técnico.

Ao Ailton Pereira Liberal, comprometido com as demandas de Perus e pelas preciosas informações;

Aos professores, alunos e colaboradores do Fábrica do Conhecimento, que todo dia me fazem lembrar como é importante poder partilhar;

Aos amigos do Sindicato dos Queixadas, Tião, Sidnei...e em especial à Silvana, pelo apoio e temperança;

A todos os entrevistados, pela disponibilidade e compromisso com a verdade;

Aos meus pais, pela maravilhosa possibilidade de existir e poder partilhar com eles mais essa conquista.

Lista de siglas e abreviaturas

AAE - Avaliação Ambiental Estratégica
AMA - Assistência Médica Ambulatorial
ANFAVEA - Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores
AVC- Associação Viva o Centro
CCR - Companhia de Concessões Rodoviárias
CETESB - Companhia de Tecnologia de Saneamento Ambiental
CBCPP - Cia Brasileira de Cimento Portland Perus
CLA - Centro Logístico Anhanguera
CMTC - Cia Municipal de Transportes Metropolitanos)
CPI - Comissão Parlamentar de Inquérito
CDHU - Companhia de Desenvolvimento Habitacional Urbano
CIEFPP - Companhia Industrial Estrada de Ferro Perus Pirapora
COHAB - Companhia Metropolitana de Habitação
CPTM - Companhia Paulista de Trens Metropolitanos
CONDEPHAAT - Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico
CEEESP - Conselho de Expansão Econômica de São Paulo
CONFEMA - Conselho do Fundo Especial de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável
CONSEMA - Conselho Estadual do Meio Ambiente
CPTM - Cia Paulista de Trens Metropolitanos
DEM - Democratas
DER - Departamento de Estradas e Rodagem
DERSA - Desenvolvimento Rodoviário S.A
DNIT - Departamento Nacional de Infraestrutura e Transportes
EFSJ - Estrada de Ferro Santos à Jundiaí
EIA - Estudo de Impacto Ambiental
EMPLASA - Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano S/A
EFPP - Estrada de Ferro Perus Pirapora
FEBRABAN - Federação Brasileira de Bancos
FSP - Jornal Folha de São Paulo
GaWC - Globalization and Word Cities
GTI - Grupo de Trabalho Intergovernamental
IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IPVS - Índice Paulista de Vulnerabilidade Social
IDORT - Instituto para o Desenvolvimento e Organização Racional do Trabalho
ISA - Instituto Sócioambiental
ISO - Sistema Internacional de Normatização
LABHAB- FAUUSP - Laboratório de Habitação e Assentamentos Humanos da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo

MDL - Mecanismo de Desenvolvimento Limpo
MOSMSP - Movimento de Oposição Sindical Metalúrgica de São Paulo
OP - Orçamento Participativo
OESP - Jornal O Estado de São Paulo
OMC - Organização Mundial do Comércio
ONG's - Organizações Não Governamentais
ONU - Organização das Nações Unidas
OSCIP's - Organizações da Sociedade Civil de Interesse Público
P&D - pesquisa e desenvolvimento
PIB - Produto Interno Bruto
PECRJ - Plano Estratégico da Cidade do Rio de Janeiro
PMSP - Prefeitura Municipal de São Paulo
PP - Partido Progressista
PPP - Parcerias Público-Privadas
PNUD - Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento
PAC - Programa de Aceleração do Crescimento
PSDB - Partido da Social Democracia Brasileira
PT - Partido dos Trabalhadores
RFFSA - Rede Ferroviária Federal
RMC - Região Metropolitana de Campinas
RMSP - Região Metropolitana de São Paulo
RADA - Relatório de Avaliação Anual de Desempenho Ambiental
SPR - São Paulo Railway
SECOVI - Sindicato das Empresas de Compra, Venda, Locação e Administração de Imóveis Residenciais e Comerciais de São Paulo
SEMPLA - Secretaria de Planejamento
SPTURIS - Secretaria Municipal de Turismo
SMTRAB - Secretaria Municipal do Trabalho
SBT - Sistema Brasileiro de Televisão
UAM - Unidade Ambiental de Moradia
ZAC's - Zones d'Amenagement Concerté

Índice de mapas, fotos, tabelas e gráficos

<i>Pág. 40</i>	<i>Mapa 1:</i>	Traçado da Rodovia Anhanguera em 1948.
<i>Pág. 46</i>	<i>Foto 1:</i>	Assembleia no <i>Sindicato dos Queixadas</i> em Perus em 1962.
<i>Pág. 48</i>	<i>Foto 2:</i>	Recebimento, à luz de velas, de sete anos de salários da greve de 1962.
<i>Pág. 56</i>	<i>Foto 3:</i>	Vala Comum, Cemitério Dom Bosco, em Perus.
<i>Pág. 77</i>	<i>Gráfico 1:</i>	Produção de automóveis no Brasil.
<i>Pág. 90</i>	<i>Tabela 1:</i>	Ranking das Megacidades.
<i>Pág.105</i>	<i>Mapa 2:</i>	Trecho Oeste do Rodoanel Mário Covas.
<i>Pág.114:</i>	<i>Mapa 3:</i>	Mapa ambiental do Município de São Paulo.

RESUMO

O objetivo desta dissertação é refletir sobre os impactos sócioambientais verificados em regiões onde tem se desenvolvido obras viárias infra-estruturais de grande porte, sobretudo as do modal rodoviário, tomando-se como exemplo o distrito de Perus na cidade de São Paulo, onde, no ano de 2002, foi entregue ao tráfego o trecho-oeste do Rodoanel Mário Covas. Selecionou-se para estudo os impactos de caráter ambiental, social e político gerados pela obra na região como um todo e no distrito mais especificamente. A pesquisa privilegiou a compreensão das complexas relações inerentes ao estabelecimento e consolidação dos interesses representados pelas várias esferas envolvidas, isto é, o poder público, as premissas da iniciativa privada e as ambições dos munícipes residentes na localidade. Estabeleceu-se o levantamento histórico de ocupação do distrito e do desenvolvimento da obra viária. Tendo como referências teóricas o contexto da mundialização, a ideologia das cidades globais e a cultura rodoviarista no Brasil, foram investigadas as peculiaridades do processo de implantação do anel viário na região, o papel representado pelo poder público e pelos interesses privados ao longo do processo e as metamorfoses mais significativas verificadas no âmbito do distrito de Perus. De forma mais precisa, se pretendeu investigar as consequências da nova realidade representada pela construção do Rodoanel, as contradições que se estabeleceram ao longo do processo e as possíveis repercussões para o distrito.

Palavras-chave: 1. Distrito de Perus; 2. Rodoanel Mário Covas; 3. Rodoviarismo;
4. Cidade Global; 5. Plano de Bairro.

ABSTRACT

The objective of this dissertation is to reflect about the socio-environmental impacts in areas where big size infrastructure roadworks have been developed, specially those of highway mode, taking as example the district of Perus in the city of São Paulo where in the year of 2002, it was released for the traffic the west stretch of betway Mário Covas. There were selected for this study the environmental, social and political impacts generated in the region as a whole and specifically in the district. The research focused the comprehension of the complex relationships inherent in the set up and consolidation of the interests represented by several parts involved, i.e., the government, the premises of private enterprises and the ambition of the citizens living in this location. It was made a hystorical survey of the district occupancy and of the development of the roadworks. Taking as theoretical reference the context of mondialization, the ideology of global cities and the culture of road transport in Brazil, there were investigated the peculiarities of the implementation process of the beltway in the region, the role represented by governmet and by private enterprises during the process and the most significant metamorphoses verified in the scope of Perus district. More accurately, the intention was to investigate the consequences of the new reality represented by the construction of the beltway, the contradictions that were established throughout the process and the eventual repercussions for the district.

Keywords: 1. Perus district; 2. Beltway Mário Covas; 3. Road culture; 4. Global cities; 5. District plan.

SUMÁRIO

Introdução.....	11
Capítulo I – O Distrito de Perus: origem e desenvolvimento.....	28
1.1 O distrito de Perus: das ferrovias ao rodoviarismo.....	30
1.2 Perus no contexto do desenvolvimento rodoviarista.....	37
1.3 A Fábrica de Cimento e os Queixadas	43
1.4 Rodovia Bandeirantes, Parque Anhanguera e Aterro Sanitário Bandeirantes	50
1.5.Perus: da década de 90 aos dias atuais	52
Capítulo II – Alguns Apontamentos Sobre a Consolidação da Ideologia Rodoviarista no Brasil	63
2.1 O Rodoviarismo no Brasil: das oligarquias cafeeiras ao mundo globalizado, uma prática secular.....	64
2.2 O Rodoviarismo na atualidade: contradições e permanências	74
2.3 O Rodoanel: corolário da política rodoviarista no Brasil.....	82
Capítulo III - Mundialização e Cidades Globais	88
3.1 Da Metrópole à Cidade Global: breve histórico	89
3.2 Barcelona: paradigma referencial inicial na construção da ideologia da <i>São Paulo Global</i>	93
Capítulo IV - Plano de Bairro de Perus, Rodoanel e a Especulação Imobiliária.....	104
4.1 Impactos iniciais da construção e entrada em operação do Rodoanel para o distrito de Perus	105
4.2 O distrito de Perus no contexto da expansão urbana da cidade de São Paulo	112
4.3.Rodoanel trecho-oeste: elemento indutor da ocupação urbana	116
4.4 O Rodoanel e a questão da mobilidade urbano-espacial no Distrito de Perus.....	126
4.5 Do Plano Diretor Estratégico do município de São Paulo aos Planos de Bairro	131
4.6.O Plano de Bairro de Perus: o mini-anel viário e a estratégia das unidades ambientais de moradia.....	137
4.7.O Plano de Bairro de Perus: a ideologia da construção de instrumentos de participação popular e o discurso desenvolvimentista	140
4.8 Plano de Bairro de Perus: estratégia de viabilização da especulação no entorno do Rodoanel Mário Covas?	144
Considerações Finais.....	151
Referências Bibliográficas.....	155
Anexos.....	159

INTRODUÇÃO

A relevância de um objeto de pesquisa relaciona-se, sem dúvida, às implicações sociológicas que dele podem advir. Portanto, os procedimentos teórico-metodológicos visando a seleção da temática, a definição do recorte temporal e locacional, assim como, a definição do objeto e dos objetivos da pesquisa, devem pautar-se, de um lado, pela relevância da temática para a compreensão sociológica do objeto e suas derivações e, de outro, segundo Bourdieu (1989:34), pela indissociável necessidade do próprio pesquisador em encontrar resposta às suas inquietações, na medida em que “o sociólogo tem um objeto a conhecer, de que ele próprio é produto...”.

Nesta perspectiva, não só as demandas acadêmicas, mas também a busca de compreensão das transformações urbano-espaciais do entorno em que o pesquisador está inserido constituem-se em elementos motivadores essenciais para que se empreenda a investigação a que esta dissertação se propõe.

A essas motivações de ordem científica e pessoal, coaduna-se também a real possibilidade de se construir uma contribuição de caráter acadêmico visando o enriquecimento da compreensão dos processos de luta, nos quais as populações estabelecidas nas *franjas* das grandes cidades, neste caso, a cidade de São Paulo, sempre estiveram envolvidas¹.

¹ Neste sentido, são históricas, por exemplo, as várias manifestações contrárias ao Aterro Sanitário Bandeirantes no bairro de Perus, conhecido localmente simplesmente como “Lixão”. A origem destes movimentos remonta ainda à década de 1980, mais precisamente a 1985 (Movimento SOS-Saúde; Fora Lixão), e os integrantes dos diversos movimentos sociais permanecem mobilizados até hoje, na luta agora, contra ameaças de ampliação ou mesmo instalação de novos “lixões” no bairro.

Assim, a presente dissertação constituiu-se a partir da necessidade de compreensão das metamorfoses urbano-espaciais, em termos históricos e contemporâneos, identificadas na região/objeto de investigação, o distrito de Perus, localizado na zona noroeste² do município de São Paulo, principalmente a partir do ano de 2002, quando da entrada em funcionamento da alça oeste do Rodoanel Mário Covas.

Na condição de residente do distrito e, como outros tantos milhares, impactado pelas diversas transformações de caráter urbano e social vivenciadas pela localidade, sobretudo nas últimas três décadas, pôde-se, a partir da própria experiência vivida aliada às preocupações derivadas da trajetória acadêmica, inferir que os diversos processos de intervenção urbano/espacial na localidade, não têm, aparentemente, considerado as próprias questões locais e não apontam para a harmonização dos interesses da população local com as demandas representadas pelos agentes urbanos³ envolvidos.

Segundo Harvey (2006:50), “a acumulação de capital se destina a ser geograficamente expansível, e faz isso pela progressiva redução do custo de comunicação e transporte”. Isto é, a lógica inerente ao desenvolvimento do espaço capitalista, sempre objetivando a maior acumulação de capital possível, prescinde da “anulação do espaço pelo tempo”⁴, essa é uma das condições essenciais para que se viabilize a realização do

² Em sua totalidade, a região noroeste da capital é composta pelas seguintes subprefeituras e seus respectivos distritos: Casa Verde (Casa Verde, Cachoeirinha e Limão), Freguesia do Ó (Freguesia do Ó e Brasilândia), Perus (Perus e Anhanguera) e Pirituba (Pirituba, Jaraguá e São Domingos).

³ Entende-se por agentes urbanos, o conjunto de atores envolvidos no processo. Assim, adotamos a abrangência sugerida por Ferreira, “a idéia da cidade global vem se consolidando em São Paulo, sendo adotada por um número significativo de agentes, **seja do mercado, da academia ou do poder público...**” (2007:39) – grifo nosso.

⁴ A ideia de que na sociedade contemporânea, a aceleração do tempo leva a uma espécie de “contração virtual” do espaço, pode ser melhor compreendida a partir do raciocínio desenvolvido pelo autor no capítulo 17 de sua obra *Condição Pós-Moderna*. Nessa o autor parte de um questionamento onde estabelece relações entre a passagem do fordismo para a acumulação flexível e sua interferência nos usos e significados do espaço e do tempo. HARVEY, David. *Condição Pós-Moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. São Paulo, Ed. Loyola, 2003, 12ª ed, p. 257-276

lucro. Neste sentido, torna-se fundamental ao desenvolvimento da sociedade capitalista, entre tantos outros quesitos, o incremento dos meios de transportes.

Esse processo, contudo, não ocorre de forma harmoniosa. As novas paisagens criadas pela produção do espaço capitalista são sempre marcadas por relações de contradição, tensão social e econômica. Assim, como nos relembra Harvey:

“A teoria marxista ensina como relacionar, teoricamente, a acumulação e a transformação das estruturas espaciais, e, no fim, é claro, fornece um tipo de compreensão teórica e material que permitirá entender os relacionamentos recíprocos entre geografia e história. (...) Esse processo deve se expandir, acumular, reformar constantemente o processo de trabalho e os relacionamentos sociais na produção, assim como mudar constantemente as dimensões e as formas de circulação.” (2006:55/73)

Essa dinâmica apontada por Harvey, de caráter marcadamente dialético, quando aplicada à realidade do distrito, fica evidenciada ao se observar os diversos movimentos sociais ocorridos e ainda presentes. Desde as lutas operárias dos anos 60, passando pelas manifestações de caráter ambientalista contra a excessiva poluição – ambos os movimentos surgidos em função dos desmandos representados pela existência, por cerca de sessenta anos, de uma fábrica produtora de cimento no distrito -, até o ainda atuante movimento contra o aterro sanitário local, percebe-se o grau de tensão presente nas relações políticas e sociais da localidade.

Nessa perspectiva, esse estudo pautou-se, em termos teórico-metodológicos, pelo conceito de processo. A definição dessa metodologia decorreu do fato de se considerar que o estudo alicerçado no método processual permite a melhor compreensão das mudanças, o contexto das contradições que as movimentam e a compreensão de ambas como resultado

de conjuntos de relações tensas e contraditórias e, menos recorrentemente, harmoniosas.

Como nos ensina Reis,

“Ao estudar a urbanização como processo social, consideramos que nosso objeto de estudo é o conjunto de relações sociais, isto é, relações interpessoais (com dimensões econômicas, políticas, culturais e ideológicas). Nosso interesse não é o estudo de objetos materiais, em sua simplicidade, sejam cidades ou suas partes, mas a compreensão da lógica da organização social, que conduz a determinadas formas de organização do território (no caso, o território urbano) e sobretudo à lógica das decisões, que levam à mudança, isto é, os projetos.” (2006:53)

A opção pelo viés metodológico processual decorreu também da necessidade de ir além da dimensão das transformações urbanas em si. Neste sentido, permitiu uma abrangência maior para a compreensão, não só dos aspectos infra-estruturais, mas, sobretudo, da teia de relações sociais que preside a lógica da organização territorial e social do espaço urbano e suas contradições, no distrito de Perus.

A partir dos estudos preliminares do objeto, pôde-se perceber que para que o percurso investigativo traçado obtivesse êxito, era necessário que se considerasse o contexto mais amplo no qual o objeto de pesquisa encontrava-se inserido, sobretudo quanto às dimensões espaciais e ideológicas que permeiam a realidade no momento em que a chamada mundialização impõe-se como processo inexorável. Isto é, foi necessário ampliar a compreensão sobre a forma pela qual, neste contexto, tem se constituído a *ideologia da cidade global* e os aspectos principais, componentes de seu discurso.

De um lado, considerando os aspectos mais palpáveis da mundialização econômica,⁵ verifica-se o surgimento da ideologia da cidade global vinculado aos

desdobramentos dos princípios econômicos defendidos e implantados, em maior ou menor grau, pelo neoliberalismo e, portanto,

“...essas teorias, [acerca da cidade global padrão], pretendem que as novas dinâmicas econômicas, de flexibilização e desregulação da economia, de aumento dos fluxos de capital e do papel do capital financeiro, de fortalecimento da economia de serviços por sobre a economia industrial do pós-guerra, estariam provocando a necessidade das cidades responderem a uma nova demanda significativa por edifícios capazes de atender às exigências de um novo e moderno setor econômico, que Sassen chamou de ‘terciário avançado’.” (FERREIRA 2007:02)

De outro lado, menos palpável, mas igualmente importante, observa-se o outro componente desse discurso. Trata-se de seu conteúdo ideológico, pois;

“...a mediação da compreensão pelo conceito de cidade global somente tem contribuído para encobrir com um novo olhar práticas há muito conhecidas, contribuindo mais para a legitimação do que para o seu enfrentamento e superação. Assim, em sua forma paradigma, não se tem receio de afirmar que o conceito de cidade global reproduz o papel ideológico que o planejamento estratégico, seu correlato ativo, desempenha” (CARVALHO, 2000: 81)

Considerando essas dimensões, percebe-se que em ambos os casos, a ideologia da cidade global apresenta a força de um imperativo e as contradições inerentes a eles tem-se

⁵ A política econômica neoliberal, base teórica da mundialização, começou a ser implantada no início dos anos 80 do século passado, por iniciativa de Ronald Reagan, então presidente dos EUA e Margaret Thatcher, a “Dama de Ferro” do Reino Unido. Como nos coloca Perry Anderson, a transformação se inicia de forma global na década de 70, percorre a década de 80 e aporta na década de 90 como uma nova estrutura na relação capital/trabalho. Segundo Harvey, em *Condição Pós-Moderna*, essa nova modalidade de acumulação capitalista denomina-se acumulação flexível. Esta, portanto, é fruto natural da surperacumulação gerada pelo modelo de produção fordista, e tem como base de sustentação, a circulação financeira que necessita de flexibilidade de deslocamento, de investimentos e capitais, de novos processos de trabalho e por fim, dos próprios mercados de trabalho. Para que este “ciclo” se complete, fundamental é a existência das cidades globais.

manifestado nos espaços intra e interurbanos, inseridos que estão na lógica inalterada, com a mundialização, da divisão internacional do trabalho.

O que se pretende no atual estágio da mundialização da economia, é a formação de uma rede de cidades globais consideradas pontos estratégicos para a administração dos interesses dos grandes grupos financeiros, diante das demandas do capitalismo mundializado. Isto é, essas cidades ocupam o papel central na irradiação de inovações tecnológicas e na emissão de ordens que organizam os interesses das cerca de 40 mil empresas transnacionais que dominam a economia mundial.

Conforme nos ensina Milton Santos⁶, o atual contexto histórico caracteriza-se pela formação dos “espaços do mandar” e “espaços do fazer” que se refletem nas relações econômicas, políticas, sociais e culturais assimétricas, representadas pela própria mundialização da economia. Segundo Oliveira;

“A revolução molecular-digital anula a fronteira entre ciência e tecnologia: as duas são trabalhadas agora num mesmo processo, numa mesma unidade teórico-metodológica. Faz-se ciência fazendo tecnologia e vice-versa... O que sobra como produtos tecnológicos são apenas bens de consumo... Do ponto de vista da acumulação de capital, isso tem fundas conseqüências. A primeira e mais óbvia é que os países ou sistemas capitalistas subnacionais periféricos podem apenas copiar o descartável, mas não copiar a matriz da unidade técnico-científica... A segunda, menos óbvia, é que a acumulação que se realiza em termos de cópia do descartável também entra em obsolescência acelerada, e nada sobra dela...” (2003: 139)

⁶ Milton Santos, interessado na compreensão das novas dinâmicas da sociedade e do território, os espaços da globalização e suas contradições, a nova urbanização impulsionada pelo meio técnico-científico-informacional e as tensões e oportunidades recriadas na grande cidade periférica, focava sua análise na busca de entendimento da natureza atual dos sistemas técnicos e sua utilização. Para ele, a técnica desponta como um elo entre "os sistemas de objetos e os sistemas de ações", materializado nos “espaços do mandar e espaços do fazer”.

É possível perceber, portanto, que o imperativo transforma-se em uma espécie de totalitarismo⁷. O aparente triunfo do neoliberalismo, apoiado em seus dois sustentáculos principais: a reestruturação produtiva, baseada na introdução cada vez maior de P&D - pesquisa e desenvolvimento -, e o consumismo como forma de integração das massas populares a esse sistema, acaba por impor uma conduta política baseada numa espécie de “ideologia do consenso”⁸. Essa, representada pela necessidade de adaptação de todos os países aos processos normativos⁹ estabelecidos pelas diretrizes dos mecanismos de regulação internacional, impõe e dissemina as demandas dos países centrais do capitalismo.

Aos países da periferia do sistema, resta corroborarem, adaptarem-se e, na maioria dos casos, copiarem os bens materiais e simbólicos - como é o caso da ideologia da cidade global - emanados pelos centros decisórios.

O que parece se evidenciar é essa ideologia, inserida que está no contexto da mundialização, tornou-se uma espécie de novo paradigma, que visa em última instância, “a transformação das metrópoles em cidades globais” (CARVALHO, 2000: 81).

⁷ Francisco Oliveira coloca que vivemos uma espécie de totalitarismo neoliberal. Nele, a hegemonia surgiria a partir da fusão entre coerção e consenso ativo das massas, portanto, a adesão das massas à ideologia da classe dirigente é elemento fundamental. Para Oliveira é exatamente neste aspecto que se formula o totalitarismo neoliberal: a ideologia consumista como forma de integração/inclusão social, parece ter tomado o lugar da ideologia política. Dessa forma, a classe dominante atual, nem sequer preocupa-se com a adesão das massas ao seu discurso ideológico, pois até mesmo “o partido político da era da indeterminação não conduz, é conduzido pelas pesquisas de opinião e de intenção de voto e pela imagem” (OLIVEIRA, 2007: 41)

⁸ Vários autores trabalhados nesta dissertação utilizam-se dessa expressão para situar as discussões que propõem acerca da cidade global: Ferreira (2007), Arantes (2007), Vainer (2007), entre outros.

⁹ Os padrões normativos presentes na mundialização englobam diferentes setores da vida econômica e política, desde acordos, *ditos* multilaterais, que visam organizar o comércio internacional através da OMC (Organização Mundial do Comércio), até a expedição de certificados de qualidade, para o setor produtivo, como é o caso do sistema ISO (Sistema Internacional de Normatização).

Com a metrópole paulistana a situação não é diferente. Ao observar-se a realidade urbana da cidade, à luz de mais essa *receita* neoliberal, percebe-se, de um lado, “uma parcela da cidade que se projeta como uma nova centralidade em São Paulo; centralidade que é, em verdade, não um fato, mas um processo social, uma imposição espacial de poder econômico e político” (FIX, 2007: 12-13), e que, portanto, reflete a disputa pelos espaços de valorização e expansão do capital, sobretudo do capital imobiliário, que busca se fixar e circular no “meio ambiente construído”¹⁰.

Assim, verificam-se esforços em adequar ou qualificar a cidade em busca de espaço entre as cidades globais, ou ainda, minimamente, garantir a inserção desta no mercado mundial.

Ocorre, por outro lado, que essas *novas centralidades*, que se apresentam de forma descentrada, isto é, que em geral criam novos centros dedicados às finanças e aos negócios urbanos, que recorrentemente não correspondem aos *centros tradicionais*¹¹ já existentes e quase sempre bastante degradados. Dessa forma, observa-se uma dinâmica bastante perversa, pois segundo o que nos coloca Flávio Villaça¹², “as ‘máquinas antiurbanas’...designam essas ‘cidades’ dentro da cidade, ‘cidades’ que negam a cidade, que voltam as costas a ela”.

Portanto, torna-se claro, que os processos de constituição da *São Paulo Global*, não tem sido capazes de conceber o espaço urbano da metrópole como um todo. Intensificam-se os investimentos privados e, principalmente públicos, em setores de interesse do

¹⁰ Citado por Fix (2007:14), este conceito - *meio ambiente construído* -, utilizado por David Harvey, refere-se a um “vasto sistema de recursos socialmente produzidos, compreendendo o valor de uso embutido na paisagem física, que pode ser utilizado para produção troca e consumo” (D. Harvey, *Limits to Capital*, p. 233).

¹¹ O caso de São Paulo é exemplar: o “centro velho” em abandono, nas décadas de 1960-70, fez surgir a Avenida Paulista como “novo centro”, que a partir, principalmente, da década de 80, tem se expandido para o “quadrante” ou “vetor” sudoeste, da cidade, área da pesquisa de Fix (2007) e Ferreira (2007)

¹² Em excelente prefácio ao livro de Mariana Fix (2007: 09).

mercado imobiliário, como é o caso do vetor sudoeste da capital, e negligenciam-se os dilemas mais elementares enfrentados pelas populações de baixa renda, sobretudo aquelas situadas nos distritos que compõe as chamadas regiões periféricas da cidade.

Considerando então o atual contexto histórico, fortemente marcado pela ideologia da cidade global e a realidade inicialmente desvelada no distrito de Perus, foram elencados três aspectos centrais condutores da análise ao longo do trabalho desenvolvido:

- a) as intervenções infraestruturais recentes - o Rodoanel em si;
- b) os interesses representados pela especulação imobiliária e
- c) apropriação do discurso cultural/sustentável, tanto pelos agentes urbanos, quanto pelos movimentos sociais locais.

Vale destacar que a trajetória que resultou neste recorte temporal e metodológico foi tarefa bastante árdua. No início do processo, por volta no ano de 2007, objetivava-se a delimitação de um objeto de estudo bem mais amplo, onde desde o início procurou-se construir a categoria *Corredor Anhanguera*¹³, para designar uma imensa área que se estende por cerca de 15 quilômetros, na zona noroeste do município de São Paulo, ao longo da rodovia Anhanguera.

Nesse trecho da rodovia, que se estende desde a Marginal Tietê - Ponte Atílio Fontana - até o limite do município de São Paulo, na região de confluência entre os municípios de Caieiras e Cajamar, formaram-se, ao longo do tempo, quatro importantes distritos paulistanos: Anhanguera, Jaraguá, Perus, Pirituba, e São Domingos.

¹³ Essa imensa *avenida urbanizada*, representada pela rodovia Anhanguera, que estende-se desde São Paulo até Campinas, em seus 15 quilômetros iniciais - desde a ponte Atílio Fontana, no distrito da Lapa até, ao menos a praça de pedágio, situada no distrito de Perus -, que atravessa boa parte da zona noroeste da capital, apresenta grande importância para o fluxo de mercadorias, capitais e habitantes nesta região.

No contexto geral, o *Corredor Anhanguera* é parte integrante da *primeira macrometrópole do hemisfério sul*, que segundo o Caderno Especial do Jornal *O Estado de São Paulo* de 03/08/2008, apresenta as seguintes características:

“São 300 mil veículos que circulam todo dia pelo complexo rodoviário mais movimentado de São Paulo, as Rodovias Anhanguera e Bandeirantes. No entremeio fica o parque industrial mais rico do País, que responde por 65,3% do Produto Interno Bruto estadual ou 22,1% do nacional, uma economia de R\$ 475 bilhões. Estudo da Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano (Emplasa), com base em imagens de satélite do Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais (Inpe) e obtido com exclusividade pelo Estado, indica que entre os dois aglomerados urbanos não há mais que meros 14 km entre bairros com o mínimo de 72 moradias, conceito mundial para definir uma macrometrópole, a junção de duas regiões metropolitanas,(...) Os 65 municípios localizados às margens ou bem próximos das duas rodovias estão ligados. Em cada grupo de 100 brasileiros, 12 moram nessa mancha. Sua extensão de 11.698 quilômetros quadrados equivale a 0,27% do território brasileiro, mas abriga mais gente do que países como Chile, Bélgica e Holanda. **"Hoje não temos uma rodovia, mas uma avenida urbanizada ao longo da Via Anhanguera"**, afirma o arquiteto Nestor Goulart Reis, da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (USP).” (OESP; Megacidades, 03/08/2008 - grifo nosso)

A complexidade representada pela imensa área impunha, necessariamente, um estudo bastante minucioso e ao mesmo tempo abrangente. Somente dessa forma, os aspectos específicos de cada um dos distritos, concernentes ao propósito do trabalho, poderiam ser investigados e analisados de forma aprofundada e detalhada. Constituiu-se, sem dúvida, um excepcional desafio do qual não se tencionava declinar.

Todavia, considerando as dimensões temporal e logística, compreendeu-se, sobretudo em função da exiguidade temporal, tratar-se de uma tarefa por demais grandiosa para esta dissertação.

Reconhecida essa limitação, tornou-se evidente que a melhor maneira de conduzir a investigação era a definição de uma área de abrangência menor.

Com a adoção deste procedimento, considerando as limitações anteriormente citadas e a relevância sociológica do objeto a ser delimitado, tornou-se possível o início do processo de pesquisa, limitada agora, apenas ao distrito de Perus, um dos componentes do *Corredor Anhanguera*.

Posteriormente, em nova empreitada de caráter acadêmico, tendo por parâmetro esse estudo inicial, será possível dar prosseguimento e aprofundamento ao processo investigativo acerca do *Corredor Anhanguera* como um todo.

Assim, para a definitiva constituição do objeto de pesquisa, definiram-se então dois critérios fundamentais. De um lado, a contribuição que o objeto de pesquisa poderia oferecer na busca de uma melhor compreensão acerca da dinâmica da suposta transformação do *status* econômico de São Paulo¹⁴ e, neste contexto, o impacto que a principal obra viária em curso no país – o Rodoanel – tem acarretado no distrito e, de outro, a relevância histórica do objeto de investigação.

Note-se ainda, que como residente da referida localidade por mais de 30 anos e previamente conhecendo algumas das importantes demandas do distrito, devido a atuação em diversos movimentos sociais, políticos e culturais, sobretudo nas décadas de 80 e 90, a motivação de âmbito pessoal apresentou papel crucial no processo que levou à definitiva delimitação dos elementos constituintes da pesquisa.

¹⁴ Discute-se muito, ao menos nos últimos vinte anos, o fato de que a função urbana da cidade de São Paulo estaria sofrendo um processo de transformação, isto é, de que a metrópole, no passado conhecida como a “locomotiva do Brasil”, numa clara alusão ao seu importante poderio industrial, estaria agora, em consonância com as metamorfoses associadas ao processo de globalização, tornando-se uma metrópole voltada, cada vez mais, para o Setor Terciário da economia.

Assim, de certa forma, o percurso que resultou na definição deste objeto de pesquisa, iniciou-se em meados da década de 1980¹⁵, quando integrava o Centro Cultural Ajuá-Perus, e atuava no projeto que propunha a criação do Centro de Cultura do Trabalhador e a reativação da Estrada de Ferro Perus Pirapora (EFPP). Tal projeto teria como espaço físico, as instalações da Cia Brasileira de Cimento Portland Perus (CBCPP), que encontrava-se em processo de falência e mais tarde, durante a gestão Luiza Erundina, como resultado de nossa militância, viria a ser tombada pelo Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico (CONDEPHAAT) do estado de São Paulo.

O objetivo era, não só resgatar e preservar a memória do primeiro complexo cimenteiro do Brasil, fundado em 1926 e a luta dos Queixadas¹⁶, mas também, estabelecer um projeto mais amplo, que considerasse a dimensão *eco-turístico-sustentável*, o que possibilitaria novas formas de geração de trabalho e renda para o distrito.

O resgate desse projeto, o desenvolvimento de ações no sentido de sua constituição e os vários atores envolvidos figuravam, portanto, como objetos de pesquisa inicial, como proposto no pré-projeto apresentado quando do ingresso no programa de pós graduação em Ciências Sociais.

¹⁵ Em meados da década de 1980, quando adolescente, engajei-me politicamente ao Partido dos Trabalhadores. Participei da fundação, em 1985, da corrente trotskista *LPS* (Luta pelo Socialismo), uma dissidência da *DS* (Democracia Socialista), onde militei até meados de 1990, quando esta fundiu-se à corrente, também trotskista, *O Trabalho*. As especificidades do bairro de Perus faziam com que nossa militância estivesse mais voltada para as demandas do bairro, assim, tínhamos três frentes de atuação principais: o movimento “SOS-Saúde, fora lixão”, o Centro Cultural Ajuá-Perus, e a militância intrapartidária em si. A partir de 1988, metalúrgico que era, passei a militar também na CUT (Central Única dos Trabalhadores), mais precisamente no Movimento de Oposição Sindical Metalúrgica de São Paulo (MOSMSP), ligado ao *CUT pela Base*.

¹⁶ Trata-se de uma espécie de porco selvagem, que quando atacado busca o grupo para efetuar o revide. Por este nome ficaram conhecidos os trabalhadores da *Cimento Perus*, que realizaram uma das maiores greves da história do país. O movimento durou mais de sete anos e chegou ao fim, com a reintegração dos trabalhadores, em 1969. Retomaremos esta discussão, no capítulo 1, quando procederemos ao resgate histórico da região.

O contato com as temáticas e conceitos desenvolvidos ao longo das discussões acadêmicas possibilitou a percepção de que o objeto de pesquisa poderia ser mais amplo. Não se tratava apenas de compreender o andamento do projeto citado, mas investigar e problematizar um universo maior de fatores que a ele estavam relacionados.

Em termos mais abrangentes, permitiram a compreensão de que o projeto neoliberal de sociedade busca preencher todas as dimensões da vida social. Note-se, por exemplo, que o estabelecimento de padrões normativos, dos mais variados setores, tem contribuído para certo esvaziamento do papel dos Estados-nacionais, o que os coloca à reboque dos imperativos econômicos de interesse transnacional, processo esse profundamente relacionado ao desenvolvimento da ideologia da cidade global.

Por outro lado, ficaram evidentes também, as limitações representadas pelos discursos que apregoam, por exemplo, o lema pós-moderno do “pensar global/agir local”, que se constituía em uma das premissas principais do projeto que visava investigar.

Portanto, pela necessidade de conhecer mais profundamente as questões urbanas, foi possível reforçar a idéia de que o discurso da sustentabilidade, embora ao longo dos anos 80 e 90, tenha se desenvolvido de forma crítica ao ideário neoliberal que se impunha, na atualidade, paradoxalmente, parece guardar estreita relação com os imperativos desse mesmo neoliberalismo, na medida em que em muitas oportunidades torna-se elemento de legitimação do mesmo.

O que se evidenciava ali era o fato de que a temática ambiental tem sido sistematicamente, incorporada pelo discurso do planejamento urbano, não numa perspectiva emancipatória das populações das cidades onde se desenvolvem projetos deste âmbito, mas sim, no sentido inverso, isto é, no intuito da constituição de novos *nichos* mercadológicos relacionados aos interesses dos setores imobiliários, pois se trata de um

elemento que agrega valor na venda de seus projetos, inseridos que estão no discurso da cidade global.

A retomada das discussões acerca da indistinção entre o público e o privado no Brasil, herança da tradição ibérica/patrimonialista, que sempre representou, apresentaram também papel central pois compuseram um dos eixos analíticos de maior importância. Como já apontava Sérgio Buarque de Holanda na década de 30, impera no Brasil, uma espécie de “promiscuidade política” nas altas esferas do poder. Essa prerrogativa foi de grande valia, sobretudo para a compreensão da dinâmica em que se desenvolveu e pela qual se movimenta ainda, a lógica rodoviária da expansão dos meios de transportes no Brasil. Vale ressaltar, que as investigações desenvolvidas acerca das intervenções infra-estruturais no distrito de Perus concernentes ao Rodoanel, sugerem a permanência desta prática política.

Os efeitos das transformações espaciais e sociais ocorridas e em curso na região, principalmente considerando-se os possíveis impactos do Rodoanel sobre o distrito, apontavam para a necessidade do estabelecimento da ampliação do objeto de pesquisa.

Considerando-se todos esses elementos constitutivos do arcabouço investigativo, foi possível a formulação da hipótese principal do estudo, a saber: a alça oeste do Rodoanel Mário Covas não tem representado a inclusão do distrito nos projetos de uma cidade que se coloca como potencialmente Global, pois tem funcionado muito mais como uma espécie de *muro simbólico*¹⁷, que estabelece a inclusão pela exclusão do distrito na dinâmica de

¹⁷ Expressão proposta por Mônica de Carvalho, e que foi adotada, quando da qualificação do projeto de dissertação em julho/2009.

desenvolvimento da metrópole, e apresenta um caráter muito mais ideológico¹⁸ do que real, no sentido de proporcionar melhorias para a região como um todo.

O que parecia se evidenciar, portanto, é que todas as intervenções urbano-espaciais desenvolvidas na região, desde o Rodoanel até as obras atuais do chamado Complexo Anhanguera¹⁹, pareciam ser frutos de ações coordenadas entre o Estado e a iniciativa privada, à luz da ideologia rodoviarista - e dos interesses que esta representa -, no intuito de adequar a infra-estrutura local para a constituição de um amplo espectro de possibilidades que se vinculavam aos setores de logística e transportes, em geral, e aos interesses na formação de uma significativa reserva para o mercado imobiliário.

A partir da formulação da hipótese principal foi possível estabelecer um conjunto de questionamentos ainda maior, que estruturou e norteou os rumos da pesquisa: O que o resgate histórico de ocupação urbana e desenvolvimento econômico do distrito, profundamente imbricado com o desenvolvimento industrial - ligado à Fábrica de Cimento então existente - nos permitiriam compreender sobre a dinâmica de desenvolvimento que esta vem sofrendo agora, sob o impacto da nova realidade representada pelo Rodoanel? Quais são e para que direção apontam efetivamente os impactos representados pelos atuais projetos infra-estruturais e imobiliários na região? A idealização destes projetos tem levado em consideração os aspectos ligados aos vários problemas de ordem social e econômica locais? Quais são os agentes envolvidos nos projetos nas várias esferas - pública, privada,

¹⁸ A ideologia aqui, é entendida, como sugere Ferreira (2007:47), no seu “sentido forte”, ou seja, como mascaramento, ou “falsa representação teórica da realidade”, em nome dos interesses de determinados grupos economicamente dominantes.

¹⁹ Complexo Anhanguera: Obra viária em andamento na ponte Atílio Fontana e com previsão de conclusão em 2010, que segundo o jornal de bairro Folha Noroeste 09/2009 é fundamental para a região pois: “Com um investimento de R\$ 310 milhões, haverá a criação de novos acessos, construção de viadutos, pontes, implantação de retornos, melhoria de trevo, faixas adicionais, pistas marginais, passarelas e soluções modernas para sistema viário que, além de melhorar a fluidez e segurança no deslocamento, proporcionará grande desenvolvimento para a região”.

movimentos organizados locais etc.-, e quais são os discursos -ambientais, culturais, desenvolvimentistas...-, que visam legitimar suas ações e intervenções? Em que medida a memória operária²⁰ – ligada às lutas dos queixadas até meados da década de 1980 –, tem conseguido sobreviver diante do enorme crescimento urbano, ocorrido no distrito, nos últimos vinte anos?

Dessa forma, orientando-se por essas e outras indagações e em face da pesquisa empírica e da revisão bibliográfica, esta dissertação foi estruturada em quatro capítulos.

O primeiro capítulo, ocupou-se do resgate histórico do distrito de Perus, sobretudo dos aspectos inerentes ao desenvolvimento econômico e social vinculados à existência ali, por cerca de 60 anos, da Fábrica de Cimento Portland Perus e a integração da realidade do distrito à lógica rodoviária, a partir da década de 50.

Tendo como fatos iniciais o desenvolvimento ferroviário, ainda no século XIX, e a instalação da Companhia Brasileira de Cimento Portland - CBCP -, em 1926, o capítulo foi estruturado em três partes.

Na primeira visou-se identificar os antecedentes históricos da ocupação humana regional e sua vinculação sócio-econômica com a cidade de São Paulo; na segunda, compreender a acelerada ocupação regional, vinculada ao êxodo rural, ao desenvolvimento rodoviário e às possibilidades empregatícias relacionadas à Fábrica de Cimento, entre as décadas de 1960 e 1980, e seus desdobramentos, tais como a questão da identificação da população com a historicidade do distrito. Nesta direção, buscou-se compreender se a identidade do distrito, antes vinculada às demandas representadas pela sua clara

²⁰ Esta discussão, proposta por Cibele S. Rizek, quando do processo de qualificação em julho/2009, é de grande importância. Os estudos iniciais sugerem que o distrito apresentava, ao menos até meados da década de 1980, forte identificação com as lutas operárias, abrigando inclusive, até os dias atuais, a sede do Sindicato dos Trabalhadores na Indústria do Cimento. As lutas desenvolvidas por este Sindicato, sobretudo entre as décadas de 1960 e 1980, foram fundamentais para a consolidação desta identidade. Com a nova realidade urbano/comercial do distrito, esta identidade estaria se perdendo?

característica de bairro operário, permanece resistente, ou tem sucumbido diante de todas as metamorfoses vividas, sobretudo nas últimas duas décadas. Na terceira parte, por fim, buscou-se mensurar os impactos das transformações urbano-espaciais vividas nos últimos 15 anos, em função do acelerado crescimento demográfico e sua ligação com a instalação do Rodoanel trecho oeste.

No segundo capítulo foram estabelecidos alguns apontamentos acerca a prática rodoviária e sua consolidação no Brasil ao longo do século XX, bem como buscou-se situar o contexto de origem, o desenvolvimento e a implantação da alça oeste do Rodoanel na capital, como uma espécie de corolário da ideologia que movimenta a cultura rodoviária.

Nesse intuito, referenciando-se em bibliografia específica acerca do tema, em material produzido pelos principais meios de comunicação de imprensa da cidade, além de relatórios produzidos pela empresa que detém a concessão para a exploração econômica do anel viário a Companhia de Concessões Rodoviárias²¹ (CCR), buscou-se estabelecer a análise, visando identificar suas limitações e contradições. Para tanto, o mesmo foi organizado em três dimensões.

Na primeira, através de um breve resgate histórico, buscou-se apontar alguns momentos cruciais na consolidação da ideologia rodoviária enquanto base de políticas públicas voltadas para a expansão urbana no Brasil e, principalmente na cidade de São Paulo. Na segunda, realizou-se uma discussão mais aprofundada acerca das necessidades, motivações e desenvolvimento do Rodoanel em si. Por último, buscou-se apontar algumas

²¹ Formada por quatro empresas do setor da construção civil: Camargo Corrêa Investimentos em Infraestrutura S.A., Serveng-Civilsan, AGConcessões, sub-holding do Grupo Andrade Gutierrez e a portuguesa Brisa.

das contradições detectadas na efetivação da prática concreta quando de sua confrontação com o discurso que a legitimou.

O terceiro capítulo, visando contextualizar e compreender a ideologia rodoviarista e a realidade detectada na localidade à luz do processo de Mundialização, estabeleceu-se o resgate histórico do processo de formulação e consolidação da ideologia da cidade global.

Objetivou-se com isso identificar a forma pela qual esse discurso tem sido apropriado pelos agentes urbanos na cidade de São Paulo e assim estabelecer algumas inferências que apontavam, inicialmente, para uma incongruência entre os discursos e a colocação em prática das ações no sentido da constituição da *São Paulo Global*.

Por fim, no quarto e último capítulo procedeu-se a análise, em consonância com o referencial teórico e empírico trabalhados nos capítulos anteriores, dos processos de intervenções urbano-espaciais presentes e projetados para o Distrito de Perus.

Nesta perspectiva, foram eleitos três aspectos centrais de análise: as intervenções infra-estruturais, sobretudo o Rodoanel; o papel desempenhado pela constituição do Plano de Bairro do distrito e presença ou não da especulação imobiliária na região. Por último, mas não menos importante, buscou-se a mensurar como tais transformações tem incidido sobre a própria percepção dos indivíduos afetados por elas.

CAPÍTULO I

O DISTRITO DE PERUS: ORIGEM E DESENVOLVIMENTO

A produção do espaço, em si, não é nova. Os grupos dominantes sempre produziram este ou aquele espaço particular...O novo é a produção global e total do espaço social. Essa extensão enorme da atividade produtiva realiza-se em função dos interesses dos que a inventam, dos que a gerem, dos que dela se beneficiam (largamente).

Henry Lefebvre, (2004:142-143)

Neste capítulo delineou-se o resgate histórico do distrito de Perus, enfatizando, sobretudo, os aspectos inerentes ao desenvolvimento econômico e social vinculados à presença, por cerca de 60 anos, de uma Fábrica de Cimento Portland na região.

Objetivou-se com isso, compreender como se deu, de início, a consolidação de uma certa cultura operária²², ligada ao trabalho na Fábrica em si, bem como, os aspectos ligados a alguns dos processos conflitivos vinculados a esta longa convivência com a indústria.

Geográfica e infra-estruturalmente²³ muito isolado até a década de 1980, o distrito, literalmente *debaixo do pó gerado pela produção do cimento*, foi palco de importantes

²² Os diversos trabalhos produzidos acerca do distrito de Perus tiveram como motivação principal da pesquisa, o seu caráter operário. Tal constatação pode ser facilmente comprovada, através da leitura, entre outros, das dissertações de mestrado de Ansara, PUC/SP-2000; Bezerra, PUC/SP-2002; Chaves, UNICAMP-2005, Gonçalves, PUC/SP-1989 e Siqueira; UNESP-2001.

²³ Em Perus, na década de 70, duas eram as alternativas para acessar outros bairros e o centro da capital: ou se utilizava o trem da EFSJ (Estrada de Ferro Santos à Jundiaí), ou se utilizava a única linha de ônibus local (Perus - Pça Júlio de Mesquita) da antiga CMTM (Cia Municipal de Transportes Metropolitanos), que tinha como itinerário a Avenida Raimundo Pereira de Magalhães. A primeira opção, por ter valor de tarifa menor, era a mais usual, embora demandasse para a maioria dos habitantes, extenuantes caminhadas ao longo do bairro. Somente no início da década de 1990, sob a gestão Luiza Erundina, foi que iniciou-se a ampliação da oferta de transporte público, pois a Rodovia Anhanguera passou a ser itinerário de uma linha de ônibus municipal que ligava, ainda o faz, o distrito ao distrito da Lapa. Até então, a exploração deste itinerário, era monopólio de uma empresa privada denominada Auto Viação Ladário.

processos de luta relacionados a uma ampla gama de motivações. Neste sentido, vale destacar a greve dos Queixadas, entre 1962 e 1969; as mobilizações contra a poluição excessiva gerada pelo pó de cimento, ainda na década de 70 e, a partir de meados da década de 80, até os dias atuais, as mobilizações contra os efeitos, manutenção e propostas de ampliação do Aterro Sanitário Bandeirantes, localmente conhecido como *lixão*.

Compõem também esse quadro de particularidades do distrito, a revelação, no início da década de 90, da Vala Comum. Durante a ditadura militar (1964-1985), ela tornou-se um dos locais de ocultamento das atrocidades cometidas pelo regime de exceção.

Os vários conflitos vivenciados pelo distrito, assim como a existência da Vala Comum, compõem um rico acervo memorial, entretanto, como ficou demonstrado na pesquisa realizada com a população local, em virtude do vertiginoso crescimento demográfico das últimas duas décadas, tem desempenhado um papel cada vez menos relevante no sentido da manutenção da identidade operária local.

1.1- O distrito de Perus: das ferrovias ao rodoviarismo

O desenvolvimento histórico/econômico do distrito de Perus guarda estreita ligação com o processo de expansão dos meios de transportes na cidade de São Paulo e circunvizinhança. Desde as atividades tropeiras²⁴ e do início da expansão ferroviária, no

²⁴ Apesar de relatos que remontam aos primórdios da colonização, em função das pioneiras tentativas ligadas aos processos de mineração, levados a cabo pelos Affonso Sardinha - pai e filho-, a partir da segunda metade do século XVI - relatos estes sustentados pelas lavras de ouro do período, ainda hoje preservadas no Parque Estadual do Jaraguá e pelas contribuições, entre outros de Caio Prado Jr. (2000), Sérgio Buarque de Holanda (1969) e Alfredo Ellis Junior (1942) -, a ocupação da região relaciona-se com a atividade tropeira, que, conforme Siqueira (2001: 19), fazia com que se criassem os “ranchos” que era a designação para uma espécie de abrigo para viajantes à beira de estrada, formado por uma precária cobertura sustentada por estacas, sem paredes preenchidas

século XIX, até a implantação do Rodoanel Mário Covas, em 2002, torna-se evidente o entrelaçamento da história do distrito com os imperativos representados pelo próprio desenvolvimento do capitalismo brasileiro, alicerçado, sobretudo ao longo do século XX, no modelo rodoviário de organização do espaço urbano e de circulação de mercadorias.

Nesta direção, é importante destacar que, na atualidade, o distrito tem seu território atravessado por diversas vias de circulação²⁵ importantes, que estabelecem a ligação da região central do município de São Paulo com a Região Metropolitana de Campinas (RMC), mais adiante com Ribeirão Preto, importantes regiões econômicas no estado de São Paulo e, através da Rodovia Anhanguera, com outros estados na porção central do país.

Assim, um primeiro aspecto merecedor de destaque, é que o distrito de Perus, localizado no noroeste da cidade de São Paulo, estabelecendo limites fronteiriços com os atuais municípios de Osasco - sul -, Barueri - sudoeste -, Santana de Parnaíba - oeste -, Cajamar - noroeste - e Caieiras - norte -, sempre esteve ligado ao desenvolvimento econômico ocorrido nestas regiões. Este fato, sem dúvida, vincula-se a sua situação geográfica²⁶, pois o torna uma espécie de enclave e, ao mesmo tempo, uma região de passagem, inserida neste importante contexto espacial representado pelos municípios circunvizinhos.

Exemplo dessa importância locacional, é o fato de que em meados do século XIX, quando da instalação da ferrovia pela antiga *São Paulo Railway*, hoje administrada pela

²⁵ O território do distrito é cortado pela ferrovia (atual CPTM) que liga, atualmente, a região de Jundiaí, com a Serra do Mar, até o município de Rio Grande da Serra. Em termos Rodoviários, destacam-se a Rodovia Anhanguera, inaugurada em 1948, a Rodovia dos Bandeirantes, inaugurada em 1979 e, mais recentemente, a alça oeste do Rodoanel Mário Covas, inaugurada em 2002.

²⁶ Conceito geográfico que refere-se ao grau de importância econômica, política, social e cultural de uma determinada região no contexto de sua circunvizinhança.

Cia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM), que visava o escoamento do café, desde a cidade de Jundiáí²⁷ até o porto de Santos, a região viu nascer, a partir de 1867, a parada ferroviária de Perus²⁸.

Entretanto, segundo Siqueira (2001:23), a ocupação humana local era de tal forma incipiente, que a parada ferroviária “fora, na verdade, construída com a finalidade de reabastecer de água as locomotivas que faziam o percurso entre as estações de Água Branca, em São Paulo e Belém, atual estação ferroviária do município de Francisco Morato”.

Evidentemente que a implantação da Rede Ferroviária teve papel fundamental para o incremento urbano na região como um todo. Portanto, tal evento pode ser considerado o marco inicial da efetiva ocupação regional. Foi com ela que se iniciou, de forma mais concreta, o processo de atração populacional e mesmo empresarial²⁹, para toda a região, assim como ocorria à época, para outras regiões da cidade de São Paulo, isto porque,

“Até 1945, ano de encerramento da 2ª Guerra Mundial, as unidades fabris de São Paulo estavam quase todas instaladas nos perímetros urbano e suburbano da Capital...por dois motivos principais: dependência de fontes de energia e dependência de linhas de transporte. Não existindo rodovias pavimentadas, as fábricas ficavam sempre situadas junto às ferrovias... o surgimento da industrialização em São Paulo, pouco teve a ver com a

²⁷ A cidade de Jundiáí nesta época, funcionava como uma espécie de entreposto para a economia cafeeira, pois recebia através de ferrovias menores, a produção de diversas localidades e as enviava, através da nova ferrovia, até o Porto de Santos e daí para a exportação.

A rota do café passou muito próximo da região. A cidade de Parnaíba, município vizinho ao distrito de Perus, chegou a fazer parte da região de plantio no final do século XIX. Jundiáí foi um importante pólo de desenvolvimento cafeeiro do Estado, conforme CHAVES, Marcelo Antonio. *Da Periferia ao Centro da(o) Capital: perfil dos trabalhadores do primeiro complexo cimenteiro do Brasil. São Paulo, 1925 – 1945.* Campinas, SP, UNICAMP, 2005.

²⁸ Mais tarde, já no século XX, nomeada estação Ferroviária de Perus.

²⁹ É o caso, por exemplo, da Cia Melhoramentos, empresa do ramo de papel e celulose, que instalou-se no município de Caieiras, ainda no final do século XIX, e da Cia Brasileira de Cimento Portland (CBCP), que iniciou suas atividades no distrito de Perus em 1926.

oferta de eletricidade. Até 1914 as fábricas eram movidas com motores a vapor, dependendo de suprimento de carvão mineral, importado da Europa e dos Estados Unidos.

O carvão, desembarcado em Santos, chegava pelas ferrovias. Os pavilhões industriais eram quase sempre construídos junto às linhas férreas. Estas serviam simultaneamente para receber carvão e para o transporte das mercadorias em direção às regiões do interior ou para o porto de Santos, de onde eram embarcadas para outros estados e, mais raramente, para o exterior.” (REIS, 2006:116)

O autor nos coloca a exata dimensão do papel crucial representado pelas ferrovias no incipiente desenvolvimento industrial de São Paulo no início do século XX. Por toda a cidade, ao longo das ferrovias, considerando-se também aspectos naturais favoráveis, ao que concerne, por exemplo, a oferta de matéria-prima em quantidade e qualidade, verificou-se o desenvolvimento de alguma atividade industrial significativa³⁰. Foi este o caso do distrito de Perus, com a inauguração, em 1926, da Companhia Brasileira de Cimento Portland (CBCP).

Vale lembrar, que o distrito até então integrava o chamado cinturão caipira³¹ da cidade de São Paulo e que, portanto, a entrada em funcionamento da indústria, em 1926,

³⁰ Diversos são os autores que estudaram o fenômeno da urbanização relacionada ao desenvolvimento ferroviário em São Paulo, no início do século XX. Para Matos (1974:117), por exemplo, “Com a estrada de ferro, vem todo o aparelhamento que ela exige, especialmente quando a cidade, por alguma razão, é escolhida para sede de qualquer atividade especial da estrada: armazéns, oficinas, escritórios, ponto de cruzamento de trens ou local de baldeação. Tudo isso reflete sobre a vida da cidade, pois constitui mercado de uma atração e estimula numerosas atividades correlatas, dando ao local mais animação do que às demais cidades”.

Na origem de diversos bairros da capital paulista, observa-se, nos primórdios, a existência de uma vila operária. Em geral, por questões de acessibilidade, elas se localizavam próximas às fábricas e estas também pelo mesmo motivo, localizavam-se em regiões lindeiras às redes de transportes principal, isto é, junto às ferrovias: “Os imigrantes que se tornaram operários das indústrias da cidade de São Paulo estabeleceram-se, no início do século XX, em loteamentos populares que se localizavam distantes do centro, em terrenos acidentados ou várzeas. Foi assim que nasceram os primeiros bairros operários, como Brás, Bexiga, Barra Funda, Belenzinho, Mooca, Lapa, Luz, Bom Retiro, Vila Mariana e Ipiranga”. Disponível em: http://www.aprenda450anos.com.br/450anos/vila_metropole/2-3_bairros_operarios.asp.

³¹ O distrito de Perus, segundo Chaves (2005:18), em 1926, integra “ o chamado ‘cinturão caipira’ de São Paulo, [que] exerce atividades agrícolas e sua economia baseia-se nas atividades cognominadas de primárias,

foi fato de enorme relevância. Trazia consigo a promessa de inserção do distrito, até então pertencente ao distrito de Nossa Senhora do Ó, no processo de modernização econômica vivido à época pela cidade como um todo e, conseqüentemente, considerando-se a *ideologia do progresso*³², poderia significar maior desenvolvimento econômico e social, não só para o distrito, como também para todo o entorno.

A enorme euforia que o empreendimento gerou na localidade, devia-se ao vulto que assumia em um país onde a industrialização era, ainda, bastante incipiente,

“...embora não fosse a primeira indústria cimenteira do país, pois já existiam duas ou três fábricas com produções limitadas, era a primeira grande fábrica moderna de cimento que se construía no Brasil e a mais moderna do mundo, tanto com respeito à ciência como aos seus maquinários modernos e eficazes e cuja qualidade do produto se igualava a qualquer cimento estrangeiro importado.” (VALSI, 1998:12)

Cabe ressaltar, que além da proximidade com a rede ferroviária – *São Paulo Railway* -, três outros elementos foram primordiais para a instalação da indústria na região.

Em primeiro lugar, deve-se considerar as condições naturais/geológicas da região como um todo. Neste sentido, a proximidade com o atual município de Cajamar, rico em rocha calcária, matéria-prima principal na produção do cimento, apresenta-se como elemento central, pois “o Relatório da EMPLASA – Empresa Metropolitana de

mas tendo a primazia a atividade industrial-extrativista e produtora de mercadoria [olarias, serrarias, pedreiras, extração de areia, etc..].”

³² A *ideologia do progresso* está intimamente relacionada a uma nova forma de perceber e conceber a ciência e a natureza. No final da Idade Moderna, devido ao rápido avanço das ciências, os processos industriais passaram a ser entendidos como elementos capazes de conquistar a emancipação do homem em relação à natureza, possibilitando assim, o pleno desenvolvimento humano. Desta forma, a indústria tornou-se, sobretudo aos olhos das populações menos críticas, o elemento principal e “natural”, no sentido da evolução da vida material. Ou seja, a ideia hoje questionada, de que a instalação de uma grande indústria leva, necessariamente, ao progresso de uma dada região, era plenamente vigente na época. Para melhor compreensão desta temática e seus desdobramentos no Brasil, ver, entre outros, Octávio Ianni, (1992: 94-112.)

Planejamento da Grande São Paulo, de outubro de 1979, constata que toda produção de calcário e dolomitos da região da Grande São Paulo, localiza-se apenas em 2 municípios: Cajamar e Pirapora do Bom Jesus”(apud CHAVES, 2005:31) e que

“A região entre Caieiras, Perus e Parnayba, desde o final do século XIX, destacava-se como produtora de cal no Estado. Não foi possível dimensionar com precisão o tamanho relativo dessa indústria, porém, como as jazidas de calcário estão situadas nessa região de São Paulo, certamente era essa a fonte principal a fornecer esse produto para garantir o crescimento [estrutural] imobiliário da capital”. (*ibidem*)

Um segundo aspecto, inerente ao desenvolvimento ferroviário a merecer destaque, é a existência de uma boa infra-estrutura ferroviária, representada pela Companhia Industrial Estrada de Ferro Perus Pirapora - CIEFPP -, fundada em 1914, e que viabilizava o transporte do calcário desde Gato Preto, no município de Cajamar, até a rede ferroviária - atual CPTM - onde, através da estação ferroviária de Perus, procedia-se o escoamento da produção para o mercado consumidor³³. Segundo o mesmo autor,

“o novo empreendimento encontrou um local privilegiado para a montagem das instalações de sua fábrica: bem no entroncamento das ferrovias São Paulo Railway e a Perus-Pirapora, ou seja, próximo ao acesso a toda São Paulo, ao porto de Santos e também ao interior paulista.” Além do que, “Como se sabe, Perus fica próximo a Santana do Parnaíba, cidade onde se localiza aquela que foi a primeira usina de eletricidade da América Latina, construída pela Light em 1901 para abastecer a cidade de São Paulo: a hidrelétrica Edgar Souza. Dali partiram as linhas de transmissão que iriam atender as necessidades da fábrica de cimento”(op.cit.: 59/60)

³³ Qual era o mercado consumidor do cimento produzido em Perus? Segundo a versão impressa do *Jornal O Estado de São Paulo* de 04 de janeiro de 2009, em matéria assinada por Rodrigo Brancatelli e Vitor Hugo Brandalise: “Inaugurada em 1926, a antiga fábrica localizada em Perus foi a maior fornecedora de cimento no País até 1933. Propiciou a construção do Anhangabaú, do Viaduto do Chá, dos viadutos da 9 de Julho e da Biblioteca Mário de Andrade e a canalização do Rio Tietê. Na década de 80, começou a já bem conhecida degradação. O local que deveria atrair turistas e interessados por arquitetura, mesmo tombado em 1992, hoje só chama a atenção de ratos e insetos.”

A exploração das jazidas de cal e a montagem da Companhia Estrada de Ferro Perus Pirapora (CIEFPP), formam o que Chaves (2005:31) denominou “pré-história” da indústria de cimento no Brasil.

O terceiro elemento a ser considerado nesta análise é a pré-existência na região³⁴, desde o final do século XIX, de atividades ligadas à extração, produção e transporte da cal em Perus e adjacências.

A importância destas atividades fica evidenciada inclusive na própria nomenclatura da avenida principal que corta o distrito. Ao longo de seus cerca de 4 km de extensão, faz referência ao Dr. Sylvio de Campos³⁵, um dos idealizadores da Ferrovia Perus Pirapora e ao Comendador Fiorelli Peccicacco³⁶, que foi proprietário de uma empresa mineradora, localizada na porção leste do distrito.

Por outro lado, o que parece se evidenciar também, é que a primeira experiência bem sucedida³⁷ na produção de cimento no Brasil prescindiu de uma enorme infra-

³⁴ “A região entre Caieiras, Perus e Parnayba [corresponde hoje a parte do município de Cajamar], desde o final do século XIX, destacava-se como produtora de cal no Estado.(...) A cal, além da aplicação na construção, já nessa época, era também utilizada na fabricação do vidro, do papel, do açúcar, do sabão, das velas, de azulejos e outros similares. A cal era também aplicada na siderurgia, na purificação de gases, na indústria química (soda cáustica, ácido acético, vulcanização de borracha, etc), em obras de saneamento, etc...” Cf. Chaves (2005: 31-32)

³⁵ “Sylvio de Campos era filho de Bernardino de Campos, presidente do estado de São Paulo (1902-1904) e irmão de Carlos de Campos, que ocupou o mesmo cargo no período entre 1924-1927, quando aquele advogado [Sylvio de Campos] associou-se aos canadenses e organizou a CBCP (Companhia Brasileira de Cimento Portland)...” Cf. Bezerra, (2002:26)

³⁶ Que, conforme o DECRETO Nº 29611, DE 30 DE MAIO DE 1951, detinha autorização para lavar Feldspato e Associados no município de São Paulo, Estado de São Paulo. Conforme o DOU. Diário Oficial da União, 01 Junho 1951 (núm. 29611)

³⁷ Segundo Chaves, três experiências ligadas à indústria de cimento são anteriores ao sucesso da CBCP. A primeira é datada de 1892, ocorrida na Ilha de Tiriri, na Paraíba. A outra experiência ocorreu na fazenda Santo Antônio, a 80 km de São Paulo. A terceira, iniciada em 1912, desta vez no Espírito Santo. Em nenhum dos três casos, devido a motivos diversos, obteve-se o sucesso desejado e as atividades foram encerradas. (*op.cit.* 29-30).

estrutura que foi constituída com base na articulação de muitos interesses que envolviam altos escalões dos grupos dominantes da política paulista.

Os processos, acerca da origem e desenvolvimento inicial do distrito de Perus até meados do século XX, guardam profunda vinculação com a consolidação do modelo ferroviário de transportes. Além do mais, permitem localizar melhor o contexto de origem do próprio distrito; as motivações, que levaram à instalação nesta localidade, do primeiro complexo cimenteiro do Brasil e a relevância que este fato representou, não só para o distrito, como também para a cidade de São Paulo como um todo.

Contudo, em termos contemporâneos, foi sob a expansão do rodoviarismo, nas últimas seis décadas, que se configurou no distrito a realidade urbano/espacial atual. Assim, os processos e interesses envolventes a essa realidade, assim como, suas implicações para o distrito, necessitam de maior compreensão.

1.2- Perus no contexto do desenvolvimento rodoviarista.

No mês de setembro de 1934, quando da elevação de Perus à condição de distrito de paz, a localidade contava com pouco mais de 3.000 habitantes. Passados 75 anos, Perus conta hoje com cerca de 81.309³⁸ habitantes.

É curioso perceber que ao longo desse período, a ocupação do território e o desenvolvimento urbano ocorreram, aparentemente, de forma *orquestrada* ao sabor das múltiplas intervenções infra-estruturais ocorridas. O primeiro elemento a orquestrar esse

³⁸ Ao considerar-se também a população do atual distrito Anhanguera, esse número chega a mais de 125.000 habitantes, segundo dados demográficos da PMSP/EMPLASA/IBGE-2008.

desenvolvimento no distrito, foi, sem dúvida, o binômio desenvolvimento ferroviário/implantação da Companhia Brasileira de Cimento Portland.

Ainda na década de 20, em função da precariedade dos meios de transportes³⁹, e ao mesmo tempo, da necessidade de atração de mão-de-obra para o desenvolvimento do trabalho na Fábrica de Cimento, houve a criação de vilas dentro do perímetro da própria fábrica. Assim como acontecia em outras regiões da cidade, por iniciativa da própria empresa, constituíram-se as vilas operárias: Vila Triângulo⁴⁰ e Portland, e que podem ser consideradas o núcleo inicial do efetivo povoamento do distrito.

Posteriormente, à medida que as demandas da empresa se avolumavam⁴¹, e passavam a exigir maior número de trabalhadores, outras “vilas” foram surgindo. Tendo agora por base o padrão da autoconstrução, surgiram novas localidades próximas também do perímetro da empresa, como as Vilas: Inácio, Operária e Hungareza.

Após a década de 50, já como reflexo dos efeitos representados pela Rodovia Anhanguera - o segundo elemento na orquestração do processo de ocupação do distrito-, o núcleo urbano originário foi ampliado.

Apesar de a ideologia rodoviarista representar, desde seu início, uma iniciativa de caráter privatista e elitista⁴² e que, ainda hoje, verifica-se que a prioridade dada às obras

³⁹ Pois embora existisse uma auto-estrada (atual Avenida Raimundo Pereira de Magalhães), na prática, somente a rede ferroviária permitia acesso eficaz ao distrito.

⁴⁰ Sobre a Vila Triângulo, o *Jornal o Estado de São Paulo* escreveu, “O que era para ser uma vila operária centenária - com direito a casinhas no estilo inglês, escola, igreja e até uma estação própria de trem - hoje se resume a muito entulho, esqueletos de concreto, paredes prestes a cair e memórias esquecidas” *OESP*, 04 de janeiro de 2009.

⁴¹ No período, início da década de 30, a produção de cimento da CBCP, em Perus, chegou a representar mais de 59 % da produção nacional. Após 1933, diversas outras empresas foram instaladas (até 1957, já eram oito empresas), mesmo assim, no ano de 1957, a produção em Perus ainda representava cerca de 9,2% do total nacional. (*apud*. SIQUEIRA, 2001:37/55)

⁴² Segundo Nestor Goulart Reis (2006:83), entre os anos de 1924 e 1926, para superar a dificuldade de acesso ao então município de Santo Amaro, onde ao redor das represas, formaram-se clubes campestres e náuticos,

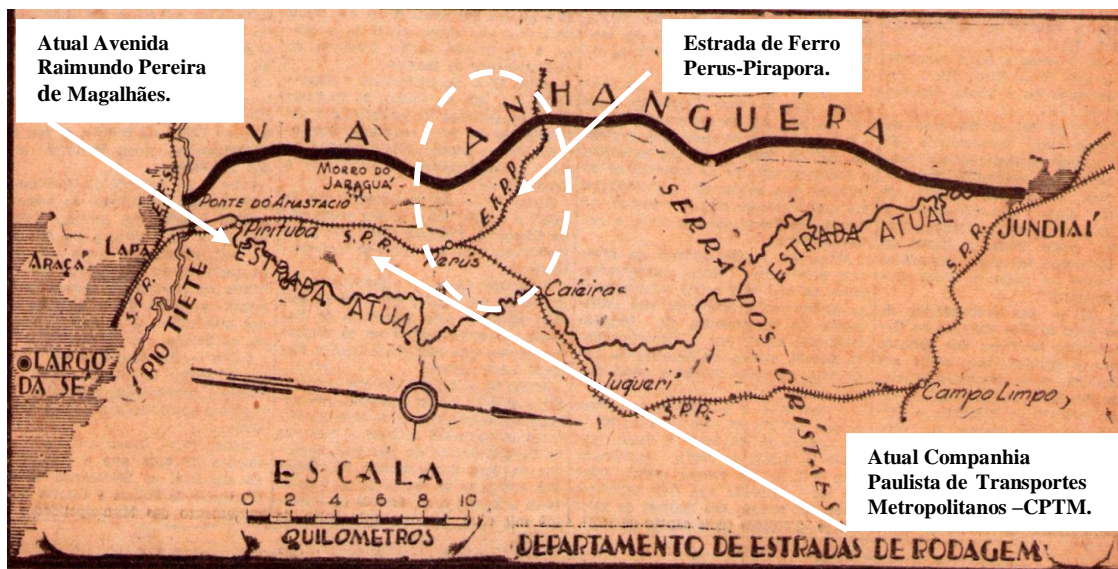
viárias guarda relação direta com os financiamentos de campanhas eleitorais (MARICATO, 2008:12), e objetivam a valorização do transporte privado em benefício da indústria automobilística, não pode-se, como propõe Reis (2006:93), deixar de considerar a sua importância no processo de dispersão urbana e mobilidade espacial ao longo dos últimos 50 anos no Brasil, pois, segundo o autor,

“Entre 1930 e 1945, as indústrias permaneceram instaladas nos mesmos locais, dentro das cidades, crescendo pela verticalização em estreita vinculação com as ferrovias. Essa dependência começou a desaparecer com a construção das novas rodovias. Com a eletricidade, as fábricas haviam deixado de depender das ferrovias, para o abastecimento de carvão. Com as rodovias, já não dependeriam delas para o transporte de mercadorias. Daí por diante, poderiam deixar das cidades. A saída estava, portanto, na dependência das obras rodoviárias. Na verdade, estavam voltando para o campo porque no século XVIII, antes das máquinas a vapor, as primeiras fábricas de tecido na Europa, ficavam no campo, junto às quedas d’água que serviam como fontes de energia.” (*ibidem*: 115)

É importante também caracterizar, que a “opção consciente” (LAGONEGRO, 2008:45), pela construção de rodovias em detrimento das ferrovias, representava interesses econômicos e políticos hegemônicos na sociedade brasileira.

A definitiva inserção do distrito de Perus no contexto do rodoviarismo se dá a partir de 1948, com a entrega ao tráfego da Rodovia Anhanguera.

desfrutados pelas famílias mais abastadas de São Paulo, foi fundada uma empresa. A Cia. Auto-Estradas de iniciativa privada, “projetou e construiu uma pista de concreto que partia do Ibirapuera...Era a chamada Estrada Nova de Santo Amaro, rodovia privada que tinha suas barreiras, onde se cobrava pedágio dos usuários”.



Mapa 1- Mapa do final da década de 40, onde se observa o traçado da então futura Rodovia Anhanguera. O distrito de Perus, de forma aproximada, corresponde à área tracejada.

Fonte: DER.

Como se pode observar no mapa acima, até então o distrito apresentava somente duas possibilidades de acesso em relação ao centro da capital paulista. Ou se chegava até ele por via rodoviária, pela atual Avenida Raimundo Pereira de Magalhães - que no mapa é designada *estrada atual* -, ou utilizava-se a Via Férrea - *São Paulo Railway*, indicada no mapa por *SPR*, atual Companhia Paulista de Transportes Metropolitanos -CPTM-, que na época, ocupava-se quase que integralmente, do transporte de cargas⁴³.

Considerada a necessidade de acessar o atual município de Cajamar, a única alternativa era utilizar-se da Estrada de Ferro Perus-Pirapora - no mapa indicada pela sigla EFPP – que, no entanto, tinha caráter privado, posto que estava a serviço dos interesses da

⁴³ Considerando a prática política patrimonialista brasileira, não é difícil supor que o benefício popular não figurava entre os interesses de nossa elite. Para tanto, basta lembrar que quase toda a rede ferroviária do estado de São Paulo foi criada no interesse da cultura cafeeira. Foram construídas para atender às conveniências e interesses dos fazendeiros vinculados ao café. Conforme aponta Martins (2008: 23-34), no Brasil, desde seus primórdios, “A ferrovia criou para o grande capital uma poderosa renda diferencial decorrente da redução das distâncias e dela se apossou (...) anunciava e realizava o novo, ao mesmo tempo em que reafirmava o velho e o tradicional (...) era, [ainda] nesses tempos, por tudo isso, um enclave europeu e elitista...”

Fábrica de Cimento - CBCP -, sobretudo em função do transporte da matéria-prima para a fabricação do cimento.

Note-se, portanto, que o distrito, devido às dificuldades de acessibilidade, encontrava-se bastante isolado da vida cotidiana da capital e também dos municípios vizinhos. Este fato, sem dúvida, contribuía para que Perus apresentasse características bastante peculiares, pois o ritmo de vida local assemelhava-se ao de uma pequena cidade interiorana⁴⁴, fato que pode ser corroborado em uma espécie de *ato-falho* verificado no estudo *Memória, Cidadania, Cultura Popular: uma discussão*, de Maria Celia Paoli e Marco Antonio de Almeida (*mimeo*), quando a certa altura do texto, denominam o distrito como “pequena cidade” (p.08).

Além disso, outros empreendimentos industriais de grande porte não se instalaram na região em função da nova realidade rodoviária. Assim foi Perus, ao menos até meados dos anos 70, devido a sua estreita vinculação com a Fábrica de Cimento, um distrito notadamente de caráter fabril.

Em meados dos anos 60, quando a localidade contava ainda com cerca de 8 mil habitantes (PMSP/EMPLASA/IBGE), observou-se a criação de novos *nichos* habitacionais, tais como as Vilas Caiúba, Malvina e Perus, e os Jardins São Paulo, Manacá e do Russo. Segundo Siqueira⁴⁵ (PMSP),

⁴⁴ Sobre esta característica, Chaves (*op.cit.*13) afirma que, ao menos até a década de 1930, “Olhado de cima, o ‘núcleo urbano’ de Perus parecia uma mancha disforme a quebrar a monotonia do verde, que então predominava e dotava a região com o tom do ‘atraso’ típico de um lugarejo que ainda não assumia o tom cinzento da ‘civilização’”. Em verdade, dado o já citado isolamento geográfico, o distrito manteve essa característica - interiorana-, até pelo menos meados dos anos 1980.

⁴⁵ O historiador do distrito de Perus, Élcio Siqueira, foi o responsável pela síntese da história do distrito que é apresentada na página de internet da subprefeitura de Perus, que está disponível em: <http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/subprefeituras/perus/historico/index.php?p=367>
Ao utilizar informações oriundas desta fonte, será adotada a seguinte forma, (Siqueira, PMSP), isto, pela necessidade de diferenciá-la da outra referência ao mesmo autor: (SIQUEIRA, 2001)

“...a despeito de muitos dos novos moradores trabalharem na Lapa e em outros pontos da Capital - algo que praticamente não ocorria antes -, Perus continuava gravitando em torno da CBCP, tanto por depender da sua oferta de empregos como por suportar o pó que saía das chaminés. Por baixo da paisagem soterrada pelo cimento, estavam os terrenos relativamente baratos que atraíram a terceira leva de peruanos. Na década de 1970, o crescimento ficou restrito à Vila Nova Perus”.

O que parece se evidenciar, é que o distrito, geograficamente isolado do contexto circunvizinho, representava e talvez ainda represente, um típico caso de dispersão urbana, pois seria fruto do processo de

“...esgarçamento crescente do tecido dos principais núcleos urbanos, em suas áreas periféricas...[seria ainda um exemplo das]...constelações ou nebulosas de núcleos urbanos e bairros isolados em meio ao campo, de diferentes dimensões, integrados em uma área metropolitana [no caso, a de São Paulo] ou em um conjunto ou sistema de áreas metropolitanas”. (REIS, 2006:13)

Portanto a dispersão urbana, segundo Reis (2006:94), “é uma consequência do sistema rodoviário” que, quando comparado ao transporte ferroviário, apresenta maior capacidade de, ao mesmo tempo, integrar e dispersar o processo de ocupação do solo. Além do mais, permite “a custos relativamente baixos a pavimentação das vicinais, que tem um efeito de capilaridade sobre as áreas adjacentes, levando a uma relativa homogeneização do território, em termos de aproveitamento das terras agrícolas, como da exploração imobiliária” (*ibidem*)

Como é notório nos dias atuais, a Rodovia Anhanguera foi de extrema importância para a atração de grande variedade de empreendimentos econômicos. Sobretudo entre as décadas de 1950 e 1990, diversas indústrias se instalaram na região do *Corredor*

Anhanguera, isto é, na extensão da referida rodovia, entre a Marginal Tietê e a praça de pedágio em Perus⁴⁶. No entanto, esse processo pouco afetou o distrito.

Ao mesmo tempo em que a rodovia ampliou o acesso ao distrito, trazendo novas levadas de migrantes, sobretudo do interior do estado de São Paulo⁴⁷, em busca de trabalho na fábrica e, principalmente, de terrenos mais acessíveis visando à autoconstrução, verificou-se também a manutenção de um certo isolamento geográfico em relação ao restante da cidade de São Paulo.

Foi neste contexto de isolamento geográfico, que as tensões relativas à relação Capital X Trabalho, que vinham se acirrando desde a década de 50, chegaram a um estágio de máximo desconcerto.

1.3 A Fábrica de Cimento e os Queixadas

A empresa *The Brazilian Portland Cement Company*, fundada em 1926 e de origem canadense, foi vendida ao Grupo Abdalla em 1951⁴⁸, passando a denominar-se Companhia Brasileira de Cimento *Portland Perus*.

⁴⁶ Mais recentemente, tem-se observado uma forte tendência de que, no *Corredor Anhanguera* acentue-se, cada vez mais, o ingresso de empreendimentos ligados ao setor de logística e transportes de cargas em geral. A conclusão, em 2002, da alça oeste do Rodoanel Mário Covas e as obras em andamento do chamado *Complexo Anhanguera*, parecem não deixar dúvidas sobre esta expectativa por parte do poder público, que tem investido nesta infra-estruturação da região. Este tema será aprofundado no capítulo 4.

⁴⁷ Note-se aqui a força da “ideologia da casa própria” do regime militar, sobretudo entre as décadas de 60 e 80. Essa, segundo Fiori & Fix (2009:06), funcionava “como compensação em relação à perda dos direitos políticos e ao arrocho salarial” e atraíram grandes levadas populacionais, que passaram a atuar no fornecimento de mão-de-obra - barata -, para o então pujante parque industrial paulistano.

⁴⁸ Segundo Jesus (*op.cit.* 26), em 1954, “viviam eles [os operários] isolados, sob a direção do Grupo Abdalla, cujo presidente [José João Abdalla, ou “J.J.” Abdalla, como ficou mais conhecido] foi secretário do trabalho do interventor Adhemar de Barros, em São Paulo. A fábrica de cimento foi instalada por um grupo canadense há mais de 50 anos, passando para o controle do Grupo Abdalla, quando na Secretaria do trabalho”. Fica

Segundo Mário Carvalho de Jesus⁴⁹ (1992:26), advogado comprometido com as causas trabalhistas e que se tornou assessor permanente do sindicato a partir de 1954, “em outubro de 1958 devia ocorrer o reajuste anual do salário na Perus [CBCP] e nas outras quatro fábricas de cimento do Estado de São Paulo”, as negociações chegaram a um impasse devido a divergências quanto ao valor do reajuste salarial. Sob o comando do Sindicato dos Trabalhadores das Indústrias de Cimento, Cal e Gesso de São Paulo⁵⁰, com sede no próprio distrito, teve início o movimento grevista.

Após cerca de um mês, no dia 29 de outubro, a greve chegava ao fim. A vitória do movimento ficou registrada em um documento que, segundo Jesus (*ibidem*: 32), assegurava: “reajuste de 40%; volta ao trabalho de Gino Rezaghi, 1º secretário do Sindicato, despedido antes do início da greve, por razões políticas; retorno ao serviço dos grevistas e pagamento dos dias de greve”. Para Jesus, essa vitória dos grevistas, em prol do “bem comum” (p.28), significou o surgimento da denominação pela qual os integrantes do movimento seriam conhecidos a partir de então: Queixadas.

A referência a este animal, uma espécie de porco selvagem, que uma vez acuado, busca apoio no bando e revida de forma não violenta, com base na força do coletivo, é,

sugerido nesta passagem o fato de que, como alguns defendem, a aquisição da CBCP pelo Grupo Abdalla tenha se dado a partir de desvio de dinheiro público.

⁴⁹ O “Dr. Mário” como é conhecido ainda hoje pelos ex-trabalhadores da CBCP.

⁵⁰ Conforme Chaves (2005:221) “O sindicato que representa os operários da fábrica de cimento em Perus surge, na verdade, em Água Fria (26/03/1933), no seio dos trabalhadores das pedreiras e, por esse motivo, aparece com o nome de Sindicato Operário dos Extratores de Pedras e Conexos de Água Fria. É o que somos levados a supor a partir dos vestígios deixados pela parca documentação. Há uma correspondência datada de 17.05.33 que solicita ao Departamento Nacional do Trabalho, no Rio de Janeiro, a mudança do nome para Sindicato dos Operários em Pedreiras, não fazendo referência a ‘trabalhadores da indústria de cimento e cal’. A mudança definitiva de nome só ocorrerá em 1939, com denominação próxima à da atual”.

portanto, uma analogia aos métodos⁵¹ de luta utilizados pelos trabalhadores da CBCP, sobretudo, durante a greve de maior duração entre 1962 e 1969.

Fortalecidos com a vitória de 1958, os trabalhadores, através da ação do Sindicato, obtiveram diversas novas conquistas:

“Readmissão, em 1959, de oitenta empregados que haviam sido dispensados para que não completassem os dez anos de serviço, o que lhes garantiria a estabilidade no emprego, (...) Instituição, em 1960, do salário família para esposa e filhos menores de 14 anos, (...) No mesmo ano, instituição de um prêmio-produção, caso a produção de cimento ultrapassasse a média de 450.000 sacos por mês, e ainda, a constituição do Fundo da Casa Própria, que permitiria a todos a compra de um lote, devendo os mais necessitados ser atendidos em primeiro lugar na construção das casas, em mutirão”. (JESUS, 1992: 33-37)

Porém, entre 1959 e 1962, o não cumprimento da maioria dos acordos por parte da empresa, somado aos frequentes atrasos no pagamento dos salários, detonou um novo movimento grevista: a *Greve dos Queixadas*⁵². A articulação entre os sindicatos fez com que o movimento transpusesse os limites de Perus e, em 14 de maio de 1962, cinco fábricas⁵³ do Grupo Abdalla entraram em greve.

⁵¹ Tendo por inspiração o processo de independência da Índia sob a liderança de Mahatma Gandhi, baseado no princípio da “não-violência”, e nos movimentos pelos direitos civis nos EUA, sob a liderança de Martin Luther King, consolidou-se durante os processos de luta dos queixadas, sob a influência de setores da igreja católica (JUC- Juventude Universitária Católica- e JOC- Juventude Operária Católica) e do próprio “Dr. Mário”, o princípio da “Firmeza-Permanente”, corrente de caráter pacifista, que apregoa a “não-violência-ativa” como forma de luta pelos direitos sociais, políticos e sindicais. (JESUS, 1992:101-104)

⁵² Que, segundo Gonçalves (1989), originou mais tarde, um “projeto político alternativo aos impasses da sociedade capitalista - socialista, auto-gestionário, não-violento - gestado na dinâmica sindical”

⁵³ Usina Miranda, em Pirajuí, Tecelagem Japy, em Jundiá, Fábrica de Papel Carioca, em São Paulo, CBCP, em Perus e Copase, uma fábrica em construção em Cajamar. (apud. SIQUEIRA, 2001:188)



Foto 1: Em agosto de 1962, a sede do sindicato não comportou a numerosa assembleia que repeliu o pedido de intervenção no Sindicato. **Fonte:** Jesus, 1992:47

Contudo, o movimento sofreu esvaziamento. A direção da empresa, através de acordos pontuais⁵⁴ com as outras fábricas, conseguiu desarticular a organização dos trabalhadores.

Isolados, e acusados agora de participação em greve ilegal e abandono de emprego, 501 trabalhadores da CBCP, tornaram-se alvo de um inquérito na Justiça do trabalho. A partir de então uma grande batalha judicial teve início e os trabalhadores grevistas mantiveram-se organizados durante os sete anos seguintes.

Somente em janeiro de 1969, é que a situação se resolveu: “309 empregados estáveis em condições de trabalhar - excluídos os falecidos, os que fizeram acordos e os aposentados -, acompanhados de oficiais de justiça, voltaram ao trabalho”(Jesus, 55).

⁵⁴O que de certa forma, antecipou o modelo de negociação “fábrica por fábrica”, prática comum, sobretudo, a partir do final dos anos 80, sob a condução do chamado “Sindicalismo de Resultados” de Luís Antonio de Medeiros e seu epígono Paulo Pereira da Silva, o “Paulinho da Força”. Na prática, como no caso dos Queixadas da CBCP, este tipo de condução sindical, enfraqueceu e contribuiu para a desarticulação do movimento operário nos últimos 20 anos.

Apesar do longo período de luta e de todas as dificuldades enfrentadas, o movimento, afinal, foi vitorioso. Mas os trabalhadores e suas famílias, precisariam ainda esperar por mais de seis anos para finalmente receber as indenizações referentes ao período de greve.

Em julho de 1973, visando ao recebimento dos débitos de Abdalla para com a Fazenda Pública, bem como o pagamento dos salários da greve e fim da poluição em Perus, a união confiscou os bens da CBCP. Entretanto, o confisco era parcial, pois deixava de fora as pedreiras da CBCP de Cajamar que eram também controladas pelo Grupo Abdalla.

Após diversas manifestações e abaixo-assinado, subscrito por mais de 3.500 pessoas, o ineficaz primeiro confisco foi corrigido em outubro de 1974, permitindo que a União tomasse posse das pedreiras. Segundo o relato de Jesus, (p.61)

“Pacientemente esperamos, sem cessar as denúncias contra as manobras de Abdalla na Socal. A cobertura da imprensa foi sempre muito valiosa. Não tínhamos sede do Sindicato [sob intervenção], mas tínhamos a união dos trabalhadores...Em novembro do ano seguinte [em 1975] a União depositou mais de 18 milhões de cruzeiros para pagar os salários acumulados no tempo de duração do processo - de 1962 a janeiro de 1969. O pagamento foi feito aos trabalhadores em frente à sede do Sindicato, em Perus, sob a luz de velas.”

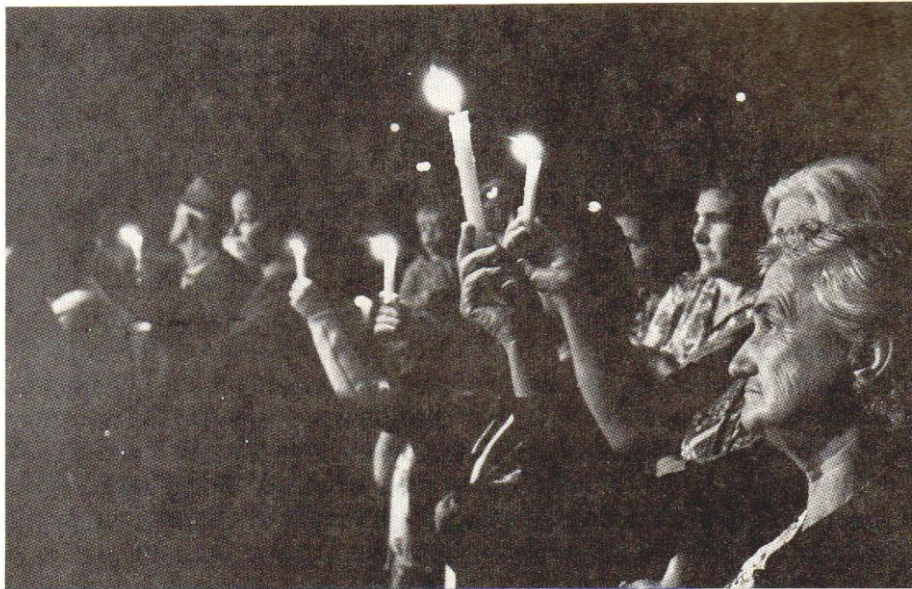


Foto 2: Em 1975, estando o Sindicato sob intervenção, os trabalhadores recebem, à luz de velas, os salários de 7 anos da greve de 1962. **Fonte:** Jesus, 1992:61

O processo de luta dos queixadas marcou para sempre a história de Perus. Ganhou contornos épicos em virtude da tenacidade com que os trabalhadores enfrentaram as manobras do “mau patrão” (JESUS: 42). Tornou-se, ao mesmo tempo, exemplo de coragem e altruísmo, tanto por terem combatido, lado a lado, de forma abnegada, quanto por terem desafiado os poderosos em busca da justiça social, numa espécie de luta mitológica do *bem contra o mal*. Segundo Valsi,

“Durante doze anos os operários da fábrica de cimento lutaram para que a justiça lhes fosse feita orientando-se pelos princípios da não-violência-ativa, mas os operários durante esse período enfrentaram situações terríveis, perseguições, fome, doenças e até a morte...Esse movimento dos Queixadas veio a repelir a ausência de liberdade para manter o sindicato, garantiu principalmente a capacidade de poder se manifestar e exigir...[justiça]” (*op.cit*: 14)

Cabe ainda ressaltar, que o processo de luta e seu desfecho triunfante, que conforme afirmam Paoli & Almeida (*op. cit.* p.08), “por quase 20 anos, atravessou parte do período militar, venceu nos tribunais ao evocar as responsabilidades constitucionais-

legais”, foram fundamentais para o desenvolvimento de uma grande identificação com os Queixadas. Essa identidade operária, forjada nos processos de luta marcado por aquilo que Marx denominava práxis, ou seja, a fusão da teoria e da prática no desenvolvimento das lutas operárias⁵⁵ - onde o próprio fazer da história cria as condições objetivas e subjetivas adjacentes que levam a superação das contradições estabelecidas -, tornou-se o grande combustível para que a partir de meados da década de 70 até a definitiva desativação da CBCP, em 1987 - em meio à derradeira greve-, tenham sido registrados ainda, diversos enfrentamentos trabalhistas.

Por outro lado, os setores mais conservadores da política local consideram terem sido os movimentos grevistas dos Queixadas e o movimento que visava o fim da poluição emitida pela fábrica⁵⁶, os responsáveis pelo encerramento das atividades da mesma no distrito e, portanto, por condenar Perus a uma situação de estagnação econômica e social. De todo modo, como sugere Ansara (2000:09) mais de

“trinta anos depois, podemos afirmar que esta greve não ‘caiu’ no esquecimento e que, de diferentes maneiras, é re-significada em nossos dias, seja pelo que se ouviu falar, seja pela vivência familiar, comunitária ou política, ou ainda, pela permanência da fábrica no bairro”.

⁵⁵ O Sindicato, à frente dos Queixadas, buscou transcender as bandeiras meramente econômicas: “A partir dessa greve [1962-1969] surgiu a proposta de transformação da empresa em cooperativa e, posteriormente, a proposta auto-gestionária e de desapropriação da fábrica...” (*apud.* VALSI: 15). A bandeira da auto-gestão foi retomada na primeira metade da década de 80 e fazia parte da pauta de reivindicação da derradeira greve. Iniciada em 1986, foi declarada ilegal e levou à demissão dos cerca de 80 trabalhadores remanescentes.

⁵⁶ Muito antes das discussões de caráter ambiental entrarem na pauta dos movimentos organizados, isto é, a partir de meados dos anos 70, já se articulavam em Perus, paralelamente e, talvez, até mesmo em função do movimento operário, ações contra a poluição local. O objetivo nunca foi o encerramento das atividades fabris, mas sim, a modernização dos fornos produtores de cimento da CBCP, que despejavam sobre o bairro, diariamente, toneladas de pó resultantes do calcinação da matéria-prima principal do cimento, o *clínquer*. Em 1981, “A campanha em Perus, sintetizada na frase ‘O pó de cimento esmaga a vida’, com cartazes pregados nas portas das casas, e uma passeata que contou com ampla cobertura do *Jornal do Brasil*, e de *O Estado de São Paulo*, levou a União a colocar sob pressão envolvente o cartel do cimento...” (JESUS, 1992: 16). Segundo Valsi (*op.cit.* 16), após 1986, a fábrica, “Impossibilitada de produzir devido os poucos funcionários que restaram, pela falta de clínquer, controlado pela Cimento Votoran, e pela poluição não controlada obrigando a CETESB a intervir, cessou definitivamente sua produção em 1987”

1.4 Rodovia Bandeirantes, Parque Anhanguera e Aterro Sanitário

Bandeirantes

A partir final da década de 70, vinculado agora à construção de uma nova rodovia na região - Rodovia dos Bandeirantes, terceiro elemento infra-estrutural constitutivo do processo de urbanização -, verificou-se uma nova fase de ocupação urbana no distrito. A Rodovia ⁵⁷, embora não permita o acesso direto ao distrito, trouxe algumas novas demandas para a região.

Em primeiro lugar, diversos imóveis foram desapropriados para a construção do talude artificial sobre o qual a rodovia se estende ao longo do distrito. Segundo Siqueira (PMSP), a rodovia implicou na desapropriação de cerca de metade da Vila Inácio e de um terço do Jardim do Russo. Este fato gerou uma grande movimentação populacional intradistrital, dando início à ocupação de novas áreas como, por exemplo, a Vila Nova Perus.

Em segundo lugar, muitos dos trabalhadores da empresa construtora da rodovia - Andrade Gutierrez -, fixaram-se no distrito após o término das obras, aumentando, ainda mais, a pressão pela ocupação de novas áreas. “Assim, surgiram a Vila Flamengo (2ª Gleba), a Vila Bottoni e o Jardim Adelfiori”. (Siqueira, PMSP)

Cabe ainda ressaltar que a construção da Rodovia dos Bandeirantes, implicou em compensação ambiental para o distrito. Foi dessa forma que instalou-se na localidade o

⁵⁷ A Rodovia dos Bandeirantes (SP-348) é considerada uma das mais bem conservadas rodovias do país. Ela estabelecia inicialmente a ligação da capital do estado de São Paulo com ao município de Campinas, posteriormente foi estendida até Cordeirópolis/Mirassol, através do entroncamento com a Rodovia Washington Luís. Foi inaugurada em 28 de outubro de 1978, pelo então presidente Ernesto Geisel e pelo então governador do Estado de São Paulo Paulo Egídio Martins. O seu nome, assim como o de diversas outras, é uma homenagem aos bandeirantes que desbravaram o interior do Brasil, partindo do atual estado de São Paulo.

maior parque municipal da cidade. O Parque Anhanguera, inaugurado em 27/07/1979, segundo informação da Prefeitura Municipal de São Paulo (PMSP)⁵⁸,

“...é originário de uma área remanescente do Sítio Santa-Fé, uma antiga fazenda de reflorestamento adquirida pela Prefeitura em 1978. Rico em ambientes, o Parque possui matas ciliares, campos secos e alagados (brejos), capoeiras e uma grande quantidade de cursos d’água. Os brejos e várzeas constituem o principal abrigo para répteis e anfíbios. No local funciona o Centro de Reabilitação de Animais Silvestres”.

Sem dúvida, a população local recebeu esse novo e importante equipamento urbano com muita euforia, mas a realidade pode sempre ser mais cruel. A compensação ambiental que de fato se operava, era relativa à instalação no distrito, no mesmo ano, do Aterro Sanitário Bandeirantes, que por muitos anos, não passou de um depósito de lixo a céu aberto.

Localmente conhecido como *lixão* foi motivo de importantes mobilizações populares a partir de meados da década de 80⁵⁹ pois causava diversos males à saúde da população, além de contaminar o ar e as águas de alguns córregos com o chorume⁶⁰ produzido pela decomposição do lixo acondicionado de forma irregular. Segundo Siqueira (PMSP),

“A poluição provocada pelo Aterro ficou perceptível com a ampliação de inúmeras moléstias de ordem respiratória, de pele etc. Os órgãos de saúde chegaram a apresentar dados estatísticos demonstrando o crescimento de tais doenças, direta ou indiretamente relacionadas à presença do Aterro Sanitário de Perus. Foram inúmeras as manifestações sociais contra a

⁵⁸Disponível em: http://www9.prefeitura.sp.gov.br/sitesvma/100_parques/regiao/norte/index.php?p=29

⁵⁹ A origem destes movimentos conforme já citado, remonta ainda à década de 1980, mais precisamente a 1985, quando foi criado o “Movimento SOS-Saúde, Fora Lixão”.

⁶⁰ Trata-se do líquido derivado do processo de decomposição de resíduos orgânicos, que apresenta odor bastante desagradável, para não dizer, insuportável.

presença do Lixão em Perus: impedir a entrada de caminhões de lixo e a circulação de caminhões de coleta pelo Bairro, paralisar a circulação de trens e outras”.

Vale destacar que, ainda hoje, diante de possibilidades, sempre aventadas, de novos empreendimentos do mesmo segmento, as lideranças locais preocupam-se e mantêm a população em estado de alerta.

1.5. Perus: da década de 90 aos dias atuais

O alvorecer da década de 90, devido ao fechamento da fábrica de cimento -CBCP- em 1987, assistia a um recrudescimento nas mobilizações vinculadas aos movimentos operários e ao fim da poluição, das décadas anteriores. Mesmo a organização popular de resistência aos efeitos maléficos representados pelo Aterro Sanitário Bandeirantes, o *Lixão*, passava por um período de acomodação, visto que a chegada do PT (Partido dos Trabalhadores) ao poder municipal, em São Paulo, sinalizava a possibilidade de importantes mudanças com relação ao Aterro Sanitário⁶¹.

Cabe apontar, contudo, que embora de naturezas diferentes, três novas demandas principais movimentaram a vida do distrito no período: a confirmação da existência da *vala comum*, que estabeleceu a indesejável vinculação do distrito com a face mais hedionda da ditadura militar (1964-1985); a intensificação do crescimento demográfico e a

⁶¹ Embora as mobilizações contra o *Lixão* apresentassem, desde o início, um caráter suprapartidário, na prática, eram dirigidas por integrantes de setores políticos ligados ao Partido dos Trabalhadores – PT. Nesta direção, cabe ressaltar ainda, que o PT no distrito, através dessas lideranças locais, era muito atuante. Exemplo disso foi a composição da direção da então Administração Regional, atual Subprefeitura, que apresentava militantes do próprio distrito e, ao menos no início, visava a constituição dos Conselhos Populares como elementos de organização das políticas públicas locais. Assim, havia real expectativa que, sob a nova gestão, o problema representado pelo Aterro fosse resolvido. Não foi o que aconteceu.

expectativa gerada, principalmente a partir de meados da década, acerca da nova obra viária projetada para a região: o Rodoanel.

Localizada no cemitério Dom Bosco, a *vala comum*, ou *vala de Perus* como também ficou conhecida, foi aberta em setembro de 1990. Nela foram encontradas 1.049 ossadas de indigentes, presos políticos e vítimas dos esquadrões da morte.

Cabe ressaltar, que o cemitério Dom Bosco foi instalado no distrito pela prefeitura de São Paulo no início dos anos 70, durante a gestão de Paulo Maluf. Contudo, desde o final dos anos 60, já recebia cadáveres de pessoas não identificadas, indigentes e vítimas da repressão política.

O caso veio à tona, no ano de 1990, principalmente em função do trabalho desenvolvido pelo repórter Caco Barcelos, quando investigava a violência policial através de laudos necroscópicos do Instituto Médico Legal (IML) de São Paulo, para a confecção de seu livro Rota 66. Suas investigações o conduziram ao fato de que o destino das vítimas da polícia era o mesmo dos mortos por motivos políticos,

“Ele descobriu que nos documentos do IML, ao lado de alguns nomes, aparecia registrada a letra ‘T’, significando que se tratava de um terrorista, como os militares consideravam os oponentes do regime. A letra era o diferencial entre a vítima comum e a política. Mas o caminho era o mesmo: ocultamento de cadáver.” (Ferri & Sydow: 2001)⁶²

Embora a informação da existência da *vala comum* em Perus só tenha se tornado pública no início da década de 90, o fato era de conhecimento, ou ao menos, alvo da suspeita, de segmentos da população local. Ainda no final da década de 80, militantes

⁶² O artigo, “A vala clandestina de Perus”, assinado por Evanize Sydow e Marilda Ferri, foi publicado em *Direitos Humanos no Brasil 2001: relatório da rede social de justiça e direitos humanos em parceria com Global Exchange*. São Paulo, 2001.

ligados ao PT⁶³, baseados em informações oriundas de antigos trabalhadores do cemitério, levantavam essas suspeitas. Corrobora essa informação, o relatado no artigo de Ferri & Sydow (*op.cit.*), segundo o qual a existência da vala comum,

“...era de conhecimento da Comissão de Familiares de Desaparecidos Políticos desde 1975. ‘Nós sabíamos dessa informação e guardamos porque não tínhamos para quem falar, não confiávamos em ninguém’, diz Ivan Seixas, membro da Comissão e filho de Joaquim Seixas, o primeiro preso político a ser enterrado no cemitério”.

No ano de 1990, a então prefeita de São Paulo, Luiza Erundina, determinou a abertura da vala e uma minuciosa investigação sobre o caso. Foi criada também, na Câmara Municipal, uma Comissão Parlamentar de Inquérito -CPI- para apurar a origem e responsabilidade pelas ossadas e a utilização dos demais cemitérios de São Paulo para ocultamento de corpos das vítimas da repressão no país,

“De acordo com as investigações da CPI a vala se manteve em caráter de clandestinidade sob vários aspectos: não houve registro de sua criação, foi aberta em área destinada à construção de uma capela, não foi demarcada posteriormente como local de sepultamento, não foi incluída na planta do cemitério, foi construída de forma irregular, sem alvenaria e outros requisitos, não houve registro da transferência dos corpos exumados para a vala.” (*idem, ibidem*)

Em 1991, após intenso debate sobre o destino a ser dado às ossadas encontradas, ocorreu o envio das mesmas para a Unicamp. Foi assinado um convênio entre a

⁶³ Em 1989, a militante Luiza Jóia, relatou em reunião da facção interna do PT, LPS (Luta pelo Socialismo), da qual fazíamos parte, que um coveiro havia lhe informado que, em geral, ocorria um telefonema pedindo para que “tudo” fosse preparado. Algum tempo depois, chegavam várias viaturas do Exército Nacional e, sob a mira de fuzis, ocorriam os enterros. Segundo o então coveiro, ele, inclusive, teria sido obrigado a enterrar pessoas ainda vivas.

universidade, o governo do Estado e a prefeitura visando garantir os recursos para a continuidade dos trabalhos de identificação.

A descoberta da *vala comum* em Perus renovou a esperança de identificação de outros desaparecidos políticos que tiveram seus corpos enterrados em covas regulares não só no cemitério Dom Bosco, em Perus, mas também em outros. Entretanto, com o tempo, o assunto parece ter caído no esquecimento. Poucas são as informações sobre o andamento das identificações das ossadas e mesmo sobre a punição dos responsáveis. Apesar disso, na edição de novembro de 2009, a revista *Caros Amigos*, noticiou que,

“O Deputado Federal Paulo Maluf pode agora acrescentar mais uma acusação oficial a seu currículo: o Ministério Público Federal acaba de indiciá-lo por ocultação de corpos de prisioneiros políticos assassinados pela ditadura civil militar (1964-1985). Além das pessoas jurídicas da União Federal, do Estado e do Município de São Paulo, o Senador Romeu Tuma, o médico legista Harry Shibata e o ex-prefeito de São Paulo Miguel Colasuonno também são indiciados pela ação...O Ministério Público Federal (MPF) de São Paulo ingressou hoje, 26, na Justiça Federal com duas ações civis públicas para responsabilizar pessoas, autoridades e instituições envolvidas na ocultação de corpos de prisioneiros políticos assassinados pelo regime militar brasileiro, que estavam enterrados nos cemitérios de Perus e Vila Formosa, na capital paulista...”

O resultado de tal indiciamento espera-se, faça prevalecer a justiça. Mas, para além disso, a maior importância do episódio para a realidade social brasileira, é evidenciar que o período de exceção vivido durante as décadas de 60 a 80, e as atrocidades cometidas, não podem ser apagadas da história nacional. Somente assim será possível, para as novas gerações, o desenvolvimento de uma consciência crítica sobre essas páginas hediondas de nossa história.

É nessa perspectiva que anualmente, tendo por cenário o monumento erigido na década de 1990, um importante ato de caráter ecumênico é realizado no distrito de Perus no dia 02 de novembro. Não só a celebração, mas também o monumento visam constituir-se em

“...espaços memoriais que se convertem em verdadeiros ‘lugares da memória’...não é o fato de existir a vala comum que proporcionaria a memória do que aconteceu, naquele lugar, mas seu caráter celebrativo, ou seja, a sua rememoração coletiva e as atividades em torno do tema, que possibilitam a construção de uma memória coletiva da ditadura militar”.(ANSARA,2009: 338)



FOTO 3: Monumento erguido no local onde se localizava a Vala Comum no Cemitério Dom Bosco-Perus. *foto do autor/2009*

Passados quase 20 anos da descoberta da *vala comum*, percebe-se que a maioria da população do distrito, sobretudo os residentes mais antigos, apresentam conhecimento

sobre o tema, pois cerca de 60% dos entrevistados⁶⁴ afirmaram conhecer ou já ter ouvido falar sobre o assunto.

Nesta direção, o trabalho de Ansara (*op. cit.* : 294), identifica que,

“ Em Perus, bairro da periferia da zona oeste de São Paulo, todas as lideranças apontam como lembranças significativas a Vala comum existente no bairro. E recordam, especialmente daqueles presos políticos que lutaram contra o regime militar e que foram mortos e enterrados como indigentes”.

Porém, ao mesmo tempo, verifica-se uma clara discrepância entre o que apontam as lideranças e a população como um todo, pois a citada pesquisa demonstrou que somente cerca de 40% dos entrevistados sabiam da ligação da *vala comum* com a ditadura. Além do que, menos de 15% souberam responder como foi que se deu a descoberta da *vala comum*.

Segundo Silvana Avelino Camargo, secretária do Sindicato dos Trabalhadores das Indústrias de Cimento, Cal e Gesso de São Paulo, o *Sindicato dos Queixadas*, em comentário acerca dos atos ecumênicos anuais, que visam manter viva a memória e mobilizar a população local, em função deste importante marco histórico, “embora o evento tenha caráter ecumênico, as ações, organização e realização do ato, em si, ficam restritas a integrantes da Igreja Católica, do Sindicato e de alguns movimentos sociais locais, não há grande interação com a população como um todo”.

Em seu trabalho, Ansara demonstra também preocupação com este aspecto, pois nos vários casos estudados em sua pesquisa⁶⁵, pôde perceber que,

⁶⁴ Pesquisa realizada em novembro de 2009, sob a forma de entrevistas. Foram entrevistados, de forma aleatória, 15 moradores do distrito a partir de questionário pré-estabelecido. (ANEXO 1)

⁶⁵ O livro de Soraia Ansara, resultante de sua tese de doutorado pela PUC/SP, sobre a memória coletiva da ditadura militar e repressão no Brasil, traz para o campo da psicologia política a noção de memória política visando: analisar a construção da memória política da ditadura brasileira pelas gerações posteriores à

“As lideranças sindicais e comunitárias mesmas apontam que existe a necessidade de se fazer um trabalho de preservação da memória da ditadura, mas ao mesmo tempo, afirmam que há muito pouca preocupação por parte das lideranças e dos movimentos sociais, em geral, em preservar essa memória. Contudo, não deixam de sugerir o que poderia ser feito, além de justificar a importância da memória da ditadura para as novas gerações” (*ibidem*: 344)

Ao analisar-se esta dificuldade em mobilizar a população do distrito de Perus, com relação à necessidade de se manter viva a memória da luta contra a opressão, da qual a *vala comum* é um símbolo dramático, puderam-se estabelecer dois elementos explicativos principais e interrelacionados. O primeiro deles relaciona-se com a própria dinâmica de refluxo que os movimentos sociais, de maneira geral, apresentaram nas últimas duas décadas.

No caso de Perus esse processo é ainda mais significativo. As demandas locais - greves dos *Queixadas*, luta contra a poluição, movimento contra o *Lixão*, entre outros -, sempre ocuparam papéis cruciais nos vários momentos de organização, reivindicação e mobilização social no âmbito do distrito, com vistas a objetivos de caráter mais amplo. Entretanto, com o esvaziamento desses movimentos, verifica-se hoje, grande dificuldade por parte das lideranças locais, em articular e organizar novas demandas, inclusive as que se referem à existência da *vala comum*.

O segundo elemento explicativo acerca das dificuldades de mobilização detectadas na atualidade, estreitamente vinculado à questão anterior, é o grande crescimento

ditadura, o nível de consciência política dos entrevistados e compreender em que medida as políticas de memória incidem na construção da memória e nas práticas políticas atuais.

demográfico ocorrido no distrito, que significou uma nova realidade intra-distrital, pois representou um crescimento demográfico da ordem de 90% em apenas 17 anos.

Em números absolutos⁶⁶, o incremento populacional foi de mais de 40 mil novos habitantes. Portanto, a população praticamente dobrou neste período. Se for se considerar a taxa média, o crescimento demográfico ficou na casa dos 5,2% ao ano, enquanto o ritmo de crescimento da cidade de São Paulo, como um todo, no mesmo período, foi em média, de 1,56% ao ano, segundo dados do IBGE.

Curioso é perceber, que as razões para que houvesse essa intensa migração para Perus durante as décadas de 90 e 2000, relacionam-se com omissão, mas, ao mesmo tempo, com intervenção do poder público.

Esse aparente paradoxo pôde ser melhor compreendido quando se observou as duas formas principais de ocupação recentes do distrito: a ocupação de terras e autoconstrução, reflexo da omissão estatal, resultando nos atuais Recanto dos Humildes, Recanto Paraíso, Jardim Nova Conquista e Jardim da Paz que, segundo dados da Subprefeitura abrigavam em conjunto, no ano 2000⁶⁷, mais de 16 mil pessoas e os empreendimentos coordenados e financiados pelo poder público, ligados à Companhia de Desenvolvimento Habitacional Urbano - CDHU - e à Companhia Metropolitana de Habitação - COHAB -, que na mesma época, já representavam, também em conjunto, cerca de 5,3 mil residentes⁶⁸. Entretanto, os novos habitantes que afluíram para o distrito, alheios à história e às questões locais, não se identificaram de imediato com as mesmas.

⁶⁶ Segundo o Censo Demográfico do IBGE/1991, neste ano o distrito contava com 46.301 habitantes. No ano de 2008, segundo dados da prefeitura (PMSP), a população total de Perus, já era de 89.518 habitantes.

⁶⁷ Esses dados e a projeção para 2010 foram possíveis a partir das informações sobre o levantamento dos Setores Censitários IBGE/2000, metodologia que considera a menor fração de território neste tipo de pesquisa.

⁶⁸ Se considerar-se a taxa média de crescimento, em torno de 5,2 %, pode-se inferir que as duas aglomerações somadas, representam hoje, mais de 35 mil habitantes, ou seja, quase 40% da população total do distrito.

O que parece se evidenciar, é que o vertiginoso crescimento populacional teve grande impacto sobre a própria percepção acerca da identidade local. De um lado, os antigos moradores e lideranças locais, engajados em suas tradicionais demandas e, de outro, novos moradores, movidos por interesses mais imediatos, sobretudo no que concerne à possibilidade de conquistar a casa própria, não apresentando, ao menos no início, vinculação com a história e a realidade local.

Portanto, o aspecto provinciano do distrito, que marcou sua história até o início da década de 90, deu lugar a uma nova realidade, típica das grandes aglomerações urbanas, onde o anonimato e a impessoalidade marcam as relações sociais. Diante disso com certeza, a identidade operária, forjada nos processos de lutas do passado, foi fortemente impactada e sobrevive hoje, muito mais em função dos projetos e ações que visam resgatar e manter viva estas memórias, do que de um verdadeiro sentimento de pertencimento a essa realidade. Segundo Paoli & Almeida (*op. cit.*p.08),

“Velhos e teimosos ‘queixadas’, como se auto-batizaram os participantes deste movimento, querem a memória organizada deste trajeto como legado para as novas gerações: como vão os jovens saber de algo que pode ser perdido, mas ainda está lá nos quase-escombros da centenária fábrica fechada, cujo grande perfil enegrecido domina ainda a pequena cidade e em cujos espaços vazios a memória remonta a diferentes seções, as lutas fabris, os pontos onde decisões foram tomadas. Está também no prédio do novo sindicato, cujo âmbito de atuação, redefinido e mais limitado, destina o segundo andar para associar seus aposentados trabalhadores e a organização documental desta história...”

Porém, este esforço para que se mantenha viva a memória dos queixadas e das lutas que protagonizaram, a cada dia, diante das novas demandas já mencionadas, torna-se um desafio mais árduo. Nesta direção, vale apontar também, que apesar dos esforços dos diversos setores – sindicato dos *Queixadas*, setores progressistas da igreja católica, os

vários movimentos sociais abrigados no Fórum de Desenvolvimento Local, entre outros⁶⁹ - , para manter viva a memória social de Perus, não tem sido capaz de atingir e mobilizar de maneira eficaz, as novas gerações de jovens da localidade.

De fato, os dados coletados com a pesquisa realizada no final em novembro de 2009⁷⁰ (ANEXO 1), apontam que existe uma relação inversamente proporcional quanto à ciência das demandas sociais locais e a dimensão temporal, isto é, quanto menor o tempo de residência do entrevistado no distrito, maior o grau de desconhecimento sobre os temas que, historicamente, têm mobilizado parte da população local. O depoimento da operadora de telemarketing, Liliane Rodrigues da Silva, 40 anos, residente em Perus há 11 anos, ilustra bem este aspecto⁷¹,

“Estou conhecendo melhor agora [2009] que estou frequentando o curso no Sindicato do Cimento... no caso da Fábrica de Cimento o Parque Anhanguera... já frequentei, estrada de ferro [Perus-Pirapora] já ouvi falar”.
Sobre o *Lixão*: “o lixo trás doenças, aumenta o número de insetos, ratos”.
Sobre a *Vala Comum*: “na época da ditadura militar foram enterrados presos políticos”

Por outro lado, o próprio depoimento de Liliane, revela outros dois elementos importantes. Fica demonstrada, claramente, a existência de iniciativas reais de resgate e manutenção da memória local; bem como a necessidade e validade da existência dessas iniciativas, na medida em que apresentam papel crucial no desenvolvimento e/ou

⁶⁹ Vale aqui destacar, por exemplo, a dissertação de mestrado de Bezerra (2002), que teve como tema a relação existente entre a escola e os movimentos sociais. O foco central da análise foi a investigação da prática pedagógica da Escola Municipal de Ensino Fundamental "Candido Portinari", localizada no distrito de Perus, que desenvolvia, à época, um trabalho de mais de dez anos, voltado para o resgate da memória da constituição do distrito, e sua vinculação com a Fábrica de Cimento – CBCP.

⁷⁰ A pesquisa, de caráter quantitativo visou compreender o quanto as históricas demandas da região são conhecidas pela população local;

⁷¹ Liliane é aluna de um cursinho pré-vestibular - o Fábrica do Conhecimento - que através do trabalho voluntário de diversos professores, tendo por espaço o salão do *Sindicato dos Queixadas* no distrito, visa, além do ingresso em instituições públicas de educação, o resgate da memória e a mobilização dos alunos do bairro.

manutenção da consciência crítica dos antigos e novos moradores do distrito, acerca dessas temáticas.

É sob esse contexto de intensas transformações, que a partir de meados da década de 90, o distrito passou a viver as expectativas geradas por informações de que um novo projeto de desenvolvimento rodoviário, o Rodoanel Metropolitano de São Paulo⁷², atravessaria o território do distrito.

Desde as primeiras especulações acerca do novo anel viário, ficou clara a dúbia sensação que esta novidade inspirava nos moradores. A experiência anterior, relativa à construção da Rodovia dos Bandeirantes, havia implicado em diversas desapropriações e indenizações insatisfatórias, temia-se agora, que o mesmo viesse a ocorrer. Por outro lado, novamente inspirados pela *ideologia do progresso*, muitos entendiam que a nova obra poderia, dessa vez sim, trazer o tão esperado *desenvolvimento* para o distrito.

A compreensão dos impactos que o rodoanel, o quarto elemento infra-estrutural componente da orquestração do espaço de Perus, tem significado para o distrito, assim como aqueles que se supõe, poderão ainda ocorrer, para serem melhor analisados, necessitam estar inseridos na lógica rodoviarista que tem presidido a expansão dos transportes no Brasil e, neste caso em particular, na cidade de São Paulo.

Nesta direção, o capítulo a seguir preocupou-se em estabelecer alguns apontamentos e reflexões, acerca do desenvolvimento e consolidação da ideologia rodoviarista no país.

⁷² Esta é a nomenclatura inicial com a qual o atual Rodoanel Mário Covas foi apresentado à sociedade paulistana.

CAPÍTULO II

ALGUNS APONTAMENTOS SOBRE A CONSOLIDAÇÃO DA IDEOLOGIA RODOVIARISTA NO BRASIL

*“Governar é povoar; mas, não se povoa
sem se abrir estradas, e de todas as
espécies; governar é, pois, fazer estradas!”*

Washington Luís

A Portaria Intergovernamental nº 001, foi publicada no Diário Oficial da União e no Diário Oficial do Estado de São Paulo, em 04 fevereiro de 1997, sendo também publicada em 05 de fevereiro de 1997, no Diário Municipal de São Paulo. Ela explicitava a vontade “político-econômica e onipotente” do Exmo. Governador do Estado de São Paulo, Mário Covas Júnior, em implantar uma rodovia dentro da Região Metropolitana de São Paulo - RMSP.

Retomava-se assim - ou dava-se continuidade -, ao processo de expansão urbana alicerçado na ideologia rodoviária⁷³ de desenvolvimento. O novo empreendimento estatal, nomeado inicialmente Rodoanel Metropolitano de São Paulo - atual Rodoanel Mário Covas -, caracterizava-se pela urgência dada a generalização do padrão de transporte rodoviário individual e/ou de cargas, que já era considerado um dos principais entraves ao desenvolvimento presente e futuro da cidade. Diante do caos representado pela questão da circulação de mercadorias e pessoas na RMSP, o jornal Folha de São Paulo projetava que,

⁷³ O governo brasileiro através da Lei 1.453, de 30 de dezembro de 1905, (Cf. OLIVEIRA, 1986) autoriza a abertura de créditos para a construção de estradas de rodagem que liguem, entre si, as capitais de quaisquer Estados. O rodoviário, em detrimento de outros meios de transporte, foi beneficiado em razão da maior parte dos produtos para exportação serem transportados através das estradas, o que garantiu a implementação de várias rodovias.

“No ano 2005 será mais rápido andar a pé do que de carro nas marginais Pinheiros e Tietê, principais vias expressas que cortam São Paulo. Estudo da Dersa (Desenvolvimento Rodoviário S.A.) mostra que as marginais terão cerca de 20 horas de congestionamento diários, com velocidades de até 4 km/h. A velocidade média de um homem andando é de 5 km/h.” (FSP, 1995)

Ao longo desse capítulo objetivou-se estabelecer alguns apontamentos sobre a constituição e consolidação da ideologia rodoviária no Brasil e, no atual contexto desta, compreender as circunstâncias de origem, as motivações, as estratégias públicas e privadas e o desenvolvimento, até o presente momento, do Rodoanel Mário Covas⁷⁴.

Cabe ressaltar, que se deu ênfase neste trabalho, na investigação do trecho oeste do Rodoanel, o primeiro trecho da obra a ser entregue ao tráfego, isto em função de dois motivos principais. Em primeiro lugar, por já estar em funcionamento desde o ano de 2002, apresenta maior profusão de informações oriundas, tanto de estudos da própria empresa operadora, a CCR (Companhia de Concessões Rodoviárias), quanto do poder público (DERSA, DNIT, Secretarias estaduais e municipais), além de estudos de vários pesquisadores assinalados adiante. Em segundo lugar, pelo próprio objetivo geral desta dissertação, que se dedicou a mensurar, os impactos incidentes e aqueles que se vislumbram, desta obra infra-estrutural, para o distrito de Perus.

2.1 O Rodoviarismo no Brasil, das oligarquias cafeeiras ao mundo globalizado: uma prática secular.

A citação com a qual se inicia este capítulo, que faz referência ao lema do ex-presidente do Brasil - entre 1926-1930 -, Washington Luís, quando de sua campanha ao governo do estado de São Paulo em 1920, pode ser considerada o ato inaugural rumo ao

⁷⁴ A totalidade da obra ainda está distante de sua conclusão. A alça oeste foi entregue ao tráfego no ano de 2002, enquanto a alça sul somente foi concluída em meados de 2010.

desenvolvimento do *ideal rodoviaria* no país. Segundo Lagonegro (2008:40), “o triunfo do rodoviarismo brasileiro contou com o concurso de homens públicos que o favoreceram, entre os quais avulta Washington Luiz Pereira de Souza, para quem governar era sinônimo de abrir estradas...”

Paradoxalmente, a frase citada é temporalmente tão distante de nossos dias, quanto presente nas práticas de gestão de nossos governantes atuais. O padrão rodoviaria de desenvolvimento urbano, sobretudo na cidade de São Paulo, apresenta-se talvez, como conduta política recorrente de nossos governantes ao longo do século XX.

Com a expansão da indústria automobilística nas décadas de 1940/50, época em que os preços dos combustíveis derivados do petróleo eram baixos e as empresas transnacionais do setor visavam maior expansão, o *rodoviarismo* se consolidou mundialmente. A industrialização brasileira, sobretudo a partir da década de 1930, trouxe a necessidade de maior integração do mercado interno e de maiores investimentos na rede de transportes.

Ao longo do século XX, em detrimento de outros meios de transportes - como a navegação fluvial e as ferrovias -, foi sendo implantada uma malha rodoviária nacional que conectou os estados brasileiros às áreas industriais da região Sudeste, respondendo assim de um lado, às necessidades de nosso processo de industrialização e, de outro, aos anseios representados pelo expansionismo da indústria automobilística dos países centrais. Portanto, observa-se o desenvolvimento de “uma industrialização calcada principalmente nas demandas da expansão capitalista internacional e não nas necessidades básicas do mercado interno” (MARICATO 2008:9).

Assim, no transcorrer do século passado, sob a bandeira da modernização do país que se daria através do binômio industrialização/rodoviarismo, observou-se um

direcionamento nas várias administrações públicas, no sentido da realização deste ideal. Vejamos alguns episódios emblemáticos.

É a partir da década de 1930, quando segundo Francisco Oliveira (2003:35), se processava “o fim da hegemonia agrário exportadora e o início da predominância da estrutura produtiva de base urbano-industrial”, que o Brasil faz sua “definitiva e consciente opção pelo rodoviarismo” (LAGONEGRO, 2008). Foi neste período que,

“Em São Paulo, entrou em cena em 1937 Adhemar de Barros, epígono de Washington Luiz. Criou o Conselho de Expansão Econômica de São Paulo (CEEESP) dirigido por Simonsen, o qual junto com o Instituto para o Desenvolvimento e Organização Racional do Trabalho (IDORT), atuou como uma espécie de estado-maior da economia paulista, sobretudo no que tocava à provisão de infra-estrutura rodoviária e à adaptação da indústria ao cenário de guerra que se avizinhava.” (LAGONEGRO, 2008: 45)

Não se pode desconsiderar também, o contexto do período entre anos 1930 e 1940, fortemente marcado por rearranjos geopolíticos que levariam o mundo ao segundo conflito de dimensão mundial, entre 1939 e 1945. No continente americano, desde o século XIX, os EUA ansiavam pelo estabelecimento da hegemonia sobre o conjunto dos países locais. A Doutrina Monroe de 1823, reformulada pelo *Big Stick* do início do século XX, tornava-se agora, a Política da Boa Vizinhança,

“que concluiu a *americanização* da sociedade brasileira frente ao moribundo imperialismo britânico e o refluxo da influência européia. Aplicada ao Brasil durante os sucessivos mandatos de Franklin Roosevelt por Nelson Rockefeller, pretendeu conquistar ‘pacificamente’ o país, seduzindo a população pela difusão das virtudes do *american way of life*, do *glamour* de *Hollywood* e do prazer de consumir.” (*idem*, 2008: 46)

Considerado esse contexto, torna-se compreensível, portanto, que a partir de 1938, sob o ímpeto rodoviarista de Adhemar de Barros, o então prefeito da cidade de São Paulo, Francisco Prestes Maia, tenha dado início ao seu “Plano de Avenidas”⁷⁵.

A cidade foi impactada através das diversas intervenções viárias. Um anel de avenidas foi implantado envolvendo o centro histórico e transformando o Parque do Anhangabaú em parte de um corredor viário que cruzava, de Norte a Sul, a “mancha” urbana paulistana⁷⁶. O Rio Tietê foi retificado em seu percurso urbano e recebeu avenidas expressas em suas margens. A cidade começou a se espriar no sentido de sua periferia, como resultado do intenso movimento migratório iniciado naquele período. O padrão rodoviarista de expansão urbana, foi a resposta infra-estrutural a essa nova demanda.

Cabe ressaltar que no plano ideológico, o Plano de Avenidas se propôs a dar à cidade uma nova dimensão e uma escala voltada ao automóvel, pois a preocupação era a de atribuir à cidade a sua importância no quadro nacional e, no plano interno, responder aos anseios das elites dominantes e das camadas médias urbanas em acelerado processo de formação, ávidas pelas benesses do modelo industrial de sociedade.

⁷⁵ O Plano de Avenidas propunha a remodelação da área central através do alargamento de um número significativo de vias existentes. Surgiu na cidade uma nova hierarquia viária com novos traçados de ruas, numa clara “intenção projetual de desenhar espaços que conformassem uma nova paisagem urbana” (FRANÇA, 1998:18) voltada, evidentemente, para o automóvel e transporte individual.

⁷⁶ O engenheiro e arquiteto Prestes Maia, no final da década de 1920, foi encarregado de elaborar um projeto urbanístico para a cidade de São Paulo. Assim surgiu, em 1930, o “Estudo de um plano de avenidas para a cidade de São Paulo. Esse projeto visava uma completa remodelação do centro urbano, com abertura de avenidas de 35 a 50 metros de largura, formando o perímetro de irradiação no que hoje são as avenidas Mercúrio, Senador Queirós, Ipiranga, São Luís, Rua Maria Paula, Praça João Mendes, Praça Clóvis Bevilacqua, Rangel Pestana e Parque Dom Pedro. Estavam previstas radiais, formando um Y correspondente às avenidas Tiradentes e Prestes Maia, passando pelo vale do Anhangabaú, até a Praça da Bandeira, com uma bifurcação na 9 de Julho com a então Avenida Itororó, hoje 23 de Maio. O plano ainda incluía um segundo perímetro de irradiação por onde hoje passam a Rua Amaral Gurgel, a Avenida Duque de Caxias e a Rua Mauá. Havia também uma terceira perimetral correspondente às marginais dos rios Tietê e Pinheiros. O plano também previa, embora isso não tenha sido executado, o remanejamento da São Paulo Railway, a Santos-Jundiaí, e da Sorocabana, Fepasa, para a margem direita do rio Tietê, onde hoje se situa aproximadamente o Terminal Rodoviário. Estava prevista uma grande estação ferroviária nesse local, que não chegou a ser construída. Nessa época, em que se previa nesse plano a retificação do rio Tietê, a Light and Power já realizava as obras do canal do rio Pinheiros”. Cf. Cláudio Jacoponi, *Revista Problemas Brasileiros*, nº 321, SESC/SP, 1997.

Contudo, o decisivo passo dado no sentido da consolidação do rodoviarismo enquanto prática política ocorreu durante o governo de Juscelino Kubitschek (1956-1960), no final da década de 1950. O Plano de Metas para a economia brasileira sob o *slogan* “Cinquenta anos em cinco”⁷⁷, que era a base programática e propagandística de seu governo, estabelecia 31 objetivos a serem alcançados priorizando os seguintes setores: energia, transportes, alimentação, indústria de base e educação.

De todas as metas, excetuando-se Brasília, nenhuma outra se destacou mais e influenciou tanto no orgulho brasileiro como a da implantação da indústria automobilística⁷⁸. A produção de carros se apresentou como o símbolo do progresso e da riqueza nacional, embora tenha sido talvez, o mais equivocado de todos os projetos. Mais de 13 mil quilômetros de rodovias federais foram construídos durante o período, ligando a nova capital⁷⁹ aos principais centros urbanos. Tornava-se irreversível o projeto de desenvolvimento econômico calcado no modelo rodoviarista.

Cabe lembrar, que a prática administrava de viés rodoviarista não foi, contudo, exclusividade de Juscelino Kubitschek. Desde a *Era Vargas* essa visão desenvolvimentista já vinha se consolidando. Não é possível que pensemos o populismo brasileiro (1946-

⁷⁷ *Apud.* Oliveira (2003:71), entre diversos outros.

⁷⁸ Na verdade, desde a década de 1920, existiam montadoras automobilísticas no Brasil (Ford, instalada em 1919 e GM em 1925), contudo, essas empresas somente importavam e montavam os automóveis no país. Todas as leis que propiciaram a formação de uma indústria automobilística com 100% de nacionalização haviam sido promulgadas durante o segundo mandato de Getúlio Vargas, ou seja, no início da década de 1950. A indústria automobilística, a partir da 2ª Guerra Mundial, com a proibição de importação de veículos prontos, se viu “obrigada” a crescer junto com o país, que se mostrava como um grande mercado em expansão. Os governos de Getúlio Vargas e JK, para além de uma análise mais crítica, tiveram grande importância no processo, pois deram condições favoráveis para a implantação de fábricas no Brasil, em especial em São Paulo.

⁷⁹ A construção de Brasília tinha como justificativa o fato de que, estando no centro geográfico do país, possibilitaria maior segurança em relação ao Rio de Janeiro - cidade litorânea - e irradiaria o desenvolvimento, através das rodovias, como a Belém-Brasília, que, segundo Oliveira (2003:72), viabilizaria, o avanço da fronteira agrícola. Funcionaria, portanto, como uma espécie de “marco-zero”, a partir do qual o “progresso” se espalharia por todo o território nacional. Além do que, ela própria, com seu moderno projeto urbanístico e arquitetônico, era apresentada como um símbolo de modernização.

1964), em suas várias versões⁸⁰, sem considerarmos a imbricação deste com a ideologia do desenvolvimento e, por conseguinte, com o rodoviarismo.

Durante, o Regime Militar (1964-1985), período de maior repressão política já vista em nossa história, o *milagre brasileiro*, sobretudo entre 1969 e 1973, durante o governo Médici, representou uma grande estratégia dos golpistas no sentido de legitimarem-se perante a opinião pública, principalmente junto às massas que se encontravam à margem das discussões políticas e sequer tinham conhecimento acerca dos *porões da ditadura*. Decididos a permanecer no comando do país, precisavam mostrar que eram melhores governantes que os civis.

Para tanto, trabalharam no sentido da geração de empregos e da construção do “país do futuro”: diversas empresas estatais foram criadas durante esse período; obras faraônicas foram realizadas, como a ponte Rio-Niterói, Usina Hidrelétrica de Itaipú, Usina Nuclear de Angra dos Reis, entre outras. Incentivaram a entrada de empresas transnacionais no país, realizando reformas de base e, como espinha dorsal de todo este *ciclo de desenvolvimento* estava o ideal rodoviarista. Foi durante o período do regime militar (1964-1985), que

“o rodoviarismo assumiu sua face excludente com a *cidade para a classe média motorizada*, representante dos novos papéis na ordem capitalista, num momento em que os centros do sistema, em particular os EUA, refinaram e endureceram os termos das relações de poder que mantinham com a periferia. De Prestes Maia a Faria Lima passando por Adhemar, a administração paulistana construiu um sistema viário eficiente para os automóveis e fatal para os usuários do transporte coletivo, na maioria trabalhadores isolados a uma distância segura dos centros em ‘subúrbios-ônibus’ pobres, em áreas de risco, autoconstruídos, carentes e violentos.” (LAGONEGRO, 2008: 49)

⁸⁰ O populismo de Vargas, por exemplo, estava alicerçado em um claro discurso de caráter nacionalista; já o de JK, tinha como premissa maior a abertura econômica do País, embora devidamente disfarçada sob o discurso nacional-desenvolvimentista.

Uma verdadeira onda ufanista assolou o país: o Brasil potência, no dizer de Octávio Ianni (1992:110). Entretanto, segundo o mesmo autor,

“ Os mesmos ‘indicadores econômicos’ da modernização alimentam-se dos ‘indicadores sociais’ da ‘sociedade primitiva’. Os setores sociais ‘participantes’ [da modernização] têm uma base na exploração dos ‘excluídos’. Em outros termos, a mesma sociedade que fabrica a prosperidade econômica fabrica as desigualdades que constituem a questão social.” (*ibidem*: 112)

Faz-se importante lembrar, que o capital necessário para tais obras, sob o contexto da Guerra Fria, provinha de *facilitados* empréstimos internacionais. Como se sabe, a partir de 1973, com a primeira Crise do Petróleo e, posteriormente, sob os efeitos da segunda Crise do Petróleo de 1979, o *milagre brasileiro* tornou-se o *pesadelo da crise da dívida externa*⁸¹.

É curioso perceber, que ainda hoje, um dos *slogans* políticos mais conhecidos no Brasil e, sobretudo no estado de São Paulo, talvez seja: *obra de Maluf*. A este se associam diversos outros, tais como o famoso *rouba, mas faz*.

Paulo Salim Maluf, eleito deputado federal pelo PP - Partido Progressista-SP -, nas eleições de 2006, e eterno candidato aos cargos executivos na cidade e no estado de São Paulo, quando em campanha, associa sua imagem ao passado recente, quando por indicação do governo ditatorial, entre 1979 e 1982, governou o estado e deixou sua marca

⁸¹ “A crise da dívida externa brasileira nos anos 1980 foi decorrência direta do processo de inserção internacional do país...O aumento do endividamento foi acelerado a partir do milagre econômico, supostamente financiado pela entrada de recursos externos...A crise da dívida externa desestruturou profundamente a economia brasileira e conduziu o país à hiperinflação.” (MARQUES e REGO, 2006:153)

*obreira*⁸². Posteriormente, em sua gestão municipal (1993-1996) - dessa feita eleito pelo voto popular -, consolidou a reputação de *tocador de obras*⁸³. Mais uma vez, o rodoviarismo se fez presente⁸⁴. Diversas obras viárias foram executadas nas gestões de Maluf e também de seu *epígono*, Celso Pitta (1997-2000).

Cabe ressaltar que, em suas respectivas gestões, houve um evidente direcionamento dos investimentos públicos para o chamado quadrante sudoeste da cidade de São Paulo, que se constituía,

“(...) ao longo da década de 1990... [em] um dos principais vetores de valorização imobiliária da cidade... A região beneficiou-se intensamente dos investimentos públicos na década passada [1990] e continua valendo-se desses recursos para criar novas bases de expansão.”(FIX 2007:113-117).

As intervenções, segundo Ferreira, deixam claro que,

“(...) é consensual a idéia de que o quadrante sudoeste vem sendo privilegiado pelas políticas públicas ao longo da história, e é aí que se concentra a enorme maioria da infra-estrutura urbana disponível, **aí que se realizam grande parte das obras viárias de maior importância**... Há aí, certamente, uma movimentação consensual das classes dominantes no direcionamento das dinâmicas de crescimento da cidade.” (FERREIRA, 2007:180) (grifo nosso)

⁸² Desnecessário dizer, no entanto, e o próprio político corrobora que sua imagem está também associada aos desmandos da Ditadura, sobretudo na maneira com que lidava com os movimentos sociais. O *slogan* “Rota na rua”, ainda hoje (2009), faz parte de suas estratégias de campanha política.

⁸³ Esta expressão foi utilizada por muitos autores para referirem-se ao “Presidente Bossa Nova”, JK, ao longo de seu governo (1956-1960), marcado pela ideologia desenvolvimentista.

⁸⁴ Rodovias como a Trabalhadores (atual Ayrton Senna) e Bandeirantes; obras viárias na cidade, como o “minhocão” e túneis na zona sul, são exemplos do empenho rodoviarista de Paulo Maluf.

Embora o tema principal dos autores citados seja o mercado imobiliário, percebe-se mais uma vez, a relevância do padrão rodoviarista em todas essas intervenções, posto que viabilizam o escoamento do tráfego nestas áreas, no sentido da consolidação “do novo eixo de negócios: 1) Vila Olímpia, 2) Faria Lima e 3) Água Espraiada”⁸⁵ (Fix, 2007: 120), na capital paulistana. Desnecessário dizer que as regiões periféricas da cidade não têm recebido a mesma atenção. Acerca desta temática, Maricato (2007:158) é mais precisa,

“A gestão Paulo Salim Maluf (1993/1996) foi exemplar nesse sentido. A maior parte das megaobras destinadas a ampliar o espaço de circulação de veículos concentrou-se especialmente na região Sudoeste do município. Essa região forma uma mancha contínua de moradores de alta renda. Em 11 obras viárias a prefeitura gastou (ou deixou como dívida) a fantástica quantia de aproximadamente R\$ 7 bilhões.”

Para a realização de tais *megaobras*, foi necessário que houvesse inúmeras desapropriações, sobretudo da população de baixa renda. Curioso é perceber, que se este montante (R\$ 7 bilhões) tivesse sido investido em moradias populares, daria para construir mais de 220 mil moradias populares (no padrão CDHU), considerando-se o valor atual de cerca de R\$ 30 mil por unidade - custo médio apresentado pelo estudo *As Tipologias Habitacionais e seus Padrões de Acabamentos* da FAU-USP/2008.

Portanto, mais de um milhão de pessoas seriam beneficiadas e teríamos, em apenas quatro anos, uma redução de cerca de 50% dos residentes em favelas na cidade, de um total estimado, à época, em cerca de 20% da população total do município, ou seja, algo em torno de 2 milhões de habitantes, segundo Maricato. (*Ibidem*: 154)

⁸⁵ Nesta região da cidade destacam-se grandes obras viárias, como a interligação da Av. Berrini, alongamento das ruas Funchal e Olimpíadas, remodelação do Largo da Batata, complexo viário Roberto Marinho, pontes estaiadas sobre a marginal Pinheiros, prolongamento da Av. Água Espraiada até a Rodovia Imigrantes, entre outras (Cf. FIX, 2007:120).

Considerando o até aqui exposto, dois aspectos da ideologia rodoviarista tornam-se mais destacados. O primeiro diz respeito ao rodoviarismo em si, que uma vez combinado com a *ideologia do progresso*, torna-se instrumento eficaz do discurso político, nos vários momentos históricos retratados. Como nos coloca Francisco Oliveira (2007:41), desde que os *marqueteiros de plantão* assumiram o papel de condutores das campanhas eleitorais, “o partido político da era da indeterminação não conduz, é conduzido pelas pesquisas de opinião e de intenção de voto e pela imagem”, esvaziando seu teor político: mais vale a forma do que o conteúdo das propostas dos partidos⁸⁶. Já o segundo, faz saltar aos olhos a imbricação desta prática política com as demandas representadas pelos setores da construção civil e imobiliário, uma vez que ambos beneficiam-se direta ou indiretamente de toda e qualquer intervenção infra-estrutural na cidade.

Nesta direção, cabe ressaltar ainda que as construtoras figuram entre os maiores financiadores de campanha nos últimos pleitos eleitorais⁸⁷ e que, nem mesmo o plano político/ideológico - esquerda ou direita -, tem apresentado alguma relevância para a definição sobre qual projeto apoiar. A estratégia não passa mais por qual projeto seja vencedor, mas sim, que o projeto vencedor garanta a realização dos interesses destes setores.

⁸⁶ Neste sentido é interessante relembrar uma das vinhetas de campanha do atual Presidente da República, quando das eleições em 2006: “deixa o homem trabalhar”.

⁸⁷ No mês de março de 2009, diversos meios de comunicação, denunciaram à opinião pública nacional as diversas irregularidades envolvendo doações da construtora Camargo Corrêa a inúmeros Partidos Políticos: “Investigações da Polícia Federal na construtora Camargo Corrêa detectaram o repasse de dinheiro a partidos políticos em troca de vantagens em licitações públicas, segundo informou nesta quarta-feira a promotora que acompanha o caso. A investigação indica que o grupo financeira partidos políticos de várias regiões do país. O objetivo da quadrilha seria a obtenção de eventuais vantagens em licitações públicas, como contrapartida para as doações de campanha”, disse a procuradora da República, Karen Louise Jeanete Kahn.. Nesta quarta, a Polícia Federal prendeu dez pessoas- entre elas quatro diretores e duas secretárias da Camargo Corrêa - como parte da operação Castelo de Areia, que investiga lavagem de dinheiro e outros crimes financeiros. (disponível em: <http://veja.abril.com.br/noticia/brasil/camargo-correa-dez-doacoes-partidos-430792.shtml>). Aparentemente trata-se apenas da ponta do *iceberg*.

2.2 O Rodoviarismo na atualidade: contradições e permanências.

Segundo a Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores - ANFAVEA⁸⁸-, em dezembro de 2009 foram vendidos 293.026 veículos, 16,4% a mais do que em novembro. O resultado foi ainda 50,7% superior ao do mesmo mês do ano anterior.

O crescimento nas vendas de automóveis foi atribuído às medidas adotadas pelo governo federal para incentivar o setor automotivo, um dos mais prejudicados pela crise mundial devido à forte queda nas exportações⁸⁹. Houve, por exemplo, a redução do imposto sobre produtos industrializados (IPI), o que, somado ao maciço apelo publicitário, provocou um forte aumento da demanda por carros novos.

O resultado de tais medidas governamentais surpreendeu a própria associação e possibilitou superar a meta estabelecida. Apesar de ligeira diminuição na produção em relação ao ano anterior - cerca de 1% -, verificou-se o aumento nas vendas de veículos, que passou de 2,82 milhões de unidades em 2008 para 3,14 milhões em 2009, e ficou acima da previsão da própria associação que era da ordem de 3,11 milhões.

Os dados relatados acima e o empenho estatal em formular políticas de subsídios ao setor automotivo, permitem o estabelecimento de, no mínimo, um importante questionamento. Como o Brasil, país com destacada presença nas discussões ambientais

⁸⁸ Cf. Carta Anfavea, n° 284, SP, janeiro/2010. Publicação mensal da associação.

⁸⁹ Segundo o mesmo documento, o número de veículos exportados caiu 35,3%, passando de 734.600 unidades em 2008 para 475.300 no ano de 2009.

em âmbito internacional, pode ser ao mesmo tempo ser um estimulador da indústria automobilística e, portanto, da expansão do rodoviarismo, sendo que estes são considerados fatores fundamentais para o agravamento do fenômeno do aquecimento global?

Esse parece ser um questionamento central, pois como se sabe, a emissão de gases poluentes derivados da queima de combustíveis fósseis em veículos automotores é apontada como uma das principais responsáveis pelo agravamento do chamado efeito estufa.

Neste sentido, cabe ressaltar ainda, que o Relatório de Desenvolvimento Humano 2007/2008, do Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento -PNUD⁹⁰ -, aponta que nos países desenvolvidos, o setor automotivo já é responsável, por cerca de 30% das emissões de gases de efeito estufa e que as ações visando o estabelecimento de padrões de regulamentação de eficiência energética da frota encontram-se no limite.

Evidentemente, a resposta a essa ambiguidade não é simples, e demanda que se considerem as várias dimensões. Assim, não é objetivo deste trabalho esgotar a discussão acerca desse tema e nem mesmo aprofundá-la. Contudo, partindo desse questionamento e retomando a temática da ideologia rodoviarista, à luz da realidade urbana do Brasil e, sobretudo, da cidade de São Paulo, podemos apontar algumas razões para a manutenção desta aparente contradição.

Em primeiro lugar, é preciso compreender que o desenvolvimento histórico da indústria automobilística no Brasil foi marcado pelas velhas práticas patrimonialistas apontadas, entre outros, por Holanda (1995), que no dizer de Lagonegro, fez com que o

⁹⁰ PNUD. *Relatório de Desenvolvimento Humano 2007/2008*

rodoviarismo dominasse o Estado brasileiro pelo modo centralizado com que grupos oligárquicos o impuseram ante um poder público que consideravam *seu*. Assim, segundo o autor,

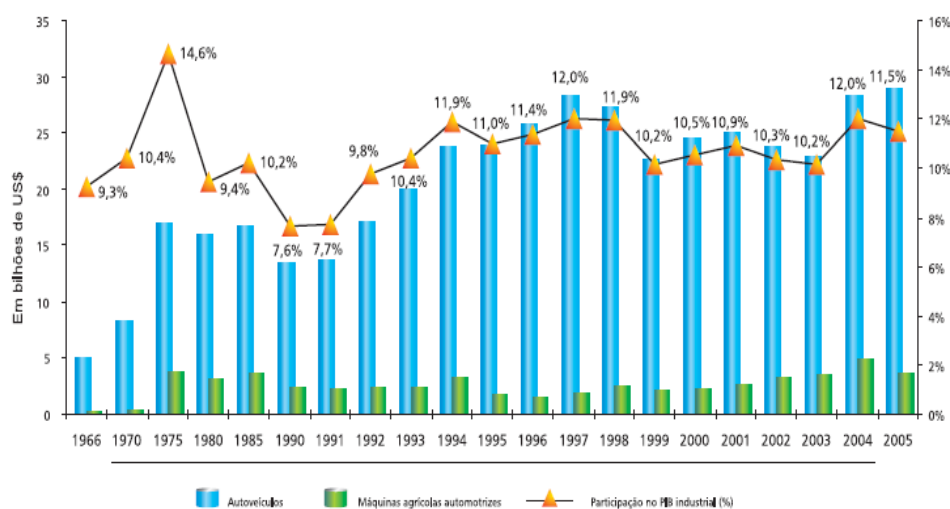
“A ideologia rodoviarista demandou a eliminação de outras modalidades para impor os interesses de seus formuladores junto ao Estado e induziu a formação de grupos de pressão política, de uma infinidade de empresas do ramo, em particular de uma incipiente indústria de autopeças, embrião da produção automobilística nacional.” (LAGONEGRO, 2008: 40)

Parece ser importante agregar a essa discussão, corroborando a afirmação acima, que em meados do século XX quando da definitiva opção pelo rodoviarismo enquanto modelo de expansão dos meios de transportes no país, observou-se o início de um gradual processo de sucateamento de toda a rede ferroviária nacional, então existente. É curioso perceber, que a perspectiva intermodal⁹¹ de transportes, em função desta orientação oligárquico/rodoviarista, foi completamente abandonada nos últimos 50 anos.

A partir dessa consideração, é possível pensar que todo esse processo acabou por criar, ao longo do tempo, uma exagerada dependência do sistema nacional de transportes em relação ao padrão rodoviarista. Neste sentido, o gráfico a seguir, que apresenta o faturamento e participação da indústria automobilística no PIB industrial brasileiro entre 1966 e 2005, nos dá a exata dimensão do peso e, conseqüentemente, do poder, representado pela indústria automobilística em nossa economia:

⁹¹ O modelo intermodal de transportes tem por base a idéia de que, considerando-se tempo, distância, localização e tipo de mercadoria, deve-se utilizar diversos meios de transportes combinados, visando a maior eficiência da relação custo-benefício. Neste modelo, o transporte rodoviário, por apresentar maior custo, deve limitar-se às pequenas distâncias. No caso brasileiro, observa-se a inversão, ou mesmo, o abandono desta lógica, fazendo com que enormes distâncias, sejam percorridas, por caminhões de carga por todo o país e nos grandes centros urbanos, observe-se o caos representado pelo predomínio do transporte rodoviário. Segundo João S. W. Ferreira, em entrevista à *Revista Correio da Cidadania*, em 30/11/2009, acerca do Rodoanel, “(...) seria preciso subordinar o Rodoanel a um plano logístico. É necessário um plano maciço e impactante na cidade, que seria fazer efetivamente o metrô, não só uma linha nos bairros centrais”. Dessa forma percebe-se que para Ferreira, o ideal seria que tivéssemos ênfase nos modelos intermodais de transporte urbano, pois para ele, o transporte rodoviário individual conduz a “uma lógica esquizofrênica, individualista e elitista”.

Gráfico 1:
Faturamento e participação no PIB industrial
1966/2005



Fonte: ANFAVEA – Indústria Automobilística Brasileira – 50 anos, SP, 2005

A simples observação do gráfico permite perceber que embora os resultados tenham apresentado queda no final da década de 1980 e início da de 1990, período de crise inflacionária, a participação da indústria automobilística foi bastante significativa durante o período total, apresentando um percentual médio de mais de 10% de participação no PIB industrial do país.

Vale ressaltar também que, segundo dados mais atualizados, presentes no *Anuário da Indústria Automobilística Brasileira* (ANFAVEA-2009:10), a importância do setor para a economia nacional apresentou sólido crescimento nos últimos anos, e já em 2008, representava cerca de 23,3% do PIB industrial e cerca de 5,5% do PIB total do país⁹². Representa ainda “cerca de 1,5 milhão de empregos diretos e indiretos e estabelece relações intersetoriais com mais de 200 mil empresas”.

⁹² Em 2003, a produção de automóveis era da ordem de 1,5 milhões de unidades. Em 2008, o setor apresentava uma capacidade produtiva instalada de mais de 4 milhões de unidades, ocupava a 6ª posição entre os maiores produtores e possuía o 5º maior mercado interno do mundo. Em 2009, o setor chegou a marca de 3,14 milhões de unidades fabricadas. Note-se, portanto, que em apenas 7 anos verificou-se a duplicação da produção, o que se refletiu, evidentemente, no incremento da importância do setor para a economia nacional.

Considerando esses dados, é possível perceber a relevância da indústria automobilística, bem como por outro lado, refletir acerca da capacidade, cada vez maior que esta apresenta, de exercer pressão político-econômica - no sentido do que nos ensina Lagonegro -, sobre o Estado brasileiro⁹³.

Essa discussão pode ser ainda enriquecida, conforme nos chama a atenção Maricato, se considerarmos o fato de que o capitalismo tem necessidade de expansão ilimitada. Ela nos relembra que,

“É de Karl Marx a demonstração da tese de que não é o consumo que determina a produção, mas o inverso, a produção é que determina o consumo... É preciso consumir para alimentar a produção, ou mais exatamente, a acumulação. É preciso, portanto, criar a necessidade do consumo. Produção pela produção e consumo pelo consumo. Uma vasta máquina de propaganda acompanha a indústria do automóvel. A construção de toda uma cultura e de um universo simbólico relacionados à ideologia do automóvel ocupa cada poro da existência urbana.”
(MARICATO; 2008:8)

A construção deste universo simbólico relacionado ao automóvel constitui-se, sem dúvida, em um segundo aspecto que deve ser melhor compreendido, para a análise do triunfo rodoviarista no país. A vasta máquina de propaganda que acompanha a indústria automobilística vende a imagem de que, ter esse ou aquele automóvel, confere ao proprietário um *status* diferenciado no meio social.

Neste sentido, o que parece se evidenciar, é que o automóvel inserido no campo simbólico é, antes de tudo, elemento identificador de ascensão social. Portanto, adquirir um

⁹³ Nos vários momentos em que este setor apresentou algum tipo de dificuldade, os governos sempre estiveram dispostos a, prontamente, negociar soluções, quer para evitar demissões, ou como mais recentemente, fomentar as vendas de automóveis. Curioso é perceber, que assunto nunca discutido, é a redução, ao menos momentânea, da margem de lucro das empresas.

automóvel novo, nos últimos anos, passou a ser uma prerrogativa essencial na vida cotidiana dos vários estratos sociais, sobretudo dos estratos sociais médios no país.

Ao adquirir um automóvel, “o consumidor não adquire apenas um meio para se locomover, mas também masculinidade, potência, aventura, poder, segurança, velocidade, charme, entre outros atributos” (Maricato, 2008:8) e, fundamentalmente, diferenciação social. Cabe, portanto perceber, que a cultura, ou ideologia rodoviarista é hoje um fato. Um imperativo de difícil superação, arraigado que está na administração pública, nos estratos sociais médios e na juventude.

Portanto, essa cultura, em consonância com a grande oferta atual de automóveis, atende aos interesses da produção e realização do lucro das empresas do setor. No campo da ideologia, significa o mascaramento da grande contradição presente no fato de que os investimentos nos meios de transportes coletivos são insuficientes para a demanda representada, sobretudo, pela população de baixa renda.

Existe ainda um terceiro aspecto a ser considerado nessa discussão. Trata-se do caráter eleitoreiro representado pelas obras viárias. Todo e qualquer político que queira manter-se à frente do poder executivo, nas várias esferas - municipal, estadual ou federal -, ou mesmo ser saudado como grande gestor, sabe da importância de chancelar sua administração com a realização de grandes obras viárias⁹⁴.

Dentre os vários tipos de obras viárias, as rodoviárias ocupam papel primordial, posto que oferecem a vantagem de poder serem concebidas e concluídas em um exíguo espaço temporal, o que garante a “paternidade” da mesma. Além disso, junto à população, obras deste tipo apresentam-se sempre na perspectiva da ideologia do progresso, isto é, são invariavelmente legitimadas pelo suposto desenvolvimento econômico e social que trarão, ou atrairão, para uma determinada região. Exemplo prático desta ideologia, foi o discurso

⁹⁴ Novamente aqui, cabe ressaltar o já consolidado tipo ideal de “político obreiro” presente na realidade política brasileira e o fascínio que este pode exercer sobre a população, ávida por modernização.

do Governador do Estado de São Paulo⁹⁵, José Serra, quando, em 18/01/2008, lançou o *Projeto Pró-Vicinas*, que foi concebido, segundo o poder público estadual, para recuperar a malha viária e permitir o escoamento da produção das cidades paulistas,

“Trata-se de um investimento necessário para fortalecer a produção, o emprego, garantir o desenvolvimento do interior paulista e também facilitar a circulação de pessoas com mais segurança (...). Estamos vendo na prática como esse programa irá beneficiar os produtores.”

É preciso ainda mencionar, que esta primeira etapa do projeto, segundo o governo, representaria para os cofres públicos um total de investimentos da ordem de R\$ 348,9 milhões, *beneficiaria* 197 municípios no estado de São Paulo e estaria concluída até o fim de 2008.

Entretanto, pode-se questionar se efetivamente as obras significariam soluções duradouras para o tráfego rodoviário nos respectivos municípios. Partindo deste questionamento e considerando a permanente exigência de manutenção representada pelas rodovias - o que, em geral não ocorre de forma adequada -, é possível inferir que a resposta é negativa, pois o benefício imediato, com o passar do tempo, se transforma em maiores gastos para estes mesmos municípios⁹⁶.

Por outro lado, a execução da obra e seu efêmero benefício, se constituem em poderoso elemento de caráter eleitoreiro para os gestores públicos. Note-se aqui uma

⁹⁵ Disponível em: <http://www.saopaulo.sp.gov.br/spnoticias/lenoticia.php?id=91209>

⁹⁶ Observa-se cada vez mais, que os gestores públicos, para livrarem-se deste “fardo”, recorrem a processos de privatização das estradas vicinais, o que ao final, faz recair sobre a própria população, sobretudo a mais carente, o ônus de todo o processo.

inversão do propósito da “coisa pública”, pois os recursos públicos são utilizados para a realização dos interesses privados/eleitorais.

Em entrevista à *Revista Correio da Cidadania*⁹⁷, em novembro de 2009, por ocasião do acidente na obra do trecho sul do Rodoanel Mário Covas, o urbanista João Sette Whitaker Ferreira, dá a exata dimensão acerca desta temática, pois, segundo ele,

“Tudo que se faz em São Paulo é voltado ao transporte individual, pois o senso comum diz que isso é conforto, e o ganho político é muito maior. Predomina aquela idéia de que o que dá voto é fazer obras para a classe média, dizendo que vai se acabar com o trânsito com soluções para o carro (...). Obra feita às pressas, porque é eleitoreira, cai. São obras feitas sem fiscalização, com um grau de liberdade enorme para as empreiteiras.”

O enorme grau de liberdade de que as empreiteiras desfrutam, conforme colocado por Ferreira ilustra muito bem a histórica promiscuidade existente entre o poder público e os interesses privados em nossa sociedade. Curioso é perceber, que tais procedimentos acabam por estabelecer uma espécie de prioridade privada na condução dos interesses que, ao menos em tese, deveriam ser públicos.

Na atualidade, a força desta ideologia e dos interesses que a movimentam, podem ser muito bem detectadas nos dois maiores projetos de intervenção infra-estrutural em andamento no país: o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) do Governo Federal, e o conjunto de obras viárias do Governo do Estado de São Paulo⁹⁸. São obras de grande impacto na vida cotidiana das cidades brasileiras, e que garantem enorme visibilidade aos respectivos governos, ou seja, tem forte caráter eleitoreiro.

⁹⁷ *Revista Correio da Cidadania*, Poder das empreiteiras e interesses eleitoreiros resultaram no acidente do Rodoanel, disponível em: <http://www.correiodacidade.com.br/content/view/4011/9/>

⁹⁸ Atualmente, além das obras do trecho sul do Rodoanel Mário Covas, diversos outros projetos encontram-se em andamento, tais como as novas faixas da Marginal Tietê, o Complexo Anhanguera e o Expansão São Paulo.

Considerando os elementos trabalhados até aqui em torno da consolidação da prática política de viés rodoviarista no Brasil, pode-se observar que apesar de suas evidentes contradições, no que diz respeito às atuais preocupações, tanto de ordem econômica como ambiental, sobre a inadequação desta modalidade de transporte - tanto para mercadorias, quanto para o âmbito urbano -, ela representa, ainda hoje, a permanência de velhas, mas consolidadas formas de se conceber a coisa pública no Brasil.

Na raiz dessa concepção se encontra, ao menos no campo da política, como nos colocava Holanda (1995) entre outros autores, a incompletude de nosso processo de modernização. Fica evidenciada a manutenção da mentalidade política oligárquico/patrionialista, na medida em que se mostra incapaz de conceber-se enquanto um projeto de sociedade baseado no princípio da universalidade.

2.3 O Rodoanel: corolário da política rodoviarista no Brasil

A ambição de se construir um grande anel viário que circundasse a cidade de São Paulo, não é novidade. Segundo panfleto de divulgação do Governo do Estado de São Paulo, em 1999⁹⁹, “os primeiros estudos foram realizados pelo engenheiro Francisco Prestes Maia, em 1930. Eram as chamadas vias perimetrais”. Portanto, o Rodoanel era apresentado como uma necessidade natural da cidade e que representava a continuidade de uma ação discutida e planejada por quase 70 anos.

⁹⁹ O *Jornal O Rodoanel e Você* de agosto de 1999, ano 1 nº 04, p. 02, trazia estampada na capa a manchete: “Um assunto de quase 70 anos.”

Vale destacar ainda, que segundo a Dersa - Desenvolvimento Rodoviário S.A.-, empresa de economia mista subordinada à Secretaria dos Transportes do Estado de São Paulo, a necessidade de construção de uma via perimetral que circundasse a Região Metropolitana de São Paulo - RMSP-, remontava a meados do século XX, quando urbanistas e autoridades, projetando problemas futuros relativos à expansão urbana e ao consequente aumento do tráfego de veículos, preocupavam-se já com o assunto. Mas, somente a partir da segunda metade da década de 1990, é que se efetivou esse projeto.

Foi, portanto, a partir de 1995 que se iniciaram de forma mais contundente, as discussões acerca da necessidade de se viabilizar a expansão do sistema viário paulistano. Naquele momento, o tráfego nas marginais já ultrapassava os 800 mil veículos/dia e a previsão - que se confirmou -, era de que este número mais que dobraria no ano 2005¹⁰⁰. A solução, portanto, seria a construção da via perimetral:

“Para solucionar o problema, a Dersa estuda a implantação de um rodoanel interligando as dez grandes estradas que desembocam em São Paulo (...) Essas estradas são responsáveis pelo despejo de cerca de 400 mil veículos por dia nas marginais. Esses veículos, a maioria caminhões, utilizam as marginais para sair de uma rodovia e entrar em outra. A idéia do rodoanel é desviar esse tráfego que invade o centro da cidade para as estradas.”(FSP, 1995)

Com chamadas do tipo: “Governo de São Paulo traça uma via expressa para o futuro” e “O futuro de São Paulo já está traçado”, a gestão Mário Covas apresentou à sociedade paulistana e brasileira, o futuro Rodoanel Metropolitano de São Paulo, como sendo a

“(...) alternativa mais inteligente e oportuna para que se possa ordenar o crescimento e promover a integração da Região Metropolitana (...) é a obra

¹⁰⁰ O Caderno Cotidiano do jornal *Folha de São Paulo* de 12/08/1995, apresentava vários aspectos referentes ao tema, demonstrando, através de quadros estatísticos, mapas e vários artigos, o “caos no trânsito” da capital e a necessidade de construção do Rodoanel.

certa, no lugar certo, na hora certa. É a saída mais racional para o desenvolvimento futuro da metrópole...” (idem)

Com base no relatório final produzido pelo Grupo de Trabalho Intergovernamental (GTI) (Anexo II) criado pela Portaria Intergovernamental nº 1, de fevereiro de 1997, ficou estabelecido que o Rodoanel Metropolitano de São Paulo é

“...empreendimento rodoviário de âmbito metropolitano...[que]...será fundamental para diminuir os congestionamentos em São Paulo...[e]...constitui-se numa complementação imprescindível dos projetos do governo federal para duplicar os corredores de integração do Mercosul, especialmente a BR 116 (Rodovia Dutra e Rodovia Régis Bittencourt) e a BR 381 (Rodovia Fernão Dias)...”

Finalmente, através da Portaria Intergovernamental nº 2, de julho de 1997, foi constituído o GTI (idem) para acompanhamento da implantação das obras do Rodoanel Metropolitano de São Paulo. Parece ser importante apontar dois aspectos dissonantes entre o que ficou proposto pelo relatório do GTI, e o que se tem verificado no processo de implantação do Rodoanel.

Em primeiro lugar, considerando os princípios da intermodalidade discutidos anteriormente, é com estranheza que se percebe que a “alternativa mais inteligente” em termos de transporte para o país, que visa, entre outras metas, estabelecer maior integração com os países do Mercosul, seja o rodoviário. Como se sabe, trata-se da modalidade de transporte de carga que apresenta o mais elevado custo, quando comparado com os transportes hidroviário e ferroviário.

O segundo aspecto a causar estranheza é o fato de que o relatório do GTI aponte uma prioridade e, na prática, o desenrolar das obras ocorram exatamente no sentido inverso. Isto é, das três rodovias citadas pelo relatório como prioritárias, somente uma

delas, a Régis Bittencourt, foi contemplada com a conclusão da Alça Oeste em 2002 e, agora, em 2010, com a previsão de conclusão da Alça Sul do Rodoanel.

Partindo dessas considerações, é possível inferir que talvez dois outros elementos devam ser considerados nessa análise. De um lado, observamos a permanência da ideologia rodoviarista, e os interesses que essa representa, constituindo-se assim, uma espécie de corolário da ideologia rodoviarista no país e, de outro, podemos supor que os anseios do setor imobiliário também apresentem poder de pressão nas decisões acerca da condução da política pública, quando o tema é sistema de transportes. Para tanto, basta lembrar que, em geral, obras viárias costumam estabelecer novas áreas para desenvolvimento de projetos do setor.

Nesta direção, o Instituto Sócioambiental (ISA), que analisa as alterações no uso e ocupação do solo nas áreas de mananciais da RMSP desde 1996, em especial com a Billings e Guarapiranga, produziu uma interessante simulação preliminar¹⁰¹ sobre as tendências de crescimento da mancha urbana nestas áreas, tendo como referência os efeitos do trecho oeste. A simulação partiu de algumas hipóteses que já haviam sido verificadas no trecho oeste, dentre as quais destacamos:

“... Acréscimo de seis mil hectares de área urbana até 2020; Crescimento populacional de aproximadamente 700 mil habitantes até 2020; Indução à ocupação no entorno dos acessos ao Rodoanel; **Valorização do preço da terra no entorno da Rodovia; Valorização de terrenos e crescente especulação imobiliária voltada para usos comerciais e residenciais...** conforme dados divulgados pela imprensa sobre os processos em andamento ao longo do trecho oeste” (*grifos nossos*)

¹⁰¹ disponível em: www.socioambiental.org/esp/rodoanel/pgn/otrechosulemananciais.html - 12/2004

Ainda acerca do poder de pressão representado, não só pelo setor imobiliário, de caráter estritamente residencial, mas também pelos interesses vinculados aos setores imobiliário/industrial e imobiliário/logístico, o *Estudo Preliminar: Impactos Urbanísticos do Trecho Oeste do Rodoanel*, produzido pelo Laboratório de Habitação e Assentamentos Humanos -LABHAB- da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo -FAUUSP-, em julho de 2005, sob a coordenação geral do Prof. Dr. João Sette Whitaker Ferreira, revelou que,

“Embora os maiores saltos no crescimento populacional da RMSP se dêem em determinadas áreas periféricas socialmente excluídas – marcadas pela informalidade urbana – nas regiões Leste e Sul, **é no eixo Oeste que se verifica o vetor de crescimento mais significativo de novas áreas industriais, ao longo das rodovias citadas, assim como de assentamentos habitacionais de alto padrão, como os conhecidos condomínios ao longo da Rodovia Castello Branco.** O Trecho Oeste do anel viário veio, portanto, dinamizar as possibilidades de deslocamentos internos à essa região, permitindo inclusive o fluxo de transposição entre as rodovias.” (p.49 – grifos nossos)

Segundo o mesmo estudo preliminar, esse *status* identificado na região oeste da metrópole, guarda consonância com a própria dinâmica de expansão da mancha urbana nos últimos vinte anos, isto porque,

“A análise do **Mapa de expansão da mancha urbana (1989 – 1999 – 2003)** do entorno do Trecho Oeste do Rodoanel elaborado nesta pesquisa permite verificar que houve crescimento da mancha urbana antes, durante e após a conclusão da obra. Identifica-se também que há concentração dessa expansão ao redor do Rodoanel e ao longo das rodovias, com evidente aglutinação nos trevos.” (p. 51)

Os dados apresentados, tanto pelo ISA, quanto pela FAUUSP, corroboram a situação de grande incremento populacional verificada através dos dados demográficos

trabalhados no capítulo anterior, no distrito de Perus e arredores.¹⁰² Neste sentido, talvez não seja demais enfatizar, que esse segundo aspecto, que diz respeito ao rodoanel, a valorização do solo e o mercado imobiliário na região, será aprofundado no capítulo seguinte, quando da investigação mais pormenorizada sobre os impactos da Alça Oeste da obra viária para o distrito de Perus.

¹⁰² Sobretudo no distrito Anhanguera, administrado também pela Subprefeitura de Perus, onde a taxa média de crescimento demográfico, ao longo da década de 90, foi superior aos 10% ao ano.

CAPÍTULO III

MUNDIALIZAÇÃO E CIDADES GLOBAIS

“Qual seriam a natureza e o âmbito das autoridades responsáveis pelas decisões – supranacionais, nacionais, subnacionais e globais, sozinhas ou combinadas? Qual seria a relação delas com as pessoas sobre quem se tomam as decisões?”

Eric Hobsbawm, 1997: 555

Neste terceiro capítulo objetivou-se proceder a investigação, a contextualização e análise, em consonância com o referencial teórico e empírico trabalhados nos capítulos anteriores, dos processos de intervenções urbano-espaciais presentes e as que se vislumbram para o território do distrito de Perus.

Neste intuito, delineou-se o contexto de origem, a evolução, as contradições e as atuais discussões em torno da ideologia da cidade global. Tal aprofundamento teórico foi de fundamental importância, pois permitiu o estabelecimento de uma reflexão crítica acerca do conceito e os desdobramentos teóricos e práticos de sua aplicabilidade.

Importa ainda ressaltar, que tal procedimento se fez necessário, pois, essa conjuntura, torna-se, ela própria, o contexto do desenvolvimento das mais variadas ações, estatais e privadas, que tem vislumbrado a constituição das condições ideais para a efetivação da *cidade global paulistana*.

3.1 Da Metrópole à Cidade Global: breve histórico

O termo metrópole, de origem grega, sempre esteve associado à idéia de “grande cidade”, “capital de província” ou mesmo “centro de poder”¹⁰³, sobretudo entre os séculos XVI e XVIII, durante o período mercantilista.

Os desdobramentos da Revolução Industrial, dentre os quais, a aceleração do processo de urbanização, fizeram surgir novas aglomerações humanas circunvizinhas a cidades como Londres ou Paris. Assim, o termo metrópole passou a designar essas áreas que apresentavam intensos processos de conurbação¹⁰⁴. Já no século XX, especialmente após a Segunda Guerra Mundial, tornou-se comum a utilização da expressão região metropolitana, para referir-se aos imensos aglomerados urbanos que surgiam pelo mundo todo, em função da disseminação do modelo industrial fordista de produção.

Somente a partir da década de 1960, foi que surgiu pela primeira vez a expressão megalópole¹⁰⁵ para referir-se “a uma grande área suburbana ou periurbana que contém mais de uma região metropolitana” (BORDO:2005). Isto porque, o fenômeno da conurbação,

¹⁰³ Cf. Dicionário Aurélio, 1993.

¹⁰⁴ A conurbação é provocada pelo crescimento urbano horizontal, resultando no “encontro” entre os limites de uma cidade e outra(s). O conceito, introduzido em estudos urbanos a partir de 1915 por Patrick Geddes, referia-se inicialmente a qualquer tipo de aglomeração urbana. Geddes em *Cidades em Evolução* de 1915, sugeriu a sequência “pesquisa/análise/proposta”, considerada uma das primeiras proposições de estruturação lógica do planejamento urbano que, até então, baseava-se muito mais na intuição e experiência de seus autores do que em um conhecimento obtido sistematicamente ou cientificamente a partir das condições reais das cidades.

¹⁰⁵ “...o termo, megalópole, criado pelo francês Jean Gottman na década de 1960, refere-se a uma grande área suburbana ou periurbana que contém mais de uma região metropolitana. O exemplo clássico de megalópole é o eixo que se estende de Boston a Washington, por cerca de 600 km na costa atlântica dos Estados Unidos, englobando as grandes metrópoles de Nova Iorque, Filadélfia e Baltimore.” Cf. BORDO, A. “Os eixos de desenvolvimento e a estruturação urbano-industrial do estado de São Paulo, Brasil” *Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales. Barcelona: Universidad de Barcelona*, 1 de agosto de 2005, vol. IX, núm. 194 (79). <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-194-79.htm>> [ISSN: 1138-9788] acesso em 10/03/2009.

em função dos fluxos populacionais representados pelo êxodo rural, sobretudo nos países que viviam intensa industrialização, como é o caso do Brasil, adquiriu maior amplitude e tornou-se elemento-chave no desenvolvimento dos processos de urbanização, por todo o planeta.

Diversas regiões metropolitanas passaram a ser apontadas como exemplos de megalópoles. Contudo, na década de 1990, as discussões acerca do exagerado crescimento das cidades, levaram a ONU a introduzir uma nova denominação para referir-se às metrópoles mundiais cuja população excedia os 10 milhões de habitantes. É neste contexto, que se adota o termo megacidade. Sua aplicação à realidade mundial daquele momento levou à elaboração do *ranking* a seguir.

Tabela 1- *Ranking* das Megacidades.

Rank	Agglomeration	Country	Population (thousands)
1	Tokyo	Japan	27,242
2	Mexico City	Mexico	16,908
3	São Paulo	Brazil	16,792
4	New York	United States of America	16,390
5	Bombay	India	15,725
6	Shanghai	China	13,659
7	Los Angeles	United States of America	12,576
8	Calcutta	India	12,118
9	Buenos Aires	Argentina	11,931
10	Seoul	Republic of Korea	11,768
11	Beijing	China	11,414
12	Lagos	Nigeria	10,878
13	Osaka	Japan	10,618
14	Delhi	India	10,298
15	Rio de Janeiro	Brazil	10,264
16	Karachi	Pakistan	10,119

Fonte: United Nations Publication, (ST/ESA/SER.A/163), Sales No. E.97.XIII.2, Copyright (C) United Nations 1997.

A observação da tabela permite perceber que das 16 metrópoles apresentadas, apenas quatro – New York, Los Angeles, Tokyo e Osaka –, estavam localizadas nos chamados *países de primeiro mundo*, respectivamente, nos EUA e no Japão. Tal fato era resultado do caráter quantitativo do novo conceito, pois considerando somente o aspecto populacional, conferia às metrópoles dos chamados países do *terceiro mundo* da África, América Latina e principalmente da Ásia, o *status* de possuírem o maior número de megacidades do globo.

É importante ressaltar, que no início do século XX a situação era bastante diferente, pois o processo urbano-industrial ainda não havia se tornado hegemônico e as sociedades deste tipo “urbano-industriais” concentravam-se nos países europeus e nos EUA.¹⁰⁶

O que parece se evidenciar, é que com a adoção desse novo conceito, estabeleceu-se um paradoxo bastante interessante e porque não dizer, bastante incômodo: as metrópoles *terceiro-mundistas* ocupavam agora o patamar mais elevado quando o tema era megacidades, fato que de certa forma, relegava importantes cidades do circuito capitalista mundial a uma espécie de segundo plano.

Desnecessário dizer, que o conceito megacidade foi duramente criticado por diversos setores. O argumento central para justificar sua ineficiência, era seu caráter quantitativo. Segundo as críticas mais persistentes, um conceito ideal para estabelecer a real grandeza de uma cidade no contexto da mundialização econômica deveria pautar-se,

¹⁰⁶ Neste caso, o critério que definiria a metrópole como megacidade seria: ter população superior a 1 milhão de habitantes. Assim, as maiores megacidades em 1900, segundo a ONU, estavam classificadas da seguinte forma: Londres (Reino Unido): 6,5 milhões de habitantes, Nova Iorque (EUA): 4,2 milhões de habitantes, Paris (França): 3,9 milhões de habitantes, Berlim (Alemanha): 2,4 milhões de habitantes, Tóquio (Japão): 1,8 milhões de habitantes, Chicago (EUA): 1,7 milhões de habitantes, Viena (Áustria): 1,6 milhões de habitantes, São Petersburgo (Rússia): 1,4 milhões de habitantes, Filadélfia (EUA): 1,4 milhões de habitantes, Manchester (Reino Unido): 1,2 milhões de habitantes, Birmingham (Reino Unido): 1,2 milhões de habitantes, Moscou (Rússia): 1,2 milhões de habitantes entre outras. Cf. *Urban Agglomerations. New York, United Nations Population Division, 1996.*

não pelo tamanho de sua população, mas pela real importância dela no contexto econômico e geopolítico mundial.

Nesta direção, o novo paradigma deveria atender aos imperativos da mundialização econômica e, portanto, o que importava era a capacidade da cidade em estabelecer teias de relação com os grandes centros do poder político e econômico no mundo. Nesta perspectiva, as cidades deveriam mostrar-se “aptas a se tornarem ‘nós’ de conexão de economias locais ou regionais com a economia global, assumindo um papel de liderança econômica e de vantagem competitiva em relação as suas pares.” (Ferreira, 2003: 02).

Nascia assim¹⁰⁷, a ideologia da cidade global. Essa permitia o restabelecimento da ordem hegemônica urbana, pois, a formulação e aplicação de novos mecanismos classificatórios, ditos qualitativos¹⁰⁸, reconduziram ao topo da hierarquização urbana, cidades como Nova Iorque, Tóquio, Londres e Paris, além de garantir o mesmo *status* a cidades como Los Angeles, Chicago, Frankfurt, Milão, entre outras¹⁰⁹.

¹⁰⁷ Na verdade, trata-se muito mais, de uma *retomada*, pois a origem do conceito *cidade global* ou *cidade mundial* relaciona-se aos impactos causados pelo processo de globalização da economia, desencadeado a partir do final dos anos 70. Assim, já em meados dos anos 80 e início dos 90, o conceito era utilizado para designar o posicionamento estratégico de algumas metrópoles em relação à economia mundial. (Cf. CARVALHO, 2000:71).

¹⁰⁸ Este caráter qualitativo estabelece uma nova hierarquia que é medida pela concentração de serviços ligados à mundialização, tais como: número significativo de sedes de grandes empresas transnacionais, bolsas de valores de importância internacional, economia predominantemente de serviços, oferecimento de modernos centros de convenções e aeroportos, rede hoteleira de primeira linha, e por isso tudo recebimento de significativo fluxo de capital financeiro, de homens de negócios e de mercadorias, como nos aponta Ferreira (2003:02). Observamos então, que uma cidade como Frankfurt, com cerca de 700 mil habitantes, à luz desta nova orientação, ocupa maior importância do que, por exemplo, a cidade de São Paulo, com seus mais de 18 milhões de habitantes.

¹⁰⁹ Segundo o *ranking* estabelecido pela *GaWC (Globalization and World Cities)*, ligado à Universidade de *Loughborough* do Reino Unido.

3.2 Barcelona: paradigma referencial inicial na construção da ideologia da *São Paulo Global*

No ano de 1992, Barcelona, na Espanha, foi a cidade-sede da 25ª edição dos Jogos Olímpicos da era moderna. A cidade, para receber as competições tornou-se nos anos anteriores, um imenso canteiro de obras. Entretanto, não se tratavam de simples reformas urbanas, pois “a fórmula era importada, mas já incorporando a lição chegada através do Atlântico: a cidade-emprego de formato americano” (ARANTES; 2007: 51).

Nas palavras de Sánchez (2003: 52), a ampla difusão desse paradigma, é “parte de um modelo de planejamento e gestão que combina ‘a competitividade entre as cidades’ e a transformação das cidades em mercadoria”. Neste sentido, o evento esportivo propiciaria a visibilidade e o potencial de *marketing*, não só necessários, mas também, indispensáveis para a projeção da cidade no cenário europeu e mundial.

Cabe notar, que segundo Arantes, o projeto não se esgotava em si mesmo. Em verdade, as intervenções urbanas iniciadas ainda no ano de 1980, haviam se transformado no plano “Barcelona 2000”, o que conferia uma dimensão maior, visando, para além dos Jogos Olímpicos, explorar ao máximo, o “capital simbólico, de forma a reconquistar sua *inserção privilegiada nos circuitos culturais internacionais*”(2007: 54).

Desnecessário dizer, que o sucesso do evento esportivo alçou Barcelona a outro *status* internacional, e que, no plano do *marketing*, o êxito esteve profundamente imbricado ao planejamento estratégico¹¹⁰ desenvolvido,

¹¹⁰ O planejamento estratégico, de origem militar/empresarial, tem se constituído nas últimas décadas em importante instrumento de gestão pública. É através dele que o gestor e sua equipe estabelecem os parâmetros que direcionarão a condução da política pública em um determinado período. Contudo, como será trabalhado no capítulo 4, guarda um aspecto ideológico bastante concreto, pois, embora de conteúdo discursivo universal, na maioria dos casos, acaba por atender a interesses específicos, ligados a grupos de pressão, *sobre e na* administração pública.

“Em síntese, pode-se afirmar que, transformada em coisa a ser vendida e comprada, tal como a constrói o discurso do planejamento estratégico, a cidade não é apenas uma mercadoria mas também, e sobretudo, uma mercadoria de luxo, destinada a um grupo de elite de potenciais compradores: capital internacional, *visitantes e usuários solváveis*.” (VAINER; 2007: 83)

Não tardou, entretanto, para que a experiência catalã se apresentasse como referencial essencial, a toda e qualquer nova intervenção urbana, sobretudo após diversas publicações e documentos, que permitiam identificar, “de fato, um grande comprometimento das agências de cooperação e instituições multilaterais com a difusão desse modelo e seu ideário” (SÁNCHEZ, *op.cit.*:53).

Assim, ainda na primeira metade da década de 90, o modelo catalão encontrou na América Latina e, particularmente no Brasil, ampla aceitação entre os gestores públicos e interesses privados.

Em São Paulo, a Associação Viva o Centro (AVC)¹¹¹, criada em 1991, tendo como referencial as experiências urbanas ocorridas em Boston, nos Estados Unidos, já desenvolvia ações na região central da cidade, e era concebida, espelhando-se em modelos estadunidenses, como

“...uma ‘Associação de Proprietários Urbanos’. Tais associações, segundo definição apresentada no primeiro relatório da AVC, ‘são organizações que procuram relacionar interesses de proprietários de imóveis localizados em áreas que estão sofrendo processo de transição/deterioração, com os

¹¹¹ Segundo Beatriz Kara-José, a AVC foi fundada por iniciativa do Banco de Boston, sob o comando de Henrique Meirelles - atual presidente do Banco Central do Brasil-. Foi concebida como organização apartidária, sem fins lucrativos e era composta por diversos interesses, desde a Febraban até o Sindicato dos Bancários, passando pela Associação Comercial, Bolsas (de Valores e de Mercadorias e Futuros), Rotary Club, entre outros. Foi declarada “de utilidade pública municipal, estadual e federal” por decreto em 09 de março de 2000 (2007: 96).

interesses mais amplos das áreas onde estes imóveis se localizam.”
(KARA-JOSÉ; 2007: 97)

Note-se, que tanto a composição, quanto a concepção urbanística da entidade, pareciam evidenciar um caráter notadamente elitista e, portanto, porta-voz dos interesses dos proprietários e representantes do mercado imobiliário, em geral.

Cabe ressaltar, entretanto, que no início da década de 90, o governo do município de São Paulo era ocupado por Luiza Erundina, então filiada ao Partido dos Trabalhadores. Talvez seja correto afirmar, que este fato, de certa forma, atenuava o caráter mais elitista da AVC, pois esta adaptava seu discurso ao momento político vivido pela cidade.

Neste sentido, *abraçar* a perspectiva catalã de planejamento urbano, tornava-se mais *politicamente adequado*, além do que, essa nova perspectiva, fundada “em novos modelos de gestão urbana... mais ‘competentes’ em termos econômicos”, (*ibidem*: 103), poderia apresentar maiores vantagens, do que possíveis conflitos abertos com as diretrizes do poder público de então, na medida em que possibilitariam o processo de *gentrificação*¹¹² de forma menos conflitante. Portanto, as ações seriam agora, baseadas nas premissas do “urbanismo reparador”¹¹³ de Barcelona. Segundo Kara-José,

“A inspiração no modelo catalão de desenvolvimento urbano seria reforçada em 1994 e 1995, com a realização de dois seminários promovidos pela AVC: o ‘Seminário Internacional Centro XXI’, em 1995, e seu encontro preparatório um ano antes. Estes seminários foram organizados como atividades preparatórias para o encontro global ‘Habitat

¹¹² De origem inglesa (*gentry*, algo como: pequena nobreza), o termo *gentrificação*, sempre aparece associado a processos de revitalização, requalificação, ou mesmo de *enobrecimento*, de áreas degradadas do espaço urbano. Evidentemente que tais processos acabam por provocar grande mobilidade sócio-espacial, frequentemente a população mais pobre acaba sendo expulsa das áreas de interesse do “urbanismo reparador”.

¹¹³ “Segundo Regina Meyer, não se trata de um urbanismo que prega a ‘reconstrução da cidade’, mas sim uma atividade que vem ‘a posteriori e subalterna’ para ‘arrumar a casa desarrumada pela atividade basicamente industrial (...) Não é mais um urbanismo em que você arrasa um determinado setor da cidade e opera a partir de glebas vazias. O urbanismo reparador tem compromissos com a cidade existente em larga escala, a cidade existente pauta o projeto.’ ”(*apud* KARA-JOSÉ, 2007: 102).

II', de Istambul, o último a ser realizado pela Organização das Nações Unidas (ONU) no século XX.” (2007:103)

O encarte *São Paulo Centro XXI: entre história e projeto*, onde a diversidade de perspectivas acerca do tema ficou estabelecida foi segundo Kara-José, o resultado concreto do encontro preparatório de 1994, e a presença de Jordi Borja, um dos urbanistas responsáveis pelo processo de renovação de Barcelona, foi o ponto alto. Para ele, a cidade de São Paulo, ocupava um posto privilegiado no contexto das cidades latino-americanas e, portanto, apresentava maior vocação para se tornar uma cidade mundial,

“Segundo ele, o conceito de cidade mundial [ou global] leva em conta basicamente a importância política, econômica e a competitividade da cidade em relação ao mundo. Neste sentido, tendo em vista as cidades da América do Sul, São Paulo estaria mais apta do que outras, como Buenos Aires e Rio de Janeiro, por exemplo, por já ter se definido como pólo econômico: ‘o primeiro desafio a caminho do *status* mundial’”(ibidem; 104)

A consolidação deste e de outros discursos, no *Seminário Internacional Centro XXI*, de novembro de 1995, parecem ter sido os principais agentes motivadores e mobilizadores de vastos setores da sociedade paulistana, no sentido da construção da *São Paulo Global*.

Colocada a trajetória da construção do ideal de inserção de São Paulo no seletivo grupo das cidades mundiais¹¹⁴ à luz do paradigma catalão, torna-se mais compreensível o

¹¹⁴ É importante esclarecer, que segundo a classificação estabelecida pelo GaWC, a cidade de São Paulo, é considerada uma cidade global, no entanto, de tipo Beta, isto é, ocupa papel secundário. Não figura, portanto, entre as mais importantes cidades globais, papel desempenhado por cidades dos países centrais da economia mundializada, como afirma Fix (2007: 163), na classificação das cidades globais existe uma “espécie de zona intermediária, na qual figura São Paulo...”. Os esforços para ascender nesta classificação, visam colocá-la na rota das maiores cidades globais e, conseqüentemente, elevar o seu *status* mundial, no contexto da competitividade globalizada,

caráter das políticas públicas adotadas pelas últimas gestões municipais em São Paulo¹¹⁵. Independentemente da orientação política - esquerda ou direita -, a idéia da *São Paulo Global*, apresenta enorme poder de sedução junto aos gestores públicos e aos interesses privados que os amparam.

Este breve histórico do processo de constituição da ideologia da cidade global e seus desdobramentos para a realidade atual da cidade de São Paulo permitiram, não somente contextualizar, mas também identificar o caráter inexorável e impositivo que encontram-se incutidos no conceito. O fato de ter surgido em função da necessidade de retomada da hegemonia das economias centrais do mundo capitalista, ao menos no plano simbólico, reforça ainda mais o seu viés ideológico, pois, segundo o que coloca Ferreira (2007),

“Para os teóricos do assunto, a posição de ‘cidade-global’, supostamente uma condição privilegiada no contexto econômico atual, é alcançada uma vez que se reúnam em uma metrópole certos atributos que permitam dinamizar os ‘fluxos’ da economia globalizada...tais teorias são, por sua própria lógica, acríicas quanto ao fenômeno da globalização. Aceitam-no, de partida, como um processo aparentemente inexorável, ao qual vale a pena ‘adaptar-se’, pois estaria condicionado à organização das cidades.”
(p.91)

É a força ideológica dessa suposta inexorabilidade que parece *contaminar* os gestores públicos pelo mundo todo. No caso brasileiro não é diferente, pois a ideologia intrínseca à cidade global, como já se afirmou, parece exercer um efeito sedutor, não só junto aos setores sóciopolíticos mais tradicionais, como também junto aos agrupamentos político-sociais considerados *de esquerda*, quando do exercício da gestão pública. O

¹¹⁵ Desde o início da década de 90 a cidade de São Paulo foi administrada por diversos segmentos políticos diferentes: PT, PP, PSDB e, atualmente DEM. Existem, é claro, entre esses diversos agrupamentos, fortes divergências quanto à condução política, porém, com relação ao desenvolvimento urbano, em maior ou em menor grau, todos se comprometeram com os interesses representados pelo ideal da constituição da *cidade global paulistana*.

paradigma cidade global, para além de uma ideologia, traz em si, aparentemente, a força de um consenso.

Nesse processo de encantamento, o passo seguinte, em muitos casos por convicção ideológica, é negligenciar e mascarar a própria realidade urbana. Assim é que grandes projetos de adequação infra-estrutural das cidades, tendo como parâmetro os desígnios da imposição neoliberal e objetivando a inserção dessas no circuito das cidades globais, se apropriam de determinadas áreas urbanas. No caso paulistano, conforme afirma Ferreira¹¹⁶ (2007: 187),

“As principais ‘frentes’ de interesse dos empreendedores imobiliários em São Paulo são razoavelmente fáceis de identificar, bastando para isso acompanhar os lançamentos imobiliários de escritórios, os anúncios dos jornais e os projetos de grandes obras públicas. Evidentemente, todas elas estão associadas a regiões em transformação, que podem se tornar, de uma hora para outra, verdadeiros ‘filés’ de valorização fundiária.”

Em consonância com os interesses mercadológicos e, dando continuidade a histórica promiscuidade público/privada, que marca a prática política no Brasil, as sucessivas gestões municipais de São Paulo, como já foi sublinhado, independentemente da orientação política, tem se mostrado solidárias a essas demandas.

¹¹⁶ O autor apresenta a seguir (pp. 187-189), além da região central da cidade, área de abrangência do estudo de Kara-José (*op. cit.*), “outras regiões [que] estão na mira dos empreendedores: temos a orla ferroviária ao longo da Avenida do Estado, em direção ao ABCD...bem servida em infra-estrutura, com todo o potencial para ser ‘gentrificada’ e tornar-se o bairro dos *lofts* da classe alta...Vila Leopoldina, em razão da já prevista saída - porém sempre adiada, o que evidencia a presença de manobras especulativas – da Ceagesp da região, que abriria uma significativa e cobiçada área para o avanço imobiliário...A região do Carandiru [que] apresenta um cenário conjuntural bastante semelhante ao da Vila Leopoldina...a região do Aeroporto de Congonhas [que] passou a ser especialmente visada após a sua expansão e a provável construção de um hotel de grande porte na área...A Avenida Jacu-Pêssego também tem seu potencial, já que está se tornando um importante eixo de ligação entre o ABC e justamente o aeroporto de Guarulhos...Mas sem dúvida nenhuma, no topo dessa lista e sujeita a maior esforço de marketing urbano possível está, evidentemente, a ‘nova centralidade globalizada’ na região da Marginal Pinheiros...” existem também algumas áreas em que o sucesso esperado ainda não ocorreu como, por exemplo, a região da Barra Funda. Cabe lembrar, contudo, que uma nova Operação Urbana vem sendo gestada para São Paulo, trata-se agora da Operação Urbana Lapa-Brás, que pretende *requalificar/reurbanizar* e fundamentalmente, *gentrificar*, toda essa imensa região lindeira à Marginal do Tietê.

Expressão clara dessa solidariedade têm sido as diversas Operações Urbanas¹¹⁷. A lógica por detrás dessas, é a de que em lugares estratégicos o poder público concretize o potencial de adensamento através de investimentos em infra-estrutura adicional (obras viárias, saneamento, remoção de favelas e cortiços...), abrindo espaços para empreendimentos imobiliários privados.

Não é de se estranhar, portanto, que em todas as novas “frentes imobiliárias” da cidade apontadas por Ferreira, tenha se verificado anteriormente, ou às vezes, concomitantemente a elas, algum tipo de operação urbana em andamento¹¹⁸. Vale lembrar, que todas essas ações foram capitaneadas pela administração pública, sobretudo nos últimos vinte anos, sob a orientação dos Planejamentos Estratégicos, que, como já foi visto objetivam, em última instância, a transformação das cidades em mercadoria. Nessa direção, Vainer (2007:107), relatou que o processo de constituição do Plano Estratégico da

¹¹⁷ As operações urbanas são apresentadas à sociedade como elemento fundamental para a realização da inexorável necessidade de se constituir a cidade global. Tal estratégia visa garantir legitimidade aos processos de intervenções urbanas, mesmo que esses resultem, como é comum, em grandes processos de *gentrificação*. Destacam-se os seus atributos positivos, mas não se identifica seu caráter elitista, *gentrificador* e excludente. Esses trechos extraídos de artigo escrito para a coluna “Mercado Imobiliário”, sob responsabilidade do Engenheiro e Advogado Francisco Maia Neto, publicada quinzenalmente no *Jornal Estado de Minas*, de Belo Horizonte-MG, identifica muito claramente, esta característica:

“A origem desse instrumento remonta às ZAC’s (Zones d’Amenagement Concerté) da França, e nas experiências realizadas no município de São Paulo, denominadas ‘operações interligadas’, cuja regulamentação após 2001 **visa permitir aos municípios gerar meios modernos de gestão pública visando o financiamento da implantação da infraestrutura urbana, sem que haja aumento do endividamento público, como também, a melhoria da qualidade de vida da população...**É um instrumento poderoso, eficaz, amplamente testado em países como Canadá, Estados Unidos e Inglaterra, como também no Brasil, especialmente, no Município de São Paulo...Nestes locais a ação do poder público é fundamental, pois alterando a legislação de uso e ocupação do solo, com modificação dos índices urbanísticos e normas edilícias (considerando o impacto dela decorrente), reestudo das novas vocações com a requalificação do espaço urbano (uso residencial e/ou industrial para uso comercial, residencial ou misto) e/ou incentivo para remembramento de lotes, aumento do potencial de construção, alteração da taxa de ocupação, haverá indução natural ao investimento privado....**Todas as alterações na legislação e a previsão de execução de infraestrutura ocasionarão valorização das áreas localizadas no perímetro da Operação Urbana**, sendo o ‘lucro’ decorrente de tal ganho compartilhado entre a iniciativa privada e a municipalidade. **A iniciativa privada dará uma ‘contrapartida’ para a Municipalidade em razão dos benefícios recebidos, que por sua vez será transformada em obras previamente determinadas e aprovadas, devendo ser realizadas dentro do próprio perímetro, constituindo-se em ciclo virtuoso de investimentos privados e benfeitorias públicas...**” (grifos nossos)

¹¹⁸ Pode-se aqui citar como exemplos, entre tantas outras: Operação Urbana Faria Lima, Operação Urbana Águas Espriadas, Operação Urbana Vila Leopoldina, Operação Urbana Jacu-Pessêgo...

Cidade do Rio de Janeiro -PECRJ-, não passou de uma “produção planejada do consenso” que foi “deflagrado e liderado por empresários e dirigentes governamentais”, onde ao final,

“...unificada e confortada pelo consenso, a cidade estabeleceu, através da admirável unanimidade homologatória de seus conselheiros, o primeiro Plano Estratégico do Hemisfério Sul. Viva a Associação Comercial e a Federação das Indústrias, que tomaram tão entusiasmadamente a iniciativa de recuperar a cidade! Viva o empresariado consciente, que assume sua responsabilidade social! Viva o prefeito! Viva o candidato à sucessão do prefeito! Viva a parceria público-privada! Viva Barcelona! E viva o Rio de Janeiro, que continua lindo! (p. 113)

Faltou dizer viva o povo do Rio de Janeiro? Com certeza não se tratou de um esquecimento de Vainer. Na verdade, a fina e intencional ironia, visou apontar para o fato de que o Planejamento Estratégico, apesar de seus entusiasmados discursos *libertários*, de fato, não visa contemplar as demandas dos representantes – quando estão presentes – das camadas populares, até porque constitui-se em correlato operacional da ideologia da cidade global.

Note-se, portanto, que as “frentes de interesses dos empreendedores imobiliários”, regidas pela lógica das “máquinas antiurbanas”¹¹⁹ e, devidamente amparadas pelas políticas públicas que lhes conferem legitimidade, isto é, os Planejamentos Estratégicos e as Operações Urbanas, passam a representar verdadeiras cidades dentro da cidade (Villaça: 2007: 09), isto porque, diametralmente oposta a elas, observa-se toda sorte de descaso, falta de planejamento e informalidades, presentes nas áreas mais distantes dentro da própria mancha urbana. Segundo Carril,

¹¹⁹ A expressão, segundo Flávio Villaça, é de M. Tafuri, e refere-se ao processo de produção que teve início na década de 30, com o *Rockefeller Center*, em Nova York.

“A cidade apresenta-se de forma heterogênea, com a presença de diversos grupos e de territorialidades urbanas e ritmos diferentes. As hiperperiferias são fundamentais para compreender que [nelas] a cidade está ainda para existir, por que não se reconhece e não é reconhecida pela metrópole.” (2006:211)

Nesses pontos extremos das cidades, nas “hiperperiferias”, no dizer de Carril; nas “periferias consolidadas”, ou em processos de consolidação, segundo Cabanes & Telles (2006)¹²⁰; nessas cidades por existir, fenômenos típicos da “dispersão urbana” identificada pelo estudo de Reis (2006); os ideais que movimentam a construção da cidade global, nem sequer são de conhecimento dos habitantes locais e não figuram, portanto, como componentes da realidade urbana que se almeja consolidar. Afinal, na transformação do *status* das cidades, os mais pobres são concebidos, no máximo, como

“...*entorno* ou *ambiente* pela simples razão de que não se constituem, nem os autóctones, nem os virtuais imigrantes, em demanda solvável. Em todos os níveis, tanto do ponto de vista concreto (infra-estruturas, subsídios, favores fiscais, apoios institucionais e financeiros de todos os tipos) quanto do ponto de vista da imagem, não resta dúvida: a mercadoria-cidade tem um público muito específico e qualificado.” (VAINER; 2007:82)

De outro lado, esse público solvável, em função mesmo de sua capacidade financeira, não demonstra também qualquer tipo de constrangimento por, de certa forma, financiar a constituição dessas *ilhas de riqueza*, em meio aos grandes bolsões de pobreza instalados nos arredores da cidade e, muitas vezes, no entorno dos próprios vetores privilegiados da expansão urbano/imobiliária. Na maioria das vezes inclusive, quando esta

¹²⁰ Segundo CABANES & TELLES, “ ‘o ciclo de integração urbana’ que seguiu entre os anos 1970 e até meados dos 1980 ganhou forma e materialidade no que a literatura define como ‘periferia consolidada’. Vistas de hoje, com suas ruas pavimentadas, razoável cobertura de serviços e equipamentos urbanos, mal deixam imaginar o ‘fim de mundo’ que eram no início dos anos 1970”. (2006:77)

situação se verifica, organizam-se a partir de projetos, sob a ideologia da *revitalização/recuperação/reestruturação*, que em geral, tem por objetivo pressionar os poderes públicos instituídos, no sentido do desenvolvimento de políticas que levem à processos de *gentrificação*¹²¹. Assim, uma vez que a área esteja *enobrecida*, os agentes do mercado se instalam.

As estratégias representadas por esses interesses, ao valerem-se da constituição de organizações-não-governamentais para garantir maior legitimidade aos seus projetos, apropriam-se das demandas representadas pelo chamado Terceiro Setor¹²², para colocar em movimento as “máquinas antiurbanas”, as *growth machine* (ARANTES, 2007:27) do mercado imobiliário e seus derivativos e, definitivamente, “voltam às costas” conforme afirma Flávio Villaça (FIX: 2007) para a problemática representada por uma metrópole que se encontra muito distante ainda, de garantir a universalização do acesso à moradia.

Cabe por fim ressaltar, a necessidade de mensuração e compreensão dos impactos representados pela incorporação ao discurso e à prática de nossos gestores públicos e de

¹²¹ É o caso, por exemplo, da “Associação da Promoção Imobiliária”, que, segundo Fix (2007:99), resultou da organização de empresários da região onde se construiu a Avenida Água Espraiada (atual Avenida Jornalista Roberto Marinho), na zona sul da cidade de São Paulo, visando a remoção de parte da favela do Jardim Edith, na década de 90, ou ainda, o caso da Associação Colméia que “...veio preencher o vazio de uma associação na região da avenida Faria Lima, que até então contava com organizações de moradores que se reuniam justamente para resistir à ação dos promotores imobiliários...constituiu-se como forma de seus associados negociarem com o poder público não como empresários e proprietários isolados, mas com uma face de entidade da ‘sociedade civil’”. (p.129)

¹²² Segundo Carlos Montañó, professor da Universidade Federal do Rio de Janeiro - UFRJ -, em entrevista à Revista Galileu, edição 187 de fevereiro de 2007, “o chamado ‘Terceiro Setor’ vem sendo festejado e promovido por diversos intelectuais, políticos e cidadãos. Efetivamente, o número de ONGs e entidades assistenciais e filantrópicas não estatais vem crescendo nos últimos 15 anos, ocupando já um espaço relevante no número de pessoas envolvidas e no volume de recursos financeiros que movimenta. Mas o ‘Terceiro Setor’ tem sua importância muito além destes dados. É que o termo (impreciso e confuso) funciona ideologicamente para encobrir um fenômeno real e de suma importância para o cidadão brasileiro: o desmonte do padrão de intervenção social estatal, construído historicamente e configurado na Constituição de 1988, e a confecção de uma nova modalidade de resposta social orientada nos moldes neoliberais”. É exatamente a imprecisão e confusão representada pela própria definição do que seja o Terceiro Setor, que abre as brechas para que entidades que nada tem a ver com as questões sociais, sirvam-se da formação de ONG’s e OSCIP’s, para verem garantidos os seus interesses particulares.

parcelas significativas da população, do ideal da *São Paulo Global*, suas contradições e desdobramentos, positivos e negativos, quanto a relação que se estabelece entre a implantação da alça oeste do Rodoanel e o distrito de Perus.

CAPÍTULO IV

O PLANO DE BAIRRO DE PERUS, RODOANEL E A ESPECULAÇÃO IMOBILIÁRIA

Neste capítulo, considerando o atual contexto histórico, fortemente marcado pela ideologia da cidade global, foram elencados três aspectos centrais para a análise final: as intervenções infraestruturais recentes -o Rodoanel em si-, os interesses representados pela especulação imobiliária e a apropriação do discurso cultural/sustentável, tanto pelos agentes urbanos, quanto pelos movimentos sociais locais.

Esses três elementos de investigação mostraram-se fundamente vinculados com o chamado Plano de Bairro, que na hierarquização do Planejamento Estratégico, deve cumprir o papel de planejar e assegurar as ações públicas no âmbito dos distritos da capital. No caso de Perus, trata-se de um projeto, constituído pela subprefeitura do distrito em 2008, que estabelece as diretrizes do planejamento local para os próximos vinte e cinco anos. Assim, pela magnitude a que se propõe, foi também objeto de investigação.

Acerca ainda do Plano de Bairro de Perus, buscou-se mensurar o papel que o mesmo pode vir a representar no processo de ordenação do distrito, com relação, por exemplo, às empresas de logística que se instalaram na região em função do Rodoanel e os projetos existentes, ou não, relacionados a esta atividade e ao mercado imobiliário.

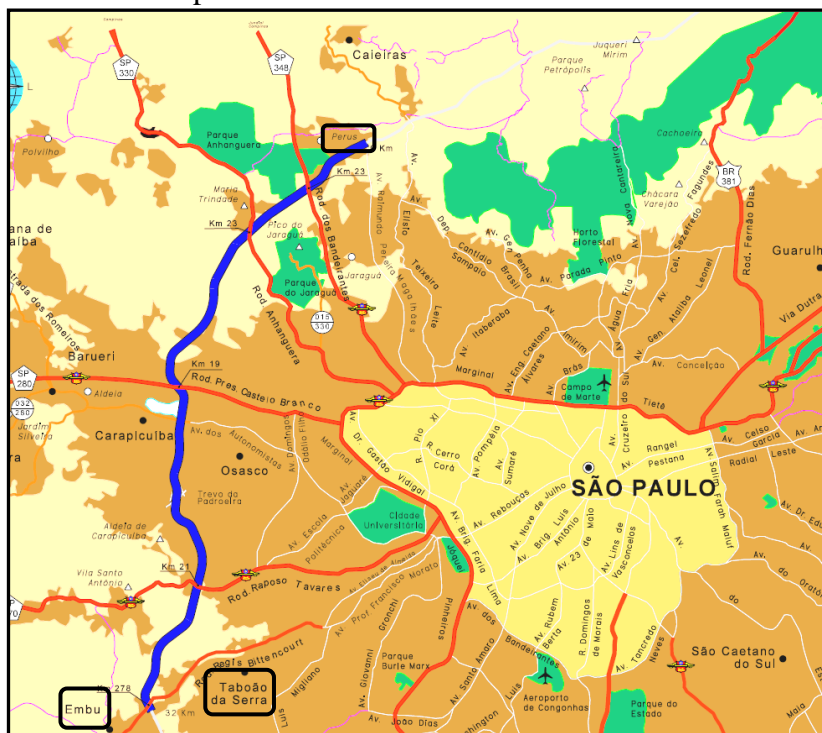
Por último e como corolário de todo o processo investigativo, buscou-se responder à questão central, hipótese maior, que nos motivou a essa empreitada: A alça oeste do Rodoanel Mário Covas tem apresentado-se como elemento de maior integração do distrito à realidade da vida cotidiana paulistana e fomentado melhorias locais, ou tem o significado

de uma espécie de *muro simbólico*, que no plano ideológico inclui, mas no nível da realidade concreta, exclui o distrito dessa possibilidade?

4.1. Impactos iniciais da construção e entrada em operação do Rodoanel para o distrito de Perus

Em 11 de outubro de 2002, foi inaugurada a primeira alça do Rodoanel da região metropolitana de São Paulo. Com extensão total de 32 quilômetros, esta primeira etapa de construção estabelece a ligação entre diversas rodovias importantes que originam-se na região oeste da Capital, mais precisamente, a alça oeste Rodoanel Mário Covas estende-se desde a Rodovia Régis Bittencourt (Embu/Taboão da Serra) até Avenida Raimundo Pereira de Magalhães, bairro de Perus, na capital. Atravessa portanto, a própria Regis Bittencourt, a Raposo Tavares, a Castelo Branco, a Anhanguera e a Bandeirantes, conforme pode-se visualizar no mapa a seguir:

Mapa 2: TRECHO OESTE DO RODOANEL



Fonte: DER –Departamento de Estradas e Rodagem, Secretaria dos Transportes, Governo do Estado de São Paulo, 2004

A Dersa - Desenvolvimento Rodoviário S.A.-, empresa de economia mista subordinada a Secretaria dos Transportes do Estado de São Paulo, em meados da década de 90, como foi visto no segundo capítulo, apontava a necessidade de construção de uma via perimetral que circundasse a Região Metropolitana de São Paulo -RMSP-. Anel viário este assim definido pela autarquia,

“...é um empreendimento que tem como principal objetivo a melhoria da qualidade de vida da Grande São Paulo (...) Será uma rodovia com acesso restrito que contornará a Região Metropolitana num distanciamento de 20 a 40 km do centro do município. A sua extensão total será de 170 km, interligando os grandes corredores de acesso à metrópole.” (DERSA, 2008)

Obviamente, que a questão maior em debate é a da fluidez da circulação - sobretudo da circulação de mercadorias - no espaço urbano da metrópole visando atender às necessidades imediatas da cidade e também aos pressupostos neoliberais, expressos na ideologia da cidade global, de “modernização de infra-estruturas de transportes: portos, aeroportos, terminais e **anéis rodoviários**¹²³ capazes de acelerar a mobilidade e garantir a fluidez no território” (SÁNCHEZ; 2003:61)¹²⁴.

Nesta perspectiva, o relatório do LABHAB/FAUUSP (2005:23) identifica essa preocupação central concernente à obra viária, que diz respeito à fluidez da circulação na RMSP, quando afirma que,

“...o projeto do Rodoanel repousa não em um conjunto de justificativas explicativas de uma política de organização e gestão do território, mas apenas em um pressuposto: o de que a obra irá melhorar a gestão logística da RMSP, e assim aliviar os fluxos de trânsito intraurbanos.”

¹²³ Grifo nosso.

¹²⁴ Segundo Fernanda Sánchez, a necessidade de fluidez no território é um dos imperativos do planejamento urbano, que visa tornar as cidades mais “atraentes e competitivas” no processo de construção da cidade “mercadoria”.

Já, segundo a Dersa, a decisão de que a primeira alça do Rodoanel Mário Covas a ser construída, seria a do trecho oeste, orientou-se por diversos critérios como volume de tráfego a ser canalizado pelo empreendimento, macrolocalização do traçado, ou seja, a distância em relação ao centro da cidade; extensão total do empreendimento e tipos de impactos sobre o uso e ocupação do solo onde este seria implantado. Ou seja, a decisão sobre a implantação do Rodoanel teria sido exaustivamente debatida e seus impactos teriam sido mensurados.

Dentre os critérios apontados pela Dersa, o que diz respeito aos impactos ambientais, parece ter desempenhado importante papel na escolha do trecho oeste, pois

“O Consema (Conselho Estadual do Meio Ambiente) aprovou ontem (22/12/97), **sob protesto de ambientalistas**, a realização do trecho oeste do anel viário de São Paulo.(...) Segundo o secretário estadual dos Transportes, Michael Zeitlin, o edital de licitação do anel será lançado até 15 de janeiro e as obras devem começar em abril. O término está previsto para o ano 2000 e o custo estimado é de R\$ 600 milhões. Os demais trechos do anel (norte, sul e leste) devem começar a ser discutidos. O objetivo do anel viário é unir as diversas rodovias que passam por São Paulo, para que os caminhões de carga não precisem passar pela cidade para ir de uma estrada a outra. (...) Esse relatório será discutido no Consema. A previsão é que a nova discussão dure um ano. **O trecho oeste, aprovado ontem, é o menos polêmico, por passar por áreas urbanizadas, que não são de proteção ambiental.**” (FSP, 21/12/1997-grifos nossos)

Embora a justificativa de caráter ambiental se apresente, num primeiro momento, como uma preocupação louvável, ela, na verdade, estabelece uma contradição no tocante à questão ambiental e a realidade local. Fato este que se confirma no próprio teor da matéria de jornal citada, que explicita a insatisfação de ambientalistas com a aprovação da construção do trecho oeste do anel viário.

Os protestos dos ambientalistas na ocasião justificavam-se, pois, por exemplo, o trecho oeste do Rodoanel localizado na capital, isto é, localizado na confluência do distrito de Perus e do distrito do Jaraguá, atravessa uma área que representa um verdadeiro enclave ambiental na cidade, pois, observa-se que a sudeste da referida via encontra-se o Parque Estadual do Jaraguá e a noroeste, o Parque Municipal Anhanguera, em Perus, aparelhos urbanos estes, cuja importância,

“...reflete-se na diversidade de características e singularidades (...) que cumprem assim as mais variadas funções, constituindo-se desde importantes áreas de lazer até significativas áreas de preservação de vegetação nativa, banco genético e refúgio para a fauna urbana, podendo ser consideradas unidades de conservação, o **Parque Anhanguera, o maior parque municipal da cidade** (...) e o (...) Parque Estadual do Jaraguá, situado no Planalto Atlântico, [que] se encontra numa área com formação constante de neblina. **A vegetação caracteriza-se por remanescentes da Mata Atlântica, com a presença de campos de altitude no topo das montanhas mais altas.** O Pico do Jaraguá, ponto culminante do município (1.127m) é indissociável da história e da paisagem de São Paulo”. (ATLAS AMBIENTAL DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, 2002: 12-14 – grifos nossos)

Esta aparente contradição é um dos aspectos relativos ao Rodoanel que, primeiramente chamou atenção, pois, embora o discurso oficial, tanto de empreendedores, quanto dos agentes públicos envolvidos - Dersa, secretarias na esfera estadual e municipal -, apontassem a necessidade de considerar-se a dimensão ecológica apoiando-se nos discursos acerca da sustentabilidade, na prática, não parecem ter levado em consideração a fundamental importância da região para o próprio discurso que supostamente visavam defender. Segundo o relatório do LABHAB/FAUUSP,

“O EIA [Estudo de Impacto Ambiental] do Trecho Oeste carrega uma **inclinação tecnicista que dificulta o entendimento dos aspectos mais**

subjetivos que também influenciam as dinâmicas urbanas. Por exemplo, chama a atenção para a terminologia usada, pouco comum no meio urbanístico... dificultando, por exemplo, a possibilidade do EIA em estudar os ‘impactos difusos’, baseados em parâmetros qualitativos, relativos, que só podem ser compreendidos à luz das ciências humanas.” (p. 37 - grifo nosso)

Isto é, ao priorizar o aspecto tecnicista, baseado em modelos matemáticos de simulação, o EIA (Estudo de Impacto Ambiental) não foi capaz, ou não se interessou em considerar, de maneira mais aprofundada, a dimensão relativa aos impactos sociais e ambientais. Como aponta ainda o mesmo relatório,

“...a denominada AAE¹²⁵ [Avaliação Ambiental Estratégica] também apresenta alguns problemas relevantes: não analisa de fato alternativas de transporte dentro da Política de Transportes Metropolitanos, foi feita **após a construção do Trecho Oeste do Rodoanel, parte da premissa de que o Rodoanel é a única alternativa existente, não considera o passivo ambiental e a escassez de recursos da RMS**P, não faz uma análise dos impactos cumulativos, não considera a hipótese de não construção dos demais trechos...” (p.38 - grifo nosso)

Cabe notar, que o próprio *Relatório de Análise Ambiental - Concessão do Trecho Oeste do Rodoanel Mario Covas, Janeiro de 2009*, produzido pela JGP- Consultorias e Participações Ltda., para a Companhia de Concessões Rodoviárias - CCR-, concessionária que administra o trecho oeste do Rodoanel Mário Covas, corrobora as falhas identificadas pelo estudo preliminar do LABHAB/FAUUSP, quando reconhece que,

¹²⁵ “A avaliação de impacto de planos, programas e políticas é feita por meio de um instrumento de reconhecimento internacional ainda não regulamentado no Brasil denominado Avaliação Ambiental Estratégica - AAE. É um instrumento de política ambiental que permite articular as várias dimensões de uma política, plano ou programa, possibilitar que se explicitem com clareza seus objetivos e as questões ambientais relacionadas à sua implementação, orientar os agentes envolvidos no processo e indicar os caminhos para a sua viabilização econômica, social e ambiental, facilitando ainda a avaliação dos impactos cumulativos porventura resultantes das diversas ações a serem desenvolvidas.” (*op. cit.*:38)

“A maior diversidade faunística encontra-se associada aos fragmentos florestais médios – Fazenda Itahyê e **Pico do Jaraguá** – e ao sistema de fragmentos pequenos e eucaliptais existentes entre as rodovias estaduais (SP 330 [Anhanguera] e SP 348 [Bandeirantes]) – **em especial, o Parque Anhanguera**. Essa fauna já sofre uma influência antrópica intensa. Além disso, o sistema de rodovias existente na região aumenta o isolamento da área que engloba **os parques do Pico do Jaraguá e Anhanguera(...)[e que](...)**Os impactos mais frequentes ao meio ambiente decorrentes da operação são: **o aumento da poluição do ar e dos níveis de ruído nas áreas lindeiras** e o risco de acidentes com veículos transportando produtos perigosos, **seus reflexos na segurança da população**, nas atividades socioeconômicas das áreas lindeiras, **na contaminação do solo e dos recursos hídricos.**” (p.23 e 27 – *grifos nossos*)

Como é perceptível, desde o início do processo de constituição do trecho oeste, os entraves pertinentes ao aspecto ambiental são conhecidos. Como foi então que esse foi considerado pelo Consema (Conselho Estadual do Meio Ambiente), o trecho ideal a ser primeiramente construído, tendo em vista o fato de tratar-se do trecho “menos polêmico, por passar por áreas urbanizadas, que não são de proteção ambiental.”¹²⁶

Curioso é perceber ainda, que embora o relatório, ao menos em 2009, reconheça os graves impactos ambientais/sociais relacionados ao Rodoanel para a região oeste da Grande São Paulo e, especificamente, no caso de nosso objeto de estudo, para o distrito de Perus e adjacências, ao referir-se às “obrigações de gestão ambiental durante a operação do trecho oeste (p.29)”, dá a entender que até o momento, treze anos após o início das obras e sete anos após a entrada em funcionamento do referido trecho da obra viária, pouquíssimas ações foram efetivamente realizadas, para atenuar e mitigar os danos ambientais causados.

¹²⁶ Segundo a reportagem do *Jornal Folha de São Paulo*,

Esta dimensão fica evidenciada quando se analisa o teor das ações que se apresentam como necessárias,

“As atividades de Gestão Ambiental da operação do trecho Oeste do Rodoanel **deverão** ser realizadas de forma contínua (...) **deverão** ser registradas e documentadas para a Artesp, através de Relatório de Avaliação Anual de Desempenho Ambiental (RADA) (...) A operação **deverá** ser objeto de um conjunto de controles e serviços de Monitoramento (...) Durante a operação do Empreendimento, **deverá** ser realizado o acompanhamento dos problemas ambientais decorrentes de atitudes dos usuários. Para a minimização desses problemas, campanhas de educação ambiental **devem** ser promovidas junto aos usuários do sistema....A Concessionária colaborará com as autoridades locais na operacionalização das medidas de fiscalização e controle por elas determinadas.... **Será feito** o monitoramento periódico da de turbidez das águas dos recursos hídricos que atravessam o Trecho Oeste. Problemas de turbidez com impactos de assoreamento **serão investigados.**”(p.29-31 – *grifos nossos*)

Os tempos verbais empregados no relatório, destacados na citação acima, sugerem que até o presente momento, todas as obrigações de gestão ambiental necessárias ainda não foram tomadas, isto é, todo o entorno impactado pelo trecho oeste do Rodoanel Mário Covas, até o momento, não foi alvo ainda de reais preocupações de caráter ambientais.

As contradições entre o discurso - pautado na sustentabilidade -, e a prática no processo de implantação da alça oeste do Rodoanel Mário Covas, abrem brecha para um outro questionamento importante: até que ponto a abordagem tecnicista/matemática utilizada na produção dos instrumentos de mensuração sobre os impactos ambientais/sociais não visavam valer-se da tônica de que eventuais impactos negativos representariam, como é colocado pelo estudo do LABHAB/FAUUSP (p.37), o “preço do progresso”?

A resposta a esse questionamento não é simples. Entretanto, considerando as contradições detectadas no relatório da CCR e a dinâmica de expansão da mancha urbana em São Paulo¹²⁷, os interesses que a movimentam e os imperativos da ideologia da cidade global, pode-se inferir que, mais que simplesmente uma monumental obra viária, o Rodoanel é parte -o início- de uma série de transformações infra-estruturais viárias na porção norte/noroeste da cidade, visando a consolidação de interesses vários, relacionados ao mercado imobiliário e também ao ideário representado pelo paradigma cidade global.

A busca por resposta a essa questão, deve considerar que o distrito de Perus, pela própria dinâmica de seu processo de evolução histórica, conforme foi apontado no primeiro capítulo, sempre se desenvolveu um tanto quanto à margem do espaço urbano paulistano como um todo. Contudo, nos últimos anos, sobretudo a partir de meados da década de 1990 - quando os debates acerca da necessidade de construção do Rodoanel¹²⁸ tornaram-se mais significativos -, os interesses representados pelo Estado e pelos agentes privados parecem ter alterado, substancialmente, a percepção acerca dessa região da cidade.

4.2 O distrito de Perus no contexto da expansão urbana da cidade de São Paulo

Desde muito tempo, dada a problemática representada pela dinâmica de crescimento desordenado e, na maioria dos casos, a omissão e inoperância do poder público quanto ao

¹²⁷ À luz das contribuições de Maricato (2007), Fix (2007) e Ferreira (2007), entre outros autores que tem se debruçado sobre a temática da ideologia da cidade global.

¹²⁸ Diante do caos representado pela questão da circulação de mercadorias e pessoas na Região Metropolitana de São Paulo (RMSP), o jornal Folha de São Paulo projetava que: “No ano 2005 será mais rápido andar a pé do que de carro nas marginais Pinheiros e Tietê, principais vias expressas que cortam São Paulo. Estudo da Dersa (Desenvolvimento Rodoviário S.A.) mostra que as marginais terão cerca de 20 horas de congestionamento diários, com velocidades de até 4 km/h. A velocidade média de um homem andando é de 5 km/h.” (FSP, 1995)

cumprimento de seu papel de condutor do processo de urbanização, o município de São Paulo tem demonstrado suas limitações quando o tema é expansão urbana, sobretudo quando este ocorre nas *frangas* da cidade, onde

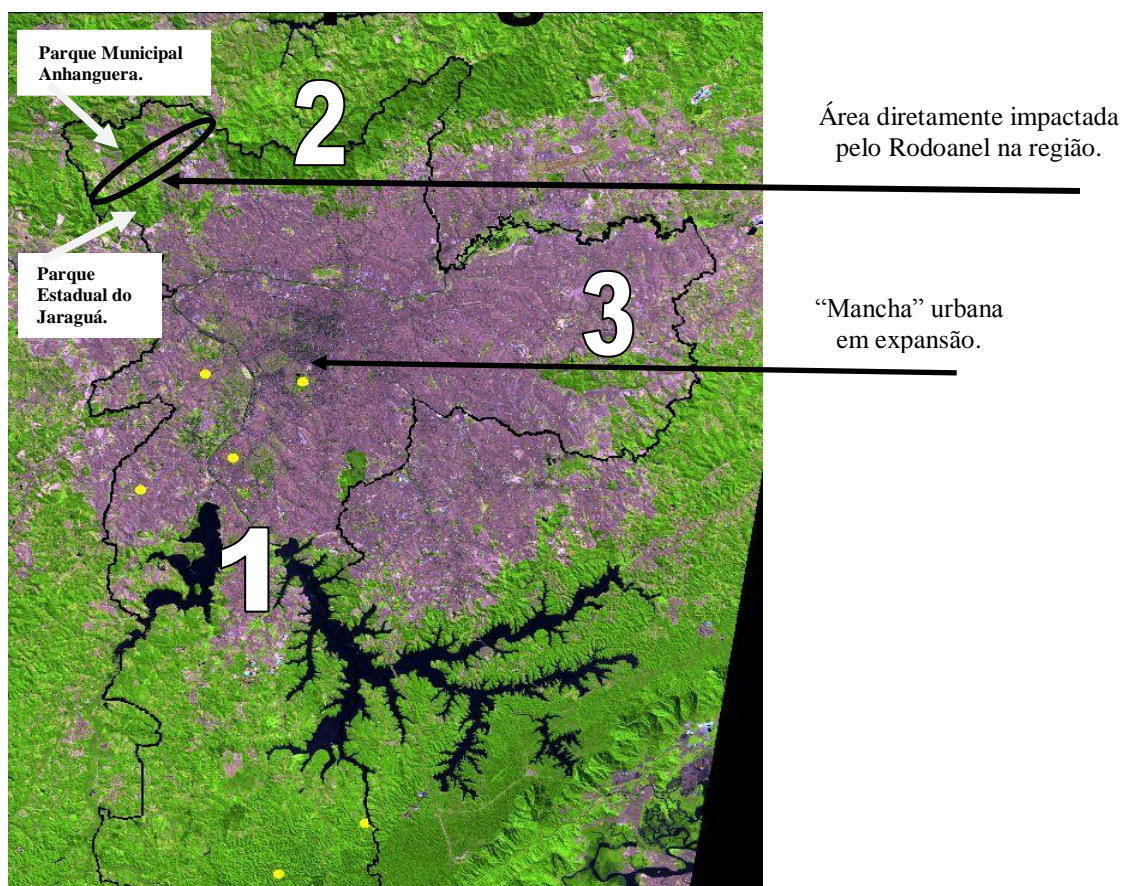
“...as ocupações de terra vão se espalhando em cada pedaço de área livre nas regiões periféricas de assentamento já consolidado, [e] fazem a mancha urbana se expandir nas chamadas ‘zonas de fronteira’ e também nas áreas de proteção ambiental, reservas florestais ao norte e mananciais ao sul...”
(CABANES & TELLES, 2006- grifos nossos)

Problemática essa que fica melhor explicitada no estudo do LABHAB/FAUUSP, segundo o qual,

“À leste, a grande São Paulo já se encontra bastante saturada, assim como ao Sul, os municípios dessas regiões oferecem pouquíssimas áreas não urbanizadas que não sejam de proteção ambiental. A urbanização das áreas ainda livres na Zona Leste da RMSP, vale lembrar, são comprometedoras para o sistema produtor Alto-Tietê e o Plano Diretor de Macro-drenagem pelo comprometimento da área à montante da barragem da Penha. Ao Sul e ao Norte, **os mananciais e a Serra da Cantareira**, respectivamente, são barreiras naturais significativas à expansão da metrópole.” (p.49 – *grifos nossos*)

Conforme essas informações é possível visualizar, no mapa abaixo, que a região sul [1], limitada pelas represas que abastecem boa parte da capital, apresenta problemas relativos à ocupação desordenada das áreas de mananciais; na região norte [2], a limitação à expansão fica evidente em função da Serra da Cantareira, importante reserva ambiental e manancial; enquanto que a região leste [3], a mais populosa da capital e distante da área central, parece ter chegado ao seu limite de ocupação.

Mapa 3: MAPA AMBIENTAL DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO



Fonte: Atlas Ambiental do Município de São Paulo, 2002: 94

Esta *situação urbana*¹²⁹ sem dúvida teve peso relevante quando da definição da primeira alça do Rodoanel Mário Covas, pois em detrimento de rodovias de maior importância e circulação como a Dutra (SP-RJ) e a Fernão Dias (SP-MG), ela foi instalada, justamente, na região Noroeste da capital, mais precisamente, entre os distritos de Perus e Jaraguá.

O que parece se configurar, é que outros interesses, tais como, a possibilidade de novos empreendimentos ligados ao setor de transportes ou de logística e especulação imobiliária residencial ou empresarial, se articulam no processo de ocupação deste território, isto porque a região noroeste, sobretudo o *corredor* representado pela Rodovia

¹²⁹ *Situação urbana*: conceito utilizado em Geografia para designar as relações econômicas, políticas e sócio-culturais, que um dado espaço geográfico estabelece com as áreas circunvizinhas.

Anhanguera, é das poucas áreas onde ainda é possível que ocorra expansão urbana na capital.

Considerando o desenvolvimento da metrópole global que se quer para São Paulo, esse corredor constitui-se em uma espécie de *continuidade natural* do desenvolvimento imobiliário acelerado que vem ocorrendo no bairro da Lapa¹³⁰ e seus distritos, sobretudo na Vila Leopoldina e mais recentemente na Vila Anastácio.

Pode-se inferir também, à luz da crescente utilização do conceito de *qualidade de vida*, cada vez mais incorporado ao discurso dos setores imobiliários, que o grande valor representado pelos aspectos naturais¹³¹ dos arredores do distrito de Perus, podem ser significativos, como já vem ocorrendo, para rentistas do ramo imobiliário em geral, para o desenvolvimento do que Fernanda Sánchez denomina “city-marketing” (SÁNCHEZ; 2003), elemento fundamental para a constituição e venda da cidade mercadoria.

É curioso perceber, portanto, que a suposta ambiguidade relativa aos discursos e às práticas que nortearam a definição do trecho oeste, como o trecho prioritário para a implantação do Rodoanel Mário Covas, se considerada aos olhos dos interesses representados pelo setor imobiliário, simplesmente inexistem, isto porque, os *atrativos naturais* são elementos essenciais para o desenvolvimento de projetos relacionados a esses interesses, sobretudo, em uma sociedade onde os imperativos da sustentabilidade se

¹³⁰ No bairro da Lapa e seus distritos, verifica-se nos últimos anos, um acelerado processo de verticalização urbana. Antigos galpões, industriais ou de armazenagem, sobretudo na rua Guaipá, tem dado lugar a uma série de condomínios prediais destinados aos estratos sociais médios da região e do município como um todo.

¹³¹ Esta parece ser uma tendência futura para toda a região. É o caso de pelo menos dois empreendimentos já investigados: Sítio Anhanguera “natureza urbana”, localizado na Rodovia Anhangüera, km 15 x Av. Mutinga (saída km 14), onde o interessado é convidado: “está com saudade do campo? então abra a porteira” e “o sítio proporciona uma vida urbano-rural”; e o Reserva Jaraguá, na Estrada Turística do Jaraguá 2.400, que anuncia: “seu novo vizinho (Pico do Jaraguá), está te esperando” e “você vai viver aqui, onde São Paulo respira”. Aventa-se também, que no Bairro de Perus empreendimentos com este “apelo” estão sendo projetados.

constituem em uma das premissas da vida moderna, no contexto da venda da “cidade-mercadoria.”

4.3. Rodoanel trecho-oeste: elemento indutor da ocupação urbana

De fato, percebe-se que a expectativa acerca de novas possibilidades econômico/imobiliárias, articuladas a empreendimentos infra-estruturais, sejam privados, sejam, como é mais comum, estatais, é observável em todas as regiões impactadas pela construção do rodoanel, conforme evidencia, por exemplo, o estudo produzido pelo LABHAB/FAUUSP. Fato que pode ser confirmado, ao se constatar que no ano de 2002, cerca de seis meses antes da entrega do trecho oeste ao tráfego, agentes do setor imobiliário¹³² aconselhavam investimentos nos arredores do empreendimento,

“Investidores interessados em fortalecer o patrimônio e empresários em busca de novas instalações para seus negócios devem considerar a hipótese de aplicar recursos nas regiões entorno do Rodoanel Mário Covas. Mal saiu do papel e já se verifica uma valorização média de 15% nos imóveis localizados ao longo de seu traçado.” (Retha Imóveis; 19/04/2002)

Um empreendimento infra-estrutural de tamanha magnitude como a obra viária, resulta, é evidente, em outros significativos rearranjos espaciais. Nesta direção, a valorização dos terrenos lindeiros ao anel viário, figurava, já na época do início das obras, no ano de 1997, como uma das mais importantes consequências associadas à intervenção urbanística.

¹³² A Retha Imóveis e Serviços, empresa criada em 1994, atua no ramo de locação e venda de imóveis industriais. A empresa é uma das únicas no Brasil especializada no setor. A citação foi extraída do site da empresa. Disponível em: <http://www.retha.com.br/midia/planetaimovel042002.htm>

Grande profusão de artigos, nos mais variados veículos de informação, sobretudo da imprensa escrita anunciavam, não só a novidade infra-estrutural da cidade, mas principalmente, as possibilidades de valorização imobiliária e desenvolvimento do setor de logística que o empreendimento estatal¹³³ poderia gerar. Como exemplo dessa expectativa, pode-se citar o artigo, “Benefícios começam a atrair empresas”, publicado no Caderno Imóveis do *Jornal Folha de São Paulo* de 30/08/1998, onde se anunciava que,

“A futura economia nos processos de distribuição e de recebimento de materiais é apontada como a principal vantagem do Rodoanel pelas empresas que decidiram se instalar em áreas que serão beneficiadas pelo anel viário. O Parque Empresarial Anhanguera, um condomínio industrial com 750 mil metros quadrados, é um exemplo dessa expectativa...o McDonald's vai construir na rodovia Anhanguera um centro de distribuição e fabricação de pães e hambúrgueres, que reunirá seus fornecedores e deverá estar funcionando até março de 99. **Para tomar essa decisão, a empresa contou com os benefícios que a obra trará quando for concluída.** Nos mesmos moldes do grupo norte-americano, a Natura também pretende transferir, no ano que vem, toda a sua produção para a rodovia.” (grifo nosso)

As obras da nova fábrica do McDonald’s Brasil, no quilômetro 18,5 da Rodovia Anhanguera, distrito do Jaraguá¹³⁴, apresentaram um pequeno atraso, assim, ela somente

¹³³ Embora a obra tenha sido concebida sob a égide das PPP (Parcerias Público-Privadas), na prática, no trecho oeste, o investimento maior coube ao capital estatal, pois mesmo o projeto inicial, já previa que os custos seriam assim distribuídos “A idéia é fazer com que 51% da construção da rodovia que circundará a capital paulista, ligando as principais estradas que convergem para a cidade, sejam bancados pela iniciativa privada... o restante, 50% sairão do governo estadual, 25%, da União, e 25%, do município de São Paulo”, no entanto, no primeiro trecho a ser construído, isto é, a alça oeste “entre a estrada velha de Campinas (Perus) e a rodovia Régis Bittencourt, **o governo espera que [apenas] 15% dos R\$ 494 milhões orçados venham de empresas privadas**”, segundo informações veiculadas pelo Caderno Cotidiano da *Folha de São Paulo* 02/09/1997.(grifonosso)

¹³⁴ Segundo o Caderno de Economia do *Jornal O Estado do Paraná* de 19/07/2008 “o McDonald’s Brasil estimulou três de seus principais fornecedores (a processadora de carnes Braslo, a empresa de logística e distribuição Martin Brower e a fabricante de pães Interbakters) a erguerem em São Paulo um complexo de produção e distribuição. Fruto de investimento de US\$ 72,8 milhões, a Cidade do Alimento ocupa um terreno de 160 mil metros quadrados no km 18,5 da Rodovia Anhanguera.”

entrou em operação no final do ano de 1999, já a Natura - Fábrica Indústria e Comércio de Cosméticos -, instalou-se, no ano de 2000, no quilômetro 30,5 da mesma rodovia, no Distrito Industrial do Polvilho, município de Cajamar¹³⁵. A alça oeste do anel viário na região situa-se no quilômetro 22 da Rodovia Anhanguera, e embora as duas empresas não se localizem exatamente nas *proximidades* do Rodoanel, a escolha da localização, com certeza, levou em consideração a fluidez na circulação de mercadorias que este passaria a representar.

Note-se também, que a estratégia de antecipar-se ao próprio início das obras, garantiu aos empreendedores antecipar-se também à valorização dos terrenos de grandes dimensões, na época, existentes nas respectivas localidades. Esta ação não era incomum em 1997. A revista eletrônica da *PINIweb*¹³⁶ - Serviços de Engenharia-, em artigo intitulado “De olho nas oportunidades”, identificava o alcance, para os interesses do mercado imobiliário, que a nova obra poderia significar, quando afirmava que, “o Anel Viário Metropolitano, o Rodoanel, pode ser o indutor de novos pólos de desenvolvimento imobiliário na Região Metropolitana de São Paulo...” e, por isso mesmo, já detectava que “grandes áreas, de até 500 mil m², já estão sendo adquiridas ao longo da futura auto-estrada, por empresários interessados em adiantar-se à inevitável elevação dos preços dos terrenos”.¹³⁷

¹³⁵ Segundo informações extraídas do site da empresa. Disponível em: http://www.natura.net/port/universo/resp_corporativa/perfil3.asp

¹³⁶ Empresa especializada em oferecer soluções de informação, conhecimento, sistemas e serviços ao mercado profissional de Engenharia, Arquitetura e Construção, desde 1948.

¹³⁷ Disponível em: <http://www.piniweb.com.br/construcao/noticias/de-olho-nas-oportunidades-86585-1.asp>

Este tipo de procedimento, característico de setores do mercado imobiliário não é acidental nem fortuito¹³⁸. Como afirma Mariana Fix, trata-se de uma ação orquestrada visando influir sobre o mercado imobiliário, objetivando o direcionamento de investimentos públicos e a valorização de determinadas regiões do espaço urbano, pois procuram,

“...não apenas prever o futuro para tomar suas decisões, como também intervém para alterá-lo, modificando as condições que estruturam o mercado. **A estratégia é criar rendas... por meio da influência na arena de tomada de decisões que trazem vantagens a uma região em relação a outra, como a realização de obras públicas**, a oferta de subsídios, as alterações no zoneamento, a elaboração de planos etc.” (2007:25 - grifos nossos)

No caso brasileiro, a maneira usual para o fortalecimento desses grupos de interesses relaciona-se com a já citada tradição patrimonialista/clientelista pela qual se caracteriza o *fazer política* no país. A manutenção dessa condição *sine qua non*, manifesta-se, por exemplo, nas torpes relações que se estabelecem entre as empreiteiras e os partidos políticos, sobretudo, em períodos eleitorais. A esse respeito, Fix afirma ainda existirem diversas outras estratégias dos chamados “ativistas” do setor imobiliário,

“A participação dos ativistas paulistanos se dá por vários meios: lobbies, associações de representação de classe ou profissionais, associações de tipo empresarial, participação em conselhos de gestão pública...Esses ativistas, em muitos casos, capturam órgãos públicos - ou criam novos órgãos, conselhos ou agências de desenvolvimento, se necessário - que funcionam

¹³⁸ Como exemplo disso pode-se citar um documento do SECOVI (Sindicato das Empresas de Compra, Venda, Locação e Administração de Imóveis Residenciais e Comerciais de São Paulo), denominado *Análise de Viabilidade Imobiliária*, referente ao primeiro trimestre de 2009, uma espécie de manual de procedimentos, que visa orientar o empreendedorismo imobiliário, onde se lê que “A decisão de compra de um terreno para execução de um empreendimento imobiliário passa por duas fases distintas: a avaliação das potencialidades comerciais dos produtos imobiliários, com viabilidade de implantação no local e o estudo econômico-financeiro do empreendimento, onde devem ser analisados os fluxos de recursos necessários no tempo e expectativas de margem de lucro.” (p.3)

como facilitadores dos empreendimentos ou até como incorporador imobiliário.” (*ibidem*:136)

É esse o campo fértil no qual se desenvolvem as ações do empreendedorismo urbano, que, em seu conjunto, conforme define Harvey (2006: 230), representam

“...o padrão de conduta na governança urbana que combina poderes estatais (local, metropolitano, regional, nacional ou supranacional), diversas formas organizacionais da sociedade civil...e interesses privados (empresariais e individuais), formando coalizões para fomentar ou administrar o desenvolvimento urbano/regional de um tipo e de outro.”

Como resultado prático dessa articulação de interesses para as localidades em que eles se desenvolvem, como nos ensina Arantes (2007:26), observa-se uma total inversão na relação valor de uso/valor de troca, pois, “a cidade-negócio está ancorada numa pseudomercadoria, o solo...”.

Mais concretamente, o processo de reificação a que o solo é submetido quando da sua redução à mera condição de mercadoria, conduz a uma contradição entre o valor de uso, que o lugar representa para os seus habitantes e o valor de troca com que ele se apresenta para aqueles interessados em extrair dele um benefício econômico qualquer¹³⁹. Sem sombra de dúvidas, em todas as regiões afetadas pelo Rodoanel esse processo de inversão esteve presente. E esta é uma mensagem bastante clara na matéria citada, assinada pela Retha Imóveis, não só pelos 15% de valorização que ela já detectava na época, na Rodovia Anhanguera, mas principalmente, pelas possibilidades futuras,

¹³⁹ Note-se que este aspecto ficava evidenciado, já em 1995, no discurso de um consultor imobiliário, quando projetava que as melhorias infra-estruturais que ocorreriam no bairro do Butantã – Linha do Metrô e Rodoanel - trariam enormes benefícios, tanto no tocante ao lançamento de novos empreendimentos, quanto a um acelerado processo de valorização imobiliária, para toda a região: “Até onde se sabe, a única grande obra rodoviária que resta ser realizada pelo estado de São Paulo, é o ‘Rodoanel’ – um anel viário que contornará a metrópole. O trecho prioritário de ligação do ‘Rodoanel’ é o chamado ramo oeste, que buscaria ligar a Via Anchieta até a Rodovia dos Bandeirantes, obra que seria extraordinariamente benéfica para a zona oeste como um todo, especialmente para o Butantã.” (*FSP*, Caderno Imóveis: O mercado imobiliário e o Butantã, Luiz Antônio Pompéia, 22 de Janeiro de 1995)

“Como em qualquer grande obra de infra-estrutura, o projeto da via expressa entorno da Região Metropolitana de São Paulo exerce um impacto urbano ao longo dos seus 170 km de extensão, especialmente nas regiões onde a sua construção está mais avançada. **É o caso do Trecho Oeste. Nesta zona, verifica-se um aquecimento do mercado imobiliário, com a negociação de terrenos, construção de galpões industriais e elaboração de novos projetos de condomínios comerciais...**Empresários do setor são unânimes em afirmar que **o eixo da Rodovia Anhanguera apresenta hoje [2002] o maior desenvolvimento e valorização** entre as dez rodovias que serão interligadas pelo grande anel viário.” (RETHA IMÓVEIS: 2002 – grifos nossos)

Portanto, o que se observa, de fato, no entorno da região do distrito de Perus, é a consolidação de uma nova dinâmica econômica, que num primeiro momento fez elevar o valor de troca dos terrenos e que, cada vez mais, alinha-se aos interesses do mercado imobiliário. Assim, “a modernização da infra-estrutura [no caso, o próprio Rodoanel] é colocada a serviço da necessidade de novos empreendimentos imobiliários, ou seja, da lógica atual de valorização do capital” (*apud*. FIX; 2007: 137).

As previsões, acerca da valorização imobiliária na região se confirmaram. Ao longo da Rodovia Anhanguera, além das empresas citadas anteriormente, verificou-se uma grande atração de empresas ligadas ao setor de logística, é o caso de empresas como o CLA (Centro Logístico Anhanguera), um condomínio de galpões de armazenagem, localizado na altura do quilômetro dezesseis e que “estrategicamente localizado a 6 km do rodoanel...está a apenas alguns minutos de qualquer ponto da cidade, bem como de todos os acessos às grandes rodovias que servem à Metrópole”.

Vale ressaltar que a área de maior concentração de empresas deste tipo na região¹⁴⁰, é o entorno do quilômetro dezoito, na altura do trevo do Jaraguá (ANEXO 3), que é hoje ocupada por grandes centros de distribuição - Carrefour, Pão de Açúcar -, empresas de logística como a Coopercarga, filial inaugurada em 2006 e que aponta entre os fatores de sua instalação nesta localidade, um aspecto central que “é a localização estratégica da filial, exatamente no trevo do Km 18,5 da rodovia Anhanguera, com fácil acesso ao Rodoanel”, além de outros condomínios de armazenagem, como a Giganto, que em seu site esclarece, que

“O Condomínio Anhanguera II está no primeiro trevo da Rodovia Anhanguera, Km 18... a Anhanguera é uma das poucas vias que chegam a São Paulo sem estar saturada pelo tráfego em seu trecho inicial (a apenas 4 km do Rodoanel), e que possui ótimo acesso às Vias Marginais, com saída direta pela Lapa.”¹⁴¹

Até mesmo o próprio poder público tem vislumbrado projetos para a região. No início do ano de 2008, foi anunciado pela imprensa, a intenção do governo do município de São Paulo em construir um novo Centro de Convenções na cidade,

“Mais de 12 vezes o tamanho do Parque do Anhembi: essa é a dimensão da área que o prefeito Gilberto Kassab reservou para construir um megapólo de eventos na divisa dos distritos de Pirituba e Jaraguá, zona norte. O terreno tem 4,9 milhões de metros quadrados e já foi decretado de utilidade pública para desapropriação. O objetivo é criar um centro de convenções e uma arena multiuso para 40 mil

¹⁴⁰ Vale enfatizar que empresas de outros ramos econômicos também tem se instalado na região. É o caso, por exemplo, do já citado Condomínio *Food Town*, da rede de *fast food* Mc Donald's e dos estúdios de gravação do Sistema Brasileiro de Televisão (SBT), do Grupo Silvio Santos.

¹⁴¹ As informações relativas a essas empresas foram extraídas dos sites das mesmas. Disponíveis em: <http://www.besp.com.br/cla/local.htm>; <http://www.coopercarga.com.br/html/index.php?p=6&n=238>; <http://giganto.com.br/institucional1.htm>

peessoas. ‘Essa é a única área compatível para o tamanho que a cidade vai ter em 20 anos. Estamos pensando a São Paulo do futuro’, diz Kassab.’ (OESP, 26/01/2008)

A justificativa para a escolha do local de instalação do novo Centro de Convenções¹⁴², levava em conta, além de ser, segundo o prefeito, a única área compatível com o ritmo de crescimento da cidade, o fato de apresentar boa oferta de vias de acesso. Em reportagem especial, sob o título *DNA paulistano*, o jornal *Folha de São Paulo* informava: “Outra vantagem do terreno é que ele **tem fácil acesso**: fica próximo à rodovia dos Bandeirantes [e Anhanguera], e ao rodoanel, e conta com uma linha de trens da CPTM (Companhia Paulista de Trens Metropolitanos)” (FSP; 14/09/2008- grifo nosso).

O Centro de Convenções Pirituba (ANEXO 4), estaria também sendo pensado como estratégico para 2014¹⁴³. Em 2009, Caio Luiz de Carvalho, então Secretário de Turismo do Município e atual coordenador do Comitê Paulista para a Copa de 2014, “além de aumentar o espaço para exposições, a criação de uma arena multiuso seria importante para a Copa do Mundo de 2014” (OESP; 26/01/2008). Declaração que se vê reforçada,

¹⁴² Diversos veículos de informação, ao longo do ano de 2008, anunciaram a intenção de construção do Centro de Convenções: Segundo o site da Secretaria Municipal do Trabalho (Smtrab) em 30/04: “Pirituba já se prepara para receber o maior pólo de eventos da América Latina, que será construído na divisa dos distritos de Pirituba e Jaraguá, na zona oeste, até 2013. A Secretaria Municipal do Trabalho, em parceria com o Sebrae, Associação Comercial - Distrital de Pirituba, Subprefeitura de Pirituba e o Centro das Indústrias do Estado de São Paulo vai auxiliar a comunidade local para garantir o sucesso da empreitada.” Segundo o jornal *FSP* de 14/09: A Prefeitura de São Paulo promete construir um megacentro de convenções em Pirituba, três vezes maior que o Anhembi. A área, de 4,9 milhões de m², já foi decretada de utilidade pública, primeiro passo para a desapropriação. Só para desapropriar o terreno a prefeitura deve gastar mais de R\$ 300 milhões - o metro quadrado na região foi estimado entre R\$ 70 e R\$ 110 por corretores consultados pela *Folha*.

¹⁴³ A confirmação da cidade de São Paulo como uma das cidades-sedes do Campeonato Mundial de Futebol de 2014, parece reforçar ainda mais, as certezas dos planejadores urbanos acerca da constituição da *São Paulo Global*, isto por que, torna-se um ingrediente a mais, que assemelha o processo de reformas urbanas da cidade ao modelo de Barcelona. Um grande evento esportivo, no caso as Olimpíadas de 1992, foi fundamental, sem dúvida, para o êxito do modelo catalão. Por outro lado, nossas cidades, todos reconhecem, não estão minimamente preparadas para evento de tal magnitude. Assim, projetos urbanísticos estão sendo gestados, em muitos casos, *a toque de caixa*. Em geral, a ênfase maior é dada aos estádios que abrigarão os jogos - cujos custos das reformas alcançam cifras astronômicas. No entanto, não é possível sequer imaginar o êxito desse evento sem se considerar os aspectos infra-estruturais, sobretudo o sistema viário, aeroportuário, centros de convenções e a rede hoteleira.

diante do que foi noticiado pela Secretaria Municipal de Turismo¹⁴⁴ (Spturis) em 31/01/2009,

“Apesar de não ter a mesma importância dos estádios que serão utilizados na Copa do Mundo de 2014, algumas cidades sonham abrigar o centro de imprensa do Mundial... Quem confirmou o desejo de São Paulo ter o centro de imprensa foi o secretário municipal de esportes, Walter Feldman. Apesar de ainda não ter nenhum projeto definido, o político afirmou que a capital paulista entrará na disputa para receber o principal local que reunirá os jornalistas do mundo inteiro. ‘Nós também queremos ficar com o centro de imprensa. Nem chegamos a discutir isso, mas podemos colocar no Anhembi ou até no novo centro de convenções em Pirituba’, revelou Feldman... ‘Pirituba ficará próximo de estações de trem e do Rodoanel, então não será tão longe assim’”. (SPTURIS)

Mais recentemente, os discursos têm apontado em direção à Exposição Mundial de Cidades - EXPO-2020¹⁴⁵ - (ANEXO 5), ou seja, o imenso investimento estatal estaria agora sendo concebido para abrigar as locações deste evento.

Cabe ressaltar ainda, que não se tratam de iniciativas restritas ao governo municipal. Observa-se que o município mantém um diálogo harmonioso com o governo estadual. Este também tem realizado grandes investimentos, sobretudo na área de infraestrutura de transportes. É indisfarçável a parceria representada pelas duas instâncias de governo. Na prática podemos dizer que são uma só: uma espécie de gestão Serra/Kassab. Nesta perspectiva, o novo Centro de Convenções a ser construído no *Corredor Anhanguera*, representaria um projeto comum às duas esferas de governo.

Vale lembrar, que as obras em andamento¹⁴⁶ no Trevo do Jaraguá e adjacências, na altura do quilômetro dezoito da Anhanguera são estratégicas, não só pelo fato de garantir

¹⁴⁴ Disponível em: <http://imprensa.spturis.com/imprensa/clipping/files/090202/22.pdf>

¹⁴⁵ Conforme *Boletim da Subprefeitura Pirituba/Jaraguá* de janeiro de 2011, “ Pirituba entra na rota do turismo internacional de negócios...o moderno centro de exposições e convenções em Pirituba vai fortalecer São Paulo no pequeno grupo de cidades que são pólos internacionais de turismo de negócios no mundo [cidades globais]...e fazer São Paulo entrar na briga para ser a cidade-sede para o Congresso Mundial da FIFA de 2014 (realizado antes da Copa do Mundo) e para a Expo 2020...”

maior fluidez à circulação local, mas também por localizar-se, de um lado, a cinco quilômetros da Marginal do Rio Tietê e, de outro, a seis quilômetros do Rodoanel Mário Covas.

Portanto, a paisagem local do *Corredor Anhanguera*, em função das novas demandas representadas pela implantação da alça oeste do Rodoanel Mário Covas a partir de 2002 e, nos últimos dois anos, da implantação das obras do Complexo Anhanguera, tem sido fortemente impactada por estes grandes conjuntos de intervenções infra-estruturais.

No caso do distrito de Perus, o *redesenho* do acesso ao bairro, que estabeleceu uma via marginal à rodovia, demonstra forte imbricação com o crescimento do contingente de empresas de logística e transportes na localidade.

Na prática, tornou-se uma espécie de acesso privado para ao menos, três empresas de logística ali instaladas: a Raça Transportes, que instalou-se no km 24,9 da Rodovia Anhanguera em 2004; a América Latina Logística (ALL), localizada no km 24,2, empresa criada em 1997, que inicialmente venceu o leilão de concessão para gestar o transporte ferroviário de cargas nas malhas Sul (PR, SC, RS), Oeste (MS) e Paulista (SP) da extinta Rede Ferroviária Federal (RFFSA), pelo período de 30 anos e a McLane do Brasil, centro de distribuição, subsidiária da McLane estadunidense, que atua na região (km 25,5), há mais de 7 anos.

Outro aspecto relevante a ser destacado, é o fato de que as atuais empresas ligadas à logística instaladas no distrito ocupam áreas anteriormente ligadas a empresas do setor secundário da economia.

A Raça Transportes está instalada em área anteriormente ocupada pela Tintas Ypiranga; a América Latina Logística ocupa um terreno onde operou uma empresa ligada à produção de óleo de soja, a Brasoja; já a McLane do Brasil, mantém suas operações de

¹⁴⁶ Obras relacionadas ao projeto viário Complexo Anhanguera.

armazenagem e distribuição em local onde funcionava a Santa Inês, empresa que se dedicava à produção de esquadrias portas e janelas.

Pode-se inferir, portanto, que a própria dinâmica econômica do distrito tem se metamorfoseado nos últimos anos. Assim, a já citada característica fabril, frente a essa nova realidade, definitivamente tem dado lugar a uma dinâmica relacionada ao desenvolvimento do setor terciário, e pode ser considerado, ao lado do acelerado incremento populacional já relatado, como elemento constituinte do processo de perda da identidade operária de décadas atrás.

4.4 O Rodoanel e a questão da mobilidade urbano-espacial no Distrito de Perus

Obras viárias de grande porte, como é o caso do Rodoanel Mário Covas, costumam promover grandes transformações na estrutura viária das localidades impactadas.

Conforme foi discutido anteriormente, é inegável que nas regiões lindeiras à Rodovia Anhanguera o poder público, através da instalação de diversos equipamentos de infra-estrutura - vias marginais, novas alças de acesso... -, tem marcado forte presença. Notório também, é o fato de que a iniciativa privada, através da ocupação de terrenos, visando o estabelecimento de empresas de diversos ramos, sobretudo os relacionados aos transportes e logística, em geral; marca presença e se beneficia da nova situação infra-estrutural local que propicia uma melhor mobilidade urbano-espacial para estes empreendimentos.

Resta saber se, efetivamente, a população do distrito tem sido beneficiada no sentido da melhoria da mobilidade local e interregional.

Os dados da pesquisa quantitativa apontaram que os entrevistados apresentam uma percepção bastante ambígua em relação aos impactos do Rodoanel para o distrito.

Quando questionados se o Rodoanel tem sido importante para gerar mais empregos na região, 54% dos entrevistados responderam sim, as justificativas recorrentes para essa percepção, relacionam-se com a vinda das empresas de logística para o distrito. Ao mesmo tempo, 46% dos entrevistados entendem que o Rodoanel não propiciará maior desenvolvimento para o distrito no futuro. O depoimento do morador Diego da Cunha Gregório, 22 anos, desempregado, ilustra bem este sentimento ambíguo em relação ao Rodoanel;

“Há limitações para mim sobre este assunto, porque desde sua instalação [do Rodoanel] já existe a agressão ao meio ambiente a sua volta. Mas também existem suas vantagens. Em breve trará crescimento de grandes proporções para Perus, mas até onde isso é bom?”

Ao mesmo tempo em que demonstra certa criticidade em relação ao Rodoanel, alimenta também esperanças, pois diz que no futuro, “quanto mais fácil o acesso mais empresas comércios se instalarão aqui”, por fim, com relação à geração de empregos em função do Rodoanel, demonstra pessimismo, pois coloca que “ainda não [gerou empregos], mesmo que teoricamente traga muita vantagem na prática ainda sem muita mudança”.

A ambiguidade presente nestes questionamentos acerca da questão econômica não se fez presente quando o tema foi a questão da mobilidade. Isto porque 74% dos entrevistados consideram que o Rodoanel tem facilitado o contato dos moradores do distrito com outras regiões da cidade.

De fato, se considerarmos, por exemplo, o acesso à região de Alphaville e Tamboré, distritos pertencentes ao vizinho município de Barueri, o tempo de viagem sofreu uma drástica redução¹⁴⁷.

Entretanto, grande número de entrevistados associa a melhoria na mobilidade concernente a outras regiões da cidade, tendo como argumentação principal o fato de que tal melhoria relaciona-se com a possibilidade de interligação entre várias rodovias da cidade. Contudo, mostram-se preocupados quando confrontados com a realidade do próprio distrito, pois na verdade, apontam que os benefícios restringem-se aos proprietários de automóveis da localidade. Greisson, 25 anos, vendedor, aponta para o “fato dos motoristas ‘ter’ o caminho mais curto”; já Bruno Terek Faria, 20 anos, mecânico de usinagem, chama atenção, de forma mais um pouco mais crítica, para o fato de que “o objetivo do Rodoanel é facilitar o transporte e beneficiar as empresas transportadoras”.

É importante ressaltar que os entrevistados, em sua maioria, ao referirem-se a questão da mobilidade, estabeleceram uma espécie de marco temporal: o pedágio¹⁴⁸.

Assim, o Sr. Carlos Roberto, 52 anos, auxiliar de serviços gerais, quando questionado, afirmou que “no começo sim [facilitou o locomoção], depois complicou”, ele referia-se ao antes e depois do início da cobrança do pedágio. Essa percepção aparece também na fala de Bruno, 21 anos, agente comunitário de saúde, segundo o qual “o

¹⁴⁷ Considerando uma viagem de trem/ônibus, o tempo de viagem era de aproximadamente 2 horas. Após a instalação do Rodoanel, utilizando um automóvel, é possível, acessar aos referidos bairros em apenas 20 minutos.

¹⁴⁸ Em março de 2008, a CCR (Cia de Concessões Rodoviárias), tornou-se a empresa responsável pela administração dos 32 quilômetros do trecho oeste do Rodoanel Mário Covas por um prazo de 30 anos. A via, que integra as Rodovias Raposo Tavares, Castello Branco, Anhanguera, Bandeirantes e Régis Bittencourt, recebe cerca de 240 mil veículos por dia. O pedágio entrou em operação no dia 17 do mês de dezembro do mesmo ano.

Rodoanel facilita a locomoção, o problema é que nem todos têm dinheiro para pagar o pedágio”.

Segundo o que foi relatado por Luciana Santos Cerqueira, 39 anos, residente no distrito e professora de uma escola estadual local,

“Assim que o Rodoanel foi inaugurado [2002], percebeu-se uma significativa redução do trânsito pelas avenidas principais de Perus...porém, depois que a praça de pedágio entrou em operação[2008], o trânsito, principalmente entre as cinco e meia da tarde e as oito horas da noite, ficou pior ainda do que era antes...é que o pessoal de Caieiras [município vizinho] voltou a atravessar Perus para evitar o pedágio...as vezes é mais fácil chegar até a escola indo a pé, do que de ônibus.”

É curioso perceber o paradoxo que se estabeleceu no distrito: a obra viária que vem sendo considerada por muitos, como a *tábua de salvação* para o caótico trânsito da cidade de São Paulo, acabou por estabelecer para Perus - principalmente após o início da cobrança do pedágio -, exatamente o oposto do que se poderia esperar.

A explicação para este aparente paradoxo está na própria concepção viária representada pelo Rodoanel Mário Covas. Trata-se de uma rodovia CLASSE ZERO, isto significa, pela classificação técnica de rodovias¹⁴⁹, que o rodoanel é uma via expressa com controle total de acesso. Tal característica impede, portanto, que por ele trafeguem ônibus municipais ou intermunicipais, assim, novas linhas de ônibus não foram criadas o que então não alterou em nada a situação de locomoção no distrito.

Essa característica do Rodoanel somada ao fato de que nos últimos anos, com a facilitação do acesso ao crédito e a escassez de investimentos no sistema de transportes

¹⁴⁹ Classificação estabelecida pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) que é uma autarquia federal vinculada ao Ministério dos Transportes, criada pela lei 10.233, de 5 de junho de 2001, extinguindo o antigo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER).

públicos - conforme o que foi discutido no capítulo dois -, fazem com que verifique-se um crescimento exponencial na aquisição de automóveis por toda a cidade. Imerso nessa realidade, o distrito de Perus, inevitavelmente, viu crescer sua frota de veículos e também dos municípios vizinhos, como Caieiras e Santana do Parnaíba, que servem-se das avenidas principais de Perus como *rota de fuga* do pedágio.

Cabe salientar, por fim, que para muitos residentes do distrito, a aquisição de um automóvel próprio tornou-se, diante de toda essa situação, a única maneira de poder ter acesso ao benefício de mobilidade representado pela obra viária.

Embora muitos dos entrevistados, movidos pela ideologia do progresso, apresentem o desejo de que o Rodoanel possa trazer, efetivamente, melhorias para o distrito, a realidade parece contrariar essa expectativa. Os benefícios são secundários, como por exemplo, os poucos empregos gerados nas praças de pedágio e nas empresas de logística instaladas na Rodovia Anhanguera, pois o objetivo principal da obra, aparentemente, nunca foi o desenvolvimento local.

Antes de tudo, a *prática política de caráter privatista*¹⁵⁰, presente na concepção e orquestração do Rodoanel Mário Covas, representa as relações e interesses políticos e econômicos das altas esferas do poder que promovem o *rodoviarismo* como forma de atender aos seus próprios interesses. Assim, os alardeados benefícios de que o distrito seria destinatário, parecem não compensar os efeitos negativos que se tem acumulado ao longo dos últimos anos, sobretudo os referentes ao *tráfego pesado*, aos já citados problemas de

¹⁵⁰ Representada pelos agentes urbanos: poder público, nas várias esferas e setores privados, como as empreiteiras e setores imobiliários.

ordem ambiental e a própria situação de vulnerabilidade social¹⁵¹ que se verifica no distrito.

4.5 Do Plano Diretor Estratégico do município de São Paulo aos Planos de Bairro

Ao longo do ano de 2009, o distrito de Perus foi o primeiro da capital a desenvolver o seu plano de bairro. Os planos de bairro representam um dos elementos constitutivos do Planejamento Estratégico que se quer, ao menos em tese, para a cidade de São Paulo.

Segundo Beatriz Kara-José (2007:105), o conceito planejamento estratégico, de origem militar, era utilizado por empresas estadunidenses desde meados do século XX como instrumento analítico e decisório. A partir da década de 80, suas técnicas aprimoradas passaram a ser utilizadas também para o planejamento e a gestão urbana.

Na cidade de São Paulo, podemos identificar duas fases distintas no processo de constituição do Planejamento Estratégico, na primeira fase observa-se os dois primeiros planos aprovados, respectivamente, em 1971 e 1988, num contexto ainda de regime de exceção. Como ambos foram idealizados sob o contexto político da Ditadura Militar, apresentaram-se “tão ilegítimos quanto inúteis” (VILLAÇA, 2005, p.14).

Após o processo de redemocratização do Brasil, que teve na Constituição de 1988 o seu corolário, as cidades ganharam mais importância no contexto político nacional e

¹⁵¹ Segundo o Índice Paulista de Vulnerabilidade Social - IPVS, criado pela Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados - SEADE -, o distrito de Perus apresenta-se classificado como vulnerabilidade social média, porém existem localidades no interior do distrito, sobretudo nas regiões de ocupação recente, onde o índice é considerado de alta vulnerabilidade.

O IPVS, permite ao gestor do setor público e à sociedade uma visão detalhada das condições de vida do município, com a identificação e localização espacial das áreas que abrigam os segmentos populacionais mais vulneráveis à pobreza.

iniciou-se a segunda fase que estabelece um impulso inicial no sentido de uma verdadeira democratização do plano.

O marco referencial desta nova fase do Planejamento Estratégico na cidade ocorreu em 23 de agosto de 2002, durante a gestão da então prefeita Marta Suplicy, do Partido dos Trabalhadores, quando a Câmara Municipal aprovou a lei nº 13.430¹⁵², que instituiu “o Plano Diretor Estratégico e o Sistema de Planejamento e Gestão do Desenvolvimento Urbano do Município de São Paulo.” (Art. 1º)

O Plano Diretor Estratégico da cidade, de caráter bastante amplo, visava, de forma resumida,

“...consolidar a Cidade de São Paulo como centro regional, **pólo internacional**, sede de atividades produtivas e geradoras de emprego e renda... **promover o desenvolvimento sustentável, a justa distribuição das riquezas e a equidade social no Município...prevenir distorções e abusos no desfrute econômico da propriedade urbana e coibir o uso especulativo da terra como reserva de valor**, de modo a assegurar o cumprimento da função social da propriedade... **descentralizar a gestão e o planejamento públicos**, conforme previsto na Lei Orgânica, mediante a criação de Subprefeituras e instâncias de participação local **e elaboração de Planos Regionais e Planos de Bairro...**” (Art. 8º; grifos nossos)

Significou, sem dúvida, um grande avanço em termos da organização e projeção de intervenções na cidade visando estabelecer um plano de metas e desenvolvimento para o Município.

Os princípios da sustentabilidade são destacados como parâmetros norteadores de todas as intervenções que se constituiriam. Outro princípio angular é o da descentralização da gestão e do planejamento, não só através da criação das Subprefeituras, em lugar das

¹⁵² A lei, de iniciativa do executivo municipal (Projeto de Lei 290/02), foi publicada em 13 de setembro do mesmo ano.

então Administrações Regionais, mas principalmente pela criação de mecanismos de participação local, através dos “planos regionais” e dos “planos de bairro”, fato que se vê reforçado no Art. 5º, onde se define como elemento componente do Plano Diretor, “a gestão democrática”, o que sinalizava a real intenção do Governo Municipal de levar em conta, para a administração do espaço público da cidade, as demandas representadas pelas franjas da cidade.

Nesta perspectiva, a estratégia do Partido dos Trabalhadores era a implantação do Orçamento Participativo¹⁵³, experiência relativamente bem sucedida no sul do país, sobretudo na cidade de Porto Alegre, e em diversas outras cidades administradas pelo partido, principalmente na década de 90.

Note-se ainda, que a ideologia da Cidade Global se faz presente no Plano Diretor Estratégico da cidade, principalmente quando se ressalta a meta de transformação da metrópole em “pólo internacional”, revelando assim, o já mencionado poder de sedução que esta ideologia tem exercido junto aos gestores da cidade nas últimas décadas.

No ano de 2007, já durante a administração José Serra/Gilberto Kassab¹⁵⁴, através da lei 671/2007, foi realizada a revisão e sistematização do Plano Diretor Estratégico e a revogação da Lei nº 13.430.

¹⁵³ No Brasil, segundo Cibele S. Rizek (2003: 135), “...as experiências de democratização dos poderes municipais tiveram início nos anos 1970, a partir das experiências de Lages (SC) e Boa Esperança (RS), e cresceram significativamente no período das lutas pela democratização do país, com as primeiras gestões democráticas de Diadema, Pelotas e Vila Velha entre 1983 e 1988. Entre 1989 e 1992, 12 cidades desenvolviam experiências de OP [Orçamento Participativo], entre elas Porto Alegre, Piracicaba e Santo André. Entre 1993 e 1996, essa cifra subiu para 36 e, no período de 1997 a 2000, chegou a 140 cidades.”

¹⁵⁴ Representantes, respectivamente do PSDB (Partido da Social Democracia Brasileira) e do DEM (Democratas, antigo Partido da Frente Liberal). Em 2006, José Serra, o então prefeito deixou o cargo para disputar as eleições do Executivo Estadual, dessa forma, o mandato foi concluído por Gilberto Kassab, o então vice-prefeito.

Os princípios norteadores, de maneira geral, permaneceram os mesmos, entretanto o texto da lei que se constituiu, impôs modificações ao Plano Diretor anterior, sobretudo no que diz respeito aos processos de participação nas tomadas de decisão.

No Art. 4º, onde pela lei de 2002 ficava determinado que “o Sistema de Planejamento e Gestão, conduzido pelo setor público, deverá garantir a necessária transparência e a participação dos cidadãos e de entidades representativas”, na revisão de 2007, estabeleceu que a “dinamização e modernização da ação governamental,... [deve garantir]... a transparência e a participação da sociedade”. Com esta modificação, o que fica evidente é que o texto da lei tornou-se muito mais genérico quanto ao tema da efetiva participação popular nas tomadas de decisão.

Aprofundava-se assim, o estabelecimento de uma espécie de política do consenso, visando eliminar a dimensão do conflito na gestão do espaço público, uma vez que, como nos ensina Vainer (2007: 117), o Planejamento Estratégico não preocupa-se com o “...resultado do contraditório, do confronto de interesses divergentes e de sua negociação; ele está posto, naturalmente, pelo compartilhamento de uma experiência urbana suposta comum e indivisível.”

Reforça essa visão, o fato de que, na atualidade, sob a égide do planejamento estratégico, ocultam-se,

“...processos de transformação das cidades em mercadorias [e] as convergências políticas urbanas no que se refere ao empresariamento dos governos de cidade...Neste contexto, projetos governamentais parecem cada vez mais voltados a facilitar as decisões das empresas na escala local...”(SÁNCHEZ 2003: 32).

Portanto, a revisão do Plano Diretor em 2007, ao minimizar o peso da efetiva participação popular, que já era bastante incipiente na proposta anterior, maximizava por

outro lado, as possibilidades de realização dos interesses de outros setores em direção ao “empresariamento dos governos da cidade”.

Ao analisar-se, por exemplo, as várias intervenções viárias no *Corredor Anhanguera*, marcadas pela utilização da gestão pública no intuito da realização de interesses privados -como já se salientou no segundo capítulo-, percebe-se a materialização desta característica.

Cabe enfatizar nesse sentido, segundo o que nos ensina Flávio Villaça (2005:10)¹⁵⁵, que a idéia de Plano Diretor Estratégico

“...existe no Brasil, pelo menos desde 1930...Desde então alastrou-se entre nós com grande intensidade e rapidez passando a ser adotada, defendida e prestigiada pela elite da sociedade brasileira, especialmente por arquitetos e engenheiros ligados a problemas urbanos, políticos, cursos universitários diversos, empresários (principalmente os do setor imobiliário) e pela imprensa.”

Para o autor, o Plano Diretor recebe uma “valorização indevida” (p.17), pois apresenta um caráter marcadamente ideológico no sentido da consolidação de um pensamento tecnocrático, que lhe atribui um poder “miraculoso” (p.10), no sentido da resolução dos diversos dilemas urbanos. Mais que isto, “...é impressionante como um instrumento que praticamente nunca existiu na prática, possa ter adquirido tamanho prestígio por parte da elite do país”(ibidem: 10).

Nesta direção, pode-se inferir que as iniciativas anteriormente elencadas, no intuito de *blindar* o Plano Diretor da cidade para contemplar interesses relacionados aos setores da construção civil, por exemplo; não teriam obtido êxito caso a estratégia popular de gestão

¹⁵⁵ Divulgado apenas pela Internet em 2005. Disponível em <<http://www.cidades.gov.br/secretarias-nacionais/programas-urbanos/arquivos-e-imagens-oculto/curso-reg/00%20-%20villaca.pdf/view>>. Data de acesso: 25/10/2010.

municipal representada pelo Orçamento Participativo tivesse se consolidado como prática política no município de São Paulo.

Diversas variáveis contribuem para o entendimento dessa não consolidação dos OP's, Cibele S. Rizek (2003:141) em apropriada discussão acerca do tema esclarece que,

“...é preciso apontar que a experiência paulistana teve início em 2000, quando as práticas dos movimentos, assim, como suas dimensões políticas, já tomavam outros rumos, diversos dos que se inspiravam no horizonte de autonomia em relação ao Estado, distantes do universo de lutas que se pautava pelas conquistas democráticas e cidadãs nas várias esferas de atuação. Para além desse fato, também preciso assinalar que o OP paulistano não privilegiou especialmente os movimentos organizados...”

Portanto, considerando o âmbito da mobilização política, podemos compreender que a *crise identitária geral*, a que os movimentos sociais urbanos foram submetidos no final do século XX, sobretudo frente ao aparente triunfo do discurso e da prática neoliberais, pode ser considerado um dos fatores explicativos para o insucesso¹⁵⁶ do OP na cidade.

Além disso, como destaca a autora, não houve aparentemente, grandes esforços da própria administração pública da época em incluir, de forma mais contundente, os poucos movimentos sociais ainda representativos no período.

Note-se então, que além do OP em São Paulo ter sido introduzido numa conjuntura bastante diversa daquela que onze anos antes, era vivida pela cidade de Porto Alegre; ao

¹⁵⁶ Os dados apresentados por Rizek expressam muito bem a dimensão do problema: “42% das experiências de OP não chegaram a completar três anos, dissolvendo-se sem que a população reivindicasse a sua continuidade; 47% das coordenações são exercidas diretamente pelos gabinetes do prefeito...e, finalmente, 56% das demandas da população são recolocadas no ano seguinte, sem que tenham sido atendidas.” (*Apud.* 2003:136)

não privilegiar os movimentos sociais, contribuiu para que a própria gestão municipal estabelecesse uma “certa distância entre a militância e participação de bairro, ou mesmo entre associações de caráter comunitário e/ou reivindicativo” (RIZEK, *op. cit.*:141)

Ao final do mandato de Marta Suplicy, e diante da eleição de José Serra, pelas próprias dificuldades de implantação e principalmente de consolidação do OP, o quadro era bastante indefinido e ele parecia, como aponta Rizek, “fadado ao seu fim”, pior ainda, “o futuro do OP pode ser igual ao de muitas outras experiências semelhantes: o fim, sem que ninguém proteste ou reivindique sua continuidade” (*ibidem*:155)

Com o início da nova gestão, no ano de 2004, e das posteriores modificações no Plano Diretor Estratégico da cidade, a partir de 2008, os Planos de Bairro, previstos pelo Plano Diretor de 2002 e mantido na revisão de 2007, são retomados enquanto principal instrumento de descentralização da gestão pública. Foi nesse contexto que se desenvolveu o plano de bairro do distrito de Perus.

4.6 O Plano de Bairro de Perus: o mini-anel viário e a estratégia das unidades ambientais de moradia

O princípio norteador do desenvolvimento do plano de bairro de Perus foi o de que este deve estabelecer a “osmose de requalificação urbana”, que, segundo o coordenador de planejamento e desenvolvimento urbano da Subprefeitura de Perus, o Sr. Renato Martins Andrade, em entrevista concedida no dia 26/11/2009, faz com que “o bonito chame o bonito”.

Em termos mais concretos, segundo o coordenador, o plano de bairro deverá ser implantado, em sua totalidade, em *apenas 25 anos*¹⁵⁷ e prevê a transformação da “cidade ilegal em cidade legal”. Um importante instrumento neste processo já estaria em andamento, trata-se do Plano de Praças, que visa criar espaços de convivência local e assim combater o narcotráfico e o que ele denominou “império dos carros”.

A estratégia principal no desenvolvimento de todo o processo de implantação do plano do bairro seria a construção de um mini-anel viário no entorno do distrito, o que modificaria a logística de acesso às diversas vilas que compõem a localidade. Tal anel viário seria necessário, em primeiro lugar, para *desafogar* a região da Avenida Dr. Sívio de Campos, nas proximidades da estação ferroviária. Neste caso, parte da referida avenida seria transformada em um calçadão central que garantiria a movimentação ideal para comércio e serviços e o fluxo de automóveis seria desviado para o mini-anel viário.

Ao longo do Mini-anel viário, se desenvolveriam as Unidades Ambientais de Moradia - UAM's -, que segundo o urbanista Cândido Malta¹⁵⁸, coordenador da confecção do plano de bairro do distrito, representam

“...a condição de que essa qualidade de vida adequada é feita em torno desse conceito que chamamos de **unidade ambiental de moradia** porque o nome expressa bem aquilo que se pretende...Ela é parte de um conceito que popularmente procuro traduzir no que eu chamo de ilha da tranquilidade, isso porque eu tenho verificado, e lá também se confirmou, que grande maioria dos cidadãos quer morar em um lugar tranquilo, tranquilo quero dizer quanto ao ambiente, quanto à ausência de muitos ruídos, de poluições de todo o tipo, mas especialmente quanto ao volume

¹⁵⁷ Não há como deixar de estabelecer um comparativo com outras demandas da cidade, quando há grandes agentes urbanos interessados – construção civil, instituições financeiras e setores do mercado imobiliário –, ocasiões em que o planejamento público age com muito mais rapidez e eficiência.

¹⁵⁸ Extraído da apresentação sobre Plano de Bairro Perus pela empresa URBE, realizada na 40ª Reunião Plenária Ordinária do Conselho do Fundo Especial de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável (CONFEMA) em 14 de julho de 2009.

de tráfego de veículos que passa na frente da sua porta, da sua casa, da sua habitação.” (MALTA, CONFEMA 14/07/2009 – grifo nosso)

A nova logística de acesso às UAM's se daria pelo mini-anel viário, o que contribuiria, não só para garantir a tranquilidade aludida acima, mas também para o já citado desafogo do trânsito no distrito.

Haveria ainda um terceiro elemento a ser referendado na proposição do plano de bairro. O mini-anel viário, na região de entroncamento do Rodoanel com a Rede Ferroviária tonar-se-ia um local estratégico para o desenvolvimento de um projeto,

“...que se articula com a do Anel viário, que é a idéia do Centro de Logística. **Esse Centro de Logística é algo que está sendo pensado pelo governo estadual, como solução para o transporte de carga pesado na sua distribuição dentro da metrópole.** Esse Centro de Logística seria localizado basicamente no Rodoanel, na entrada das grandes rodovias e ferrovias na região metropolitana. Tendo contato com esse trabalho da Secretaria Estadual de Transportes me surgiu a idéia e pareceu lógica que ali na confluência da Bandeirantes com o Rodoanel que também é confluência com a ferrovia se situasse no que está previsto no plano regional como um centro industrial...no lugar de uma zona predominante industrial um centro de logística...Esta idéia foi apresentada a alguns assessores do governo estadual e acharam excelente a idéia, **acharam que é o lugar realmente privilegiado para ali se situar esse Centro de Logística** e estudou-se preliminarmente a topografia que ali é muito acidentada, tornaria impossível esse Centro de Logística ser localizado... **o Anel Viário passou a ser o elemento que vai interligar com as rodovias esse Centro de Logística, especialmente a Anhanguera que já tem vários centros de distribuição importantes...**esse Centro de logística ele teria uma maior qualidade do que aqueles que se situam já ao longo da Anhanguera, porque **ele teria modalidade ferroviária associada a rodoviária o que tornaria mais econômico esse centro de distribuição.**” (MALTA; CONFEMA 14/07/2009 – grifos nossos)

A maneira eloquente e a empolgação com que Malta refere-se à possível implantação do Centro de Logística - ou Terminal Rodoferroviário -, não deixa dúvidas quanto ao fato de que a atração de empresas, e a consequente geração de empregos na própria região complementariam de forma bastante eficiente as UAM's, pois possibilitaria como é proposto, deslocamentos mínimos dos residentes/trabalhadores, o que efetivaria o caráter sustentável do próprio plano de bairro. Considerando-se ainda o aspecto da sustentabilidade, o plano de bairro de Perus prevê também a implantação de um Parque Linear de um milhão de metros quadrados na porção norte do anel viário.

4.7 O Plano de Bairro de Perus: a ideologia da construção de instrumentos de participação popular e o discurso desenvolvimentista

Apesar de aparentemente bem estruturado e fundamentado, o plano de bairro de Perus, ao longo de sua construção foi alvo de intensas polêmicas no distrito.

Pode-se estruturar essas polêmicas em três eixos principais: os custos elevados do projeto, a não efetivação da participação popular nas audiências públicas e as desconfianças acerca dos rumos que o próprio plano poderá tomar.

Contratado a um valor de cerca de R\$ 900.000,00¹⁵⁹, considerado abusivo pelos movimentos sociais locais, o plano foi desenvolvido em 8 meses, ao longo dos anos de 2008/9, pela empresa denominada URBE Planejamento, Urbanismo e Arquitetura S. S. Ltda,. A polêmica aqui se deu principalmente pelo fato de que o valor desembolsado pela

¹⁵⁹ Segundo informação do Coordenador de Planejamento e Desenvolvimento Urbano da Subprefeitura do distrito.

Secretaria do Verde e Meio Ambiente, tinha origem no próprio distrito de Perus, pois era resultado do leilão dos créditos de carbono referentes ao Projeto MDL Aterro Bandeirantes¹⁶⁰. Muitos consideravam que, se investido em outras questões mais urgentes¹⁶¹, proporcionaria melhorias mais imediatas e úteis às demandas do distrito. Além disso, o questionamento maior se dava em torno do próprio processo de constituição do Projeto, pois uma das premissas estabelecidas pelo Protocolo de Kyoto, em seu artigo 2º, é a efetiva participação da comunidade envolvida nos projetos de MDL, aspecto que de fato, não foi observado em Perus¹⁶².

Assim como a maior parte da população ignora a questão dos créditos de carbono, ignora também o próprio plano de bairro. Esse é o resultado de um truculento processo ocorrido ao longo do ano de 2008 e início de 2009, pelo qual a própria subprefeitura de Perus foi acusada de *esconder* as audiências públicas da população, como um todo, conforme afirma Carlos Alberto Rizzi em artigo intitulado, *A Revisão do Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo*,

“Até mesmo as audiências sobre a discussão do Plano de Bairro não foram publicamente divulgadas, ficando restritas somente a especialistas, muito

¹⁶⁰ Projeto MDL Aterro Bandeirantes: através da implantação de uma Usina Termelétrica no antigo Aterro Sanitário – o “Lixão”-, produz energia elétrica a partir da queima dos gases de efeito estufa ali presentes e, assim, gera os chamados créditos de carbono.

O Mecanismo de Desenvolvimento Limpo (MDL) é um dos mecanismos de flexibilização criados pelo Protocolo de Kyoto para auxiliar os países do Anexo I - aqueles que são obrigados a cumprir as metas estabelecidas - no processo de redução de emissões de gases do efeito estufa. A cada leilão, os valores arrecadados pela Prefeitura chegam à casa dos trinta milhões de reais. Até 2010, foram realizados, ao menos, três leilões.

¹⁶¹ A maior demanda do distrito, segundo estes segmentos, considerando o grande incremento populacional das duas últimas décadas, seria pela construção de, ao menos, um hospital. Atualmente o distrito conta apenas com um Pronto Socorro e uma AMA (Assistência Médica Ambulatorial) que absorve a demanda médica de baixa e média complexidade e atua na prevenção e assistência básica. A necessidade de atendimentos mais complexos, somente pode ser realizada nos Hospitais da Parada de Taipas (Jaraguá) e de Pirituba.

¹⁶² A informação é oriunda de membros do Fórum de Desenvolvimento do Distrito, que por diversas vezes tentaram *romper a blindagem*, em que as discussões estavam inseridas.

embora a Prefeitura ressaltasse repetidamente a importância da participação dos ‘municípios’ moradores de Perus” (2010:19)

Cabe esclarecer, que para o Sr. Renato Martins Andrade, coordenador de planejamento da subprefeitura, todas as demandas dos vários segmentos de interesses do distrito estão contempladas no plano de bairro e o instrumento que teria possibilitado esta situação teria sido as diversas audiências públicas, marcadas que foram pela intensa participação popular.

Entretanto, segundo as lideranças locais, a subprefeitura teria como meta estabelecer um plano de bairro que possa ser conduzido pelo próprio executivo local. Assim, segundo esses setores, as audiências públicas pretendiam muito mais estabelecer uma chancela protocolar, no processo de legitimação de todo o processo, do que a efetiva consolidação da participação popular¹⁶³.

A análise da situação permite que se visualize, como terceiro elemento de debate durante as audiências públicas, o caráter ideológico do plano de bairro, até porque, à luz do que nos coloca Villaça

“A falsa valorização dos planos urbanos se insere no contexto da supremacia do conhecimento técnico e científico como guia da ação política, ou seja, a ideologia da tecnocracia. Isto fica claro, não só pela obrigatoriedade constitucional do Plano Diretor, mas também, de um lado, pela desordem na exigência indiscriminadas de planos por parte da

¹⁶³ Esse suposto caráter maniqueísta com que o plano de bairro estava sendo conduzido, foi identificado por membros de movimentos sociais no distrito. Segundo Ailton Pereira Liberal, 25 anos, professor e ex-integrante da Comunidade Cultural Quilombaue, entidade que desenvolve atividades culturais em Perus, “em uma das audiências públicas, a de 22 de outubro, a Quilombaue se colocou abertamente contra a maneira pela qual o processo estava sendo conduzido pela subprefeita [refere-se a então subprefeita Sandra Cristina Leite Santana], o que gerou uma grande discussão...tamanho foi o nível de tensão, que a audiência terminou, antes mesmo de começar.”

legislação paulista e de outro, pela falta de seriedade com que o poder público vem tratando os planos há décadas.. ” (2005: 21)

A questão torna-se mais clara ainda, ao observar-se que o plano de bairro para o distrito de Perus surgiu de forma bastante abrupta, não existiam grandes debates no âmbito local, nem na administração municipal, sobre sua real necessidade, muito menos sobre a dinâmica que se adotaria para o desenvolvimento do mesmo,

“Em 2009, quando não mais fora possível esquivar-se da polêmica questão em torno do Artigo 2º do Tratado de Kyoto, é que surgira a idéia de um Plano de Bairro financiado com recursos provindos desses créditos, uma forma compensatória de apaziguar os descontentes e dar um fim útil ao constrangedor dinheiro. Além disso...a idéia de um Plano de Bairro financiado dessa maneira parece ter se tornado por demais, irresistível.” (RIZZI, *op.cit.*: 19)

Segundo o que afirma o autor, pode-se inferir que o plano de bairro do distrito surgiu muito mais em função da necessidade de se legitimar o Projeto MDL Aterro Bandeirantes, como uma espécie de *cortina de fumaça* que viabilizaria a continuidade dos interesses econômicos¹⁶⁴ envolvidos, do que de uma real vontade política de se beneficiar a localidade.

O plano de bairro, apresentado à população como *miraculoso* instrumento de desenvolvimento urbano, nada mais representa do que a retomada do discurso de caráter desenvolvimentista - que ampara sua legitimidade no poder de sedução historicamente

¹⁶⁴ O Projeto MDL Aterro Bandeirantes, desenvolvido na Usina Termoeletrica Bandeirantes (UTEB), que foi construída após a desativação do Aterro Sanitário Bandeirantes, em Perus, foi inaugurada no final de 2003 como resultado de uma parceria entre a Biogás Energia Ambiental, o Unibanco e a Sotreq (Sociedade de Tratores e Equipamentos Ltda. , empresa ligada ao grupo Caterpillar).

A Usina Termoeletrica Bandeirantes tem capacidade para gerar 170 mil MWh de energia, quantidade suficiente para abastecer uma cidade de 400 mil habitantes. É a maior usina de biogás para geração de energia do mundo e a primeira do Brasil.

representado pela ideologia do progresso -, para poder consolidar os interesses da “tecnocracia”, pois como demonstra Villaça, há décadas, verifica-se grande falta de seriedade do poder público na condução dos planos urbanos.

4.8 Plano de Bairro de Perus: estratégia de viabilização da especulação no entorno do Rodoanel Mário Covas?

No distrito de Perus, cerca de 75% do comércio não possui alvará de funcionamento e existem ainda muitos loteamentos irregulares¹⁶⁵, foi o que informou o coordenador de planejamento do distrito. Segundo ele, o problema do comércio está ligado, “como em todo bairro periférico da cidade, com a falta de fiscalização, o que faz proliferar este tipo de situação”. No que concerne aos loteamentos irregulares ou clandestinos, o problema vincula-se, segundo ele, ao fato de grande parte do território de Perus ser classificado pela lei de zoneamento do município, como zona de proteção ambiental - ZEPAM¹⁶⁶. “Essas áreas são ocupadas de forma desordenada e depois se consolidam pela autoconstrução criando um grande problema para a subprefeitura administrar”.

No início do ano de 2010, na sede do *Sindicato dos Queixadas*, o Sr. Mário Sérgio Bortoto, que, ao longo de 2002 ocupou a cadeira de subprefeito do distrito, e atualmente é integrante do Fórum de Desenvolvimento Local de Perus, ministrava uma palestra que

¹⁶⁵ É o caso, por exemplo, do Jardim Paineira. O Sr Antonio Debonis, residente na localidade há quase quarenta anos, luta para conseguir a escritura do terreno há mais de vinte anos, sem sucesso. Segundo informa, o loteamento não possui o registro de imóveis e assim, o único documento que comprova a sua propriedade sobre o imóvel é um frágil e amarelado contrato de compra e venda, estabelecido no ano de 1972.

¹⁶⁶ O distrito de Perus apresenta uma das maiores médias de “verde” por habitante, além do que, possui também o maior parque municipal da cidade (Parque Anhanguera).

discutia as questões relativas aos grandes problemas do distrito, dentre eles, a lei de zoneamento e as novas questões representadas pelo Rodoanel, no que se refere à tendência de mudança do perfil econômico do distrito, mudanças essas vinculadas, como já se apontou anteriormente, ao desenvolvimento do setor de logística.

Quando questionado sobre a possível vinculação do plano de bairro aos interesses representados pelo setor imobiliário, mostrou-se bastante crítico

“Sobre o plano de bairro de Perus, elaborado pela Urbe e a Subprefeitura pareceu, o tempo todo, que queriam impedir a participação do povo de Perus. As audiências públicas, da maneira que foram conduzidas visavam fazer valer as propostas deles. É verdade que grande parte das demandas do bairro foram contempladas no documento, mas, papel aceita tudo...o que mais nos interessava por exemplo, nem para o papel foi, cadê o hospital de Perus? Agora, voltando à pergunta, acho sim que pode ter ligação, mas para isso precisa mexer na lei de zoneamento de Perus...podem trazer para cá belos condomínios, ou o *Shopping* que querem construir na área da Fábrica de Cimento, sem resolver os problemas de terrenos irregulares aqui do bairro...”

Ligado às históricas lutas no distrito desde os anos 70, Bortoto como é mais conhecido, considera que o plano de bairro trouxe avanços, pois tornou possível para a população local “ter algo mais palpável” - as diretrizes estabelecidas pelo documento -, em sua luta contra as eventuais arbitrariedades que venham a ocorrer, mas, ao mesmo tempo, lamenta a maneira, segundo ele truculenta, pela qual o poder público conduziu o processo. Compreende, portanto, que pode haver “algo mais, por trás desse plano de bairro”, demonstrando desconfiança com relação aos interesses que podem se viabilizar em função do mesmo. Neste sentido, a principal preocupação demonstrada foi com o processo de

especulação imobiliária que estaria se intensificando no distrito e, principalmente, nos arredores de Perus.

Cabe salientar, que a preocupação demonstrada por Bortoto, acerca do possível avanço da especulação imobiliária na região, se faz presente também no artigo de Rizzi (*op.cit.*:17), segundo o qual,

“A idéia de Plano de Bairro para o Distrito de Perus sai de um simples plano de complementação de infra-estrutura básica, de requalificação de calçadas, de limpeza pública como coleta seletiva e paisagismo, para o **incrível instrumento de poder no qual em vez de se discutir ‘projetos de bolsões residenciais propostos pela comunidade local’, a população local será convocada e ‘congelar áreas’ para futuras escolas**, sem que se diga claramente, como tais equipamentos devam ser planejados conjuntamente com demais órgãos públicos responsáveis. Seus propositores não esclarecem por exemplo, que no Distrito de Perus, **o interesse em congelar áreas, isto é, de impedir a expansão urbana local, vai no sentido de proteger terrenos adjacentes ao Rodoanel Mário Covas, possíveis focos de urbanização precária.**” (grifos nossos)

Nesta direção, o plano de bairro, ao “congelar áreas” e com isso proteger terrenos no entorno do Rodoanel, cumpriria uma dupla função: por um lado, impediria a ocupação de novos terrenos pela população local e, por outro, estabeleceria nessas mesmas áreas, uma reserva estratégica que, no futuro, instrumentalizaria os interesses dos especuladores, tanto para a constituição de projetos relacionados ao setor de logística e condominial, quanto comerciais. Era a esse risco que Bortoto se referia, quando citou o “*Shopping* que querem construir na área da Fábrica de Cimento”.

A polêmica em torno do *Shopping Center* esteve também presente nas discussões do plano de bairro, segundo o urbanista Cândido Malta, em Perus

“...há uma discussão em torno de o que fazer com o que sobrou da fábrica [de cimento]. Shopping Center? Centro Cultural? Ou misto? Fizemos a votação e ganhou o misto, quer dizer, parte dele Centro Cultural e parte dele uma área de compras, isso houve uma certa divisão nessa votação, mas houve uma maioria a favor dessa solução mista.”(MALTA, CONFEMA, 14/07/2009)

Note-se, que a discussão se deu acerca de dois anos atrás, porém, o projeto do *Shopping Center*, a ser construído nas antigas instalações da Fábrica de Cimento, assinado pelo arquiteto Ruy Ohtake (ANEXO 6) , existe desde o ano de 2002.

A polêmica relatada por Malta, que resultou numa “divisão nessa votação” relaciona-se com o fato de que, dentro da estratégia de preservação da memória do bairro, desenvolvida pelas entidades locais e pelo próprio *Sindicato dos Queixadas*, a implantação de um centro cultural e memorial, tem importância central e deve ocupar o espaço de maior representatividade, isto é, a própria Fábrica de Cimento.

O que parece se configurar, neste caso, é que o plano de bairro foi utilizado somente para legitimar os interesses da família Abdalla em reverter o tombamento da antiga Fábrica e, novamente passar a extrair da mesma, alguma renda.

Além disso, segundo algumas lideranças, o *Shopping Center* seria só a *ponta do iceberg* de uma estratégia mais ampla, que visaria a construção de um condomínio residencial de alto padrão na localidade que se viabilizaria, em termos de mobilidade, pela implantação do mini-anel viário, previsto no plano de bairro¹⁶⁷.

O mini-anel viário, que na concepção do plano de bairro figura como elemento estruturante principal, pois possibilitará, não só o desafogar do trânsito no distrito, mas

¹⁶⁷ Um fato que parece confirmar essa suspeita, é o recente processo que levou ao destombamento e, posterior demolição, de parte da Vila Triângulo nas imediações da antiga fábrica. A Vila Triângulo, como já se salientou anteriormente, foi uma das primeiras vilas operárias da cidade.

também a facilitação do acesso às unidades ambientais de moradia, poderá também, por outro lado, ocupar papel central em futuras ações voltadas para a especulação imobiliária na região.

O distrito de Perus, como foi visto até aqui, é um típico representante do caos da urbanização desordenada da cidade de São Paulo e, como resultado, apresenta um dos piores IPVS – Índice Paulista de Vulnerabilidade Social -, portanto, ele próprio não se apresenta com atrativo para o desenvolvimento dos interesses do setor imobiliário. Nada mais representa, portanto, que um “entorno ou ambiente” (VAINER; 2007:82), indesejado, aos olhos do desenvolvimento imobiliário.

Por outro lado, os aspectos naturais, a proximidade com a região central da cidade, assim como o valor relativamente baixo dos grandes terrenos ali existentes, tornam a região bastante atrativa para a configuração de projetos que pautem-se pelos princípios da sustentabilidade, elementos-chaves atualmente, no discurso da qualidade de vida, para venda da *cidade-mercadoria*.

Essa complexa ambiguidade detectada na região poderia, ser solucionada a partir da implantação do plano de bairro. O mini-anel viário, ao estabelecer vias que circundarão o distrito, viabilizaria acessos expressos a essas áreas “congeladas” - que na verdade representam possíveis reservas para o mercado imobiliário -, sem que o ambiente hostil representado pelo próprio distrito fosse sequer percebido (ANEXO 7). Assim, a ideologia da securitização¹⁶⁸, outro importante componente dos discursos vinculados à qualidade de vida proposta pelos empreendimentos imobiliários, se materializaria.

¹⁶⁸ A ideologia da segurança, tem aqui o sentido de proteção física e segurança pessoal, principalmente no sentido das idéias sociais referentes à criminalidade. Está intimamente relacionada ao conceito de ordem (a do condomínio fechado, por exemplo), e sua antítese, a noção de desordem, no caso desse estudo, representado pelas mazelas sociais representadas pelo próprio distrito de Perus.

De imediato, pode-se inferir que todo esse processo em andamento atenderia aos interesses de pelo menos uma grande construtora. A Camargo Corrêa, uma das maiores construtoras do país, adquiriu uma enorme área no município vizinho a Perus e que teria o acesso dinamizado pela *alça norte* do mini-anel viário. O projeto foi assim apresentado pelo Jornal *O Estado de São Paulo* - OESP - em 05/04/2008,

“A pacata Caieiras, uma das cidades mais desabitadas da região metropolitana de São Paulo, ganhará 80 mil novos moradores com um único empreendimento, a ser criado no prazo de cinco a dez anos... Adquirido pela Camargo Corrêa, o terreno [situado na divisa com o Bairro de Perus] que abrigará o empreendimento gigante fica próximo da estação de trem que leva o nome da cidade, da Linha A da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM). O lote tem 5,2 milhões de metros quadrados e pertenceu à Companhia Melhoramentos...Segundo o diretor de novos negócios da Camargo Corrêa, Marcelo Figueiredo, as moradias a serem construídas no local deverão atender ao que a empresa chama de ‘segmento econômico’ e custarão entre R\$ 70 mil e R\$ 200 mil. Quando todas as unidades forem vendidas, a empresa terá movimentado cerca de R\$ 3 bilhões.”

Outras empresas do setor imobiliário também têm demonstrado interesse pelos arredores do distrito de Perus nos últimos anos. A *Brookfield* Incorporações e a Fernandez Mera Negócios Imobiliários, no ano de 2009¹⁶⁹, estabeleceram uma parceria para desenvolver um projeto na região, visando, segundo Élbio Fernandez Mera, “criar novos espaços para moradia, comércio, atividades empresariais. O novo bairro atende essas necessidades com posições estratégicas, próximo ao Anel Viário [Rodoanel] e na ligação São Paulo-Jundiaí, nas rodovias Anhanguera e Bandeirantes.”

¹⁶⁹ Segundo o Jornal *100% Bairro*, em sua edição de nº362 - Ano 1, p. 11; distribuído pela Fernandez Mera Negócios Imobiliários.

Ambos os projetos apresentam características bastante similares, visam a construção de bairros planejados de grandes proporções e isto só é viável em localidades onde a oferta de terrenos seja elevada e, por isso mesmo, apresentem bons preços; relacionam as vantagens dos empreendimentos aos elementos do sistema viário como - ferrovia e rodovias -; localizam-se nas divisas com o distrito de Perus¹⁷⁰ e, finalmente, apresentam-se como empreendimentos de caráter popular, pois a condição econômica da região, como um todo, é bastante precária, este aspecto torna-se evidente quando Luiz Rogelio Tolosa, diretor da *Brookfield*, enaltece as iniciativas do governo federal, como o “ ‘Minha Casa, Minha Vida’ [que] beneficiarão as empresas do setor imobiliário em geral.”

Contudo, o elemento mais decisivo para a definição dos projetos parece mesmo se relacionar com a histórica parceria entre o poder público e interesses privados no Brasil ao menos é o se entende, quando José Albuquerque, também diretor da *Brookfield* afirma que

“ escolhemos a região para a implantação deste projeto porque ela é uma das áreas de São Paulo que tem o maior público com demanda represada por esse tipo de produto. Além disso, é a região que apresenta maior enfoque da Prefeitura [de São Paulo, inclusive] com relação ao incentivo de área e desenvolvimento urbano.”

O curioso é perceber que os dois empreendimentos foram concebidos antes do plano de bairro de Perus ser produzido e, neste sentido, pode-se inferir ser possível que, de fato, os interesses públicos e privados no Brasil, ou ao menos em São Paulo, efetivamente, caminhem de mãos dadas.

¹⁷⁰ O projeto da Construtora Camargo Corrêa, conforme a matéria de jornal indica, está localizado na divisa nordeste de Perus; já o empreendimento das empresas *Brookfield* Incorporações e Fernandez Mera Negócios Imobiliários, localiza-se no município de Santana do Parnaíba, ao longo da avenida Tenente Marques, na divisa noroeste de Perus.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Do ponto de vista da ocupação humana recente - últimos 20 anos -, pode-se em concordância com Reis (2006), identificar elementos que indubitavelmente, permitem caracterizar o distrito de Perus como típico representante do fenômeno da urbanização dispersa.

De fato, como colocado no capítulo um, o distrito em seu desenvolvimento histórico, guarda estreita imbricação com a expansão das vias de circulação ferroviária e rodoviária. A partir de 1948, sob a sombra da ideologia rodoviarista que consolidava seu *primazia* no país, Perus viu nascer a Rodovia Anhanguera.

Apesar de todos os problemas relacionados ao incremento populacional recente, que entre outros desdobramentos tem gerado uma séria crise identitária no distrito, conforme o que foi desenvolvido também no primeiro capítulo, foi inevitável a percepção da relevância do desenvolvimento de Perus, não só para a compreensão do mesmo, mas também da própria realidade da metrópole paulistana.

Em primeiro lugar, pelo caráter paradoxal de seu desenvolvimento histórico, pois, embora distanciado do centro nevrálgico da capital paulista e pouco conhecido pela população como um todo, o distrito apresentou-se, sobretudo após a década de 1920 - com a instalação do primeiro complexo cimenteiro do Brasil -, extremamente integrado ao desenvolvimento econômico da cidade de São Paulo, conforme fica evidenciado, a partir de estudos recentes, que visam resgatar a importância desta característica.

Em segundo lugar, pelo caráter pioneiro inerente aos marcos mais significativos da História e do desenvolvimento do distrito.

Desde as primeiras ações ligadas à mineração, no século XVI, passando pelo desenvolvimento ferroviário da cidade, no século XIX e, ao longo do século XX, desde a fundação da Fábrica de Cimento, em 1926; passando pelas memoráveis lutas operárias dos Queixadas, nas décadas de 1950/60; pelo desvendamento da face mais hedionda da ditadura militar, com a revelação da vala comum, na década de 1990 e pelo protagonismo na primeira venda de créditos de carbono do Brasil em 2007, Perus parece não se cansar de dar mostras de seu pioneirismo.

Em relação ao Rodoanel não é diferente, pois considerando a cidade de São Paulo, o distrito, inequivocadamente, tem sido o mais diretamente impactado pela instalação e entrada em funcionamento da alça oeste do anel viário da capital. Portanto, para além da dimensão histórica, o distrito de Perus, tem apresentado importância crucial, novamente pelo seu pioneirismo, para a melhor compreensão dos impactos sócio-ambientais representados pelo Rodoanel para as comunidades de seu entorno.

As promessas e expectativas referentes ao Rodoanel no que concerne a melhoria da circulação viária na cidade, todos conhecemos. O que este estudo se propôs mensurar são os impactos que esta intervenção viária tem causado e podem ainda vir a causar, neste distrito periférico.

Cabe então salientar que com relação ao Rodoanel Mário Covas, o que se pôde detectar é que sua chegada não significou melhorias para o distrito. Os poucos empregos gerados pelas empresas de logística que se instalaram na localidade, parecem não compensar os efeitos danosos representados pelo aumento da poluição nas áreas lindeiras ao maior parque municipal da cidade, pelo aumento no fluxo de veículos, sobretudo após a implantação das praças de pedágio na ligação com as rodovias Anhanguera e Bandeirantes e pelo aumento no valor dos terrenos em algumas áreas do distrito.

O efeito mais esperado que o Rodoanel poderia trazer para o distrito também não se concretizou, pois assim como quando da implantação da Rodovia dos Bandeirantes, no final da década de 70, o anel viário não foi projetado para atender aos interesses da população local.

Ambas as rodovias são classificadas como CLASSE ZERO, o que significa que, assim como nos anos 70, o distrito cedeu seu território para o desenvolvimento de um empreendimento rodoviário ao qual não tem acesso. Atualmente, o que se verifica é que somente os proprietários de automóveis próprios conseguem fazer uso do Rodoanel, o que na prática alija cerca de 80% dos perenses desse tão alardeado benefício.

Ao considerar-se não só a expansão do rodoviarismo, detalhado no capítulo dois, mas também o contexto atual, marcado pela ideologia da cidade global, pormenorizado no capítulo três, pôde-se identificar vários aspectos conflitantes ou, no mínimo contraditórios no *jogo político* do distrito.

O aparente triunfo da ideologia neoliberal que, por exemplo, coloca o Planejamento Estratégico como *fórmula miraculosa* para a resolução dos problemas urbanos e seus instrumentos de intervenção, como o Plano Regional Estratégico e os Planos de Bairros, na cidade de São Paulo, mostraram-se, à luz da investigação realizada no distrito, incapazes de, efetivamente, conduzir a reais processos de participação em que o povo seja, de fato, o protagonista. As funestas relações que se estabelecem entre os poderes públicos e os interesses privados dos altos escalões da sociedade paulistana e brasileira, aparentemente, tornam-se sempre as prioridades em todo e qualquer tipo de intervenção urbana mais significativa.

O Plano de Bairro de Perus, o primeiro da capital, desenvolvido acerca de dois anos atrás, e que pretende ser implantado num prazo de 25 anos, mostrou-se ineficiente sob

vários aspectos, pois, em primeiro lugar, não conseguiu concretamente estabelecer-se como instrumento legítimo de ordenação do desenvolvimento urbano do distrito, até porque, sua constituição foi marcada por uma ínfima participação popular; em segundo lugar não parece ter considerado de forma adequada a que fim poderiam levar algumas de suas propostas, destaca-se neste aspecto, a implantação do mini-anel viário, que poderá, como foi trabalhado no capítulo quatro, tornar-se elemento de incentivo ao desenvolvimento imobiliário - residencial/logístico – predatório, sobretudo nas adjacências do Rodoanel.

Se esse processo de crescente interesse do setor imobiliário pela região se confirmar, será inevitável que, em curto interregno, o território do distrito de Perus seja também alvo da desenfreada especulação imobiliária que se seguirá.

Portanto, o que pode se desenvolver é uma espécie de processo de *gentrificação* às avessas, pois a população local não será expulsa - como é comum nas situações de *gentrificação* -, da região de interesse das “máquinas anti-urbanas”, mas sofrerá uma espécie de encapsulamento, arremedo maldito da própria essência pela qual são conduzidas as nebulosas ações que visam a constituição da cidade global paulistana, em uma palavra, o *antiurbanismo*.

De forma nefasta, a cidade tem negado a si própria, pois ela mesma, em sua histórica evolução, é resultado de complexos e contraditórios processos pautados na assimetria das relações sociais, história essa, para a qual parece querer voltar as costas. Cindir ainda mais, a já cindida cidade de São Paulo, através agora de *muros simbólicos* de desejo e desesperança, como a existência do Rodoanel e os interesses a ele relacionados parecem ensejar, com toda a certeza, em nada contribuirá para conduzir a metrópole paulistana ao topo de sua auspiciosa meta de qualificar-se como cidade global.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS:

ANDERSON, Perry. Balanço do Neoliberalismo. In SADER, Emir & GENTILI, Pablo (orgs.). *Pós-neoliberalismo: as políticas sociais e o Estado democrático*. RJ: Paz e Terra, 1995.

ANSARA, Soraia. *Repressão e lutas operárias na memória coletiva da classe trabalhadora em São Paulo*. São Paulo, PUC/SP, 2000, dissertação para obtenção do título de mestre no programa de Psicologia Social.

_____. *Memória Política, Repressão e Ditadura no Brasil*, Curitiba, PR, Juruá, 1ª ed. 2009

ARANTES, Otília, Uma estratégia fatal: a cultura nas novas gestões urbanas. In: ARANTES, Otília; MARICATO, Ermínia e VAINER, Carlos; *A Cidade do Pensamento Único: desmanchando consensos*, Petrópolis, RJ, Vozes, 4ª ed. 2007.

BEZERRA, Maria Helena Bertolini. *História ou Memória: a Companhia de Cimento Portland Perus e os movimentos sociais do bairro na prática pedagógica da escola municipal “Cândido Portinari”*, São Paulo, SP, PUC, 2002, dissertação de mestrado apresentada ao Departamento de Educação.

BOURDIEU, Pierre. *O Poder Simbólico*, RJ/Lisboa, Bertrand/Difel, 1989.

CARVALHO, Mônica. Cidade Global: anotações críticas sobre um conceito, in: *São Paulo em Perspectiva*, 14 (4) 2000.

_____. *A Caminho do Anhanguera*

CCR, *Relatório de Análise Ambiental - Concessão do Trecho Oeste do Rodoanel Mario Covas, Janeiro de 2009*, JGP- Consultorias e Participações Ltda.

CHAVES, Marcelo Antonio. *Da Periferia ao Centro da(o) Capital: perfil dos trabalhadores do primeiro complexo cimenteiro do Brasil. São Paulo, 1925 – 1945*. Campinas, SP, UNICAMP, 2005, dissertação de mestrado apresentada ao Departamento de História do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas.

ELLIS JUNIOR, Alfredo. *Resumo da História de São Paulo: quinhentismo e seiscentismo*, Topografia Brasil, São Paulo, 1942.

FERREIRA, João S. Whitaker, *O mito da cidade-global: o papel da ideologia na produção do espaço urbano*, São Paulo, Ed. Vozes/Unesp, 2007.

_____. *São Paulo, o mito da cidade-global: ideologia e mercado na produção da cidade*. VIº Seminário Internacional de Desarrollo Urbano, Unidad Temática De Desarrollo Urbano de la Red de Mercocuidades, Buenos Aires, 3 e 4/07 de 2003.

FERRI, Marilda; SYDOW, Evanize. A vala clandestina de Perus, in. *Direitos Humanos no Brasil 2001: relatório da rede social de justiça e direitos humanos em parceria com Global Exchange*. São Paulo, 2001.

FIX, Mariana, *São Paulo Cidade Global: fundamentos financeiros de uma miragem*, São Paulo, Boitempo, 1ª Ed. 2007.

FRANÇA, Elisabete. *A cidade de São Paulo e o desenho de seus espaços em planos e projetos*. Dissertação de Mestrado, FAU-USP; 1998, p.18.

GONÇALVES, Adilson José. “Perus”: a Violência dos Pacíficos - uma nova arma para uma velha luta, São Paulo, PUC/SP, 1989, dissertação para obtenção do título de mestre em História.

GORDINHO, Margarida C. *Estrada de Ferro Perus-Pirapora: uma Proposta de Revitalização*. São Paulo, Ed. Marca D’Água , 1990.

- HARVEY, David. *A Produção Capitalista do Espaço*, Annablume, São Paulo, 2ª ed. 2006.
- _____. *Condição Pós-Moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. São Paulo, Ed. Loyola, 2003, 12ª ed, p. 257-276
- HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Visão do Paraíso*, Companhia Editora Nacional, São Paulo, 2ª edição, 1969.
- _____. *Raízes do Brasil*. São Paulo, Companhia das Letras, 26ª ed. 1995.
- IANNI, Octávio, *A Ideia de Brasil Moderno*, São Paulo, Brasiliense, 2ª reimpressão, 1996.
- JESUS, Mário Carvalho de (Org.). *Cimento Perus: 40 anos de ação sindical transformam velha fábrica em centro de cultura municipal*, JMJ Consultoria e Promoções, São Paulo, 1992.
- KARA-JOSÉ, Beatriz, *Políticas Culturais e Negócios Urbanos: a instrumentalização da cultura na revitalização do centro de São Paulo 1975-2000*, Annablume, São Paulo, 1ª ed. 2007.
- LABHAB-FAUUSP. *Estudo Preliminar: Impactos Urbanísticos do Trecho Oeste do Rodoanel*, Laboratório de Habitação e Assentamentos Humanos da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, São Paulo, julho/2005.
- LANGENBUCH, Juergen Richard. *A Estruturação da Grande São Paulo: Estudo de Geografia Urbana*, IBGE, Rio de Janeiro, 1971.
- LAGONEGRO, Marco Aurélio. A Ideologia Rodoviarista no Brasil, In: *Revista Ciência & Ambiente: A Cultura do Automóvel*, UFSM, nº 37, jul./dez. 2008.
- LEFEBVRE, Henry, *A Revolução Urbana*, Humanitas/UFMG, Belo Horizonte, 2ª reimpressão, 2004.
- OLIVEIRA, Francisco, Política numa Era de Indeterminação: Opacidade e Reencantamento. In: OLIVEIRA, Francisco e RIZEK, Cibele Saliba (Orgs.). *A Era da Indeterminação*, São Paulo, Boitempo, 1ª ed. 2007.
- OLIVEIRA, Maria Chambarelli de, *Achegas à história do rodoviarismo no Brasil*. Rio de Janeiro, Memórias Futuras, 1986.
- MALTA, Cândido, Apresentação sobre Plano de Bairro Perus pela empresa URBE, realizada na 40ª Reunião Plenária Ordinária do Conselho do Fundo Especial de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável (CONFEMA) em 14 de julho de 2009.
- MARICATO, Ermínia, As idéias fora e o lugar fora das idéias. Planejamento urbano no Brasil. In: ARANTES, Otília; MARICATO, Ermínia e VAINER, Carlos; *A Cidade do Pensamento Único: desmanchando consensos*, Petrópolis, RJ, Vozes, 4ª ed. 2007.
- _____, *O automóvel e a cidade*. In: *Revista Ciência & Ambiente: A Cultura do Automóvel*, UFSM, nº 37, jul./dez. 2008.
- MARQUES, Rosa Maria e REGO, José Márcio (Orgs.). *Economia Brasileira*, São Paulo, Saraiva, 2006.
- MARTINS, José de Souza. *A Aparição do Demônio na Fábrica: origens sociais do Eu dividido no subúrbio operário*. Editora 34, São Paulo, 1ª edição, 2008.
- MATOS, Odilon Nogueira de. *Café e ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira*. São Paulo, Ed. Alfa-Omega, 1974.
- PAOLI, Maria Célia e ALMEIDA, Marco Antonio de, *Memória, Cidadania, Cultura Popular: uma discussão*, mimeo.
- PNUD. *Relatório de Desenvolvimento Humano 2007/2008*.
- PRADO JUNIOR, Caio. *Formação do Brasil Contemporâneo: Colônia*, Brasiliense; Publifolha, São Paulo, 2000.

_____, *História Econômica do Brasil*, Brasiliense, São Paulo, 20ª edição, 1977.

REIS, Nestor Goulart. Notas sobre Urbanização Dispersa e Novas Formas de Tecido Urbano; Via das Atess, São Paulo, 2006

RIZEK, Cibele Saliba, São Paulo: orçamento e participação. In: OLIVEIRA, Francisco e RIZEK, Cibele Saliba (Orgs.). *A Era da Indeterminação*, São Paulo, Boitempo, 1ª ed. 2007.

RIZZI, Carlos Alberto, *A Revisão do Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo*

SAINT-HILAIRE, Auguste de. *Viagem à Província de São Paulo*, Itatiaia/EDUSP, São Paulo, 1976.

SÁNCHEZ, Fernanda, *A Reinvenção das Cidades, para um Mercado Mundial*, Chapecó, SC, Argos, 2003.

SANTOS, Milton. *Técnica, espaço, tempo: globalização e meio técnico-científico-informacional*. São Paulo, Hucitec, 1994.

SIQUEIRA, Elcio. *Companhia Brasileira de Cimento Portland Perus: contribuição para uma história da indústria pioneira do ramo no Brasil (1926-1987)*. Araraquara, UNESP, 2001, dissertação para obtenção do título de mestre em História Econômica.

TELLES, Vera da Silva. Trajetórias Urbanas: fios de uma descrição da cidade, in: CABANES, Robert & TELLES, Vera da Silva (Orgs.). *Nas Tramas da Cidade: trajetórias urbanas e seus territórios*. Associação Editorial Humanitas, SP, 2006.

VAINER, Carlos. Pátria Empresa e Mercadoria: notas sobre a estratégia discursiva do Planejamento Estratégico Urbano, in: ARANTES, Otilia; MARICATO, Ermínia e VAINER, Carlos; *A Cidade do Pensamento Único: desmanchando consensos*, Petrópolis, RJ, Vozes, 4ª ed. 2007.

VALSI, Evanize Pavanelli. *História da Igreja Católica de Perus-SP Paróquia Santa Rosa de Lima: seus vínculos com a participação popular na visão de sujeitos significativos*. São Paulo, PUC/SP, 1998, dissertação para obtenção do título de mestre em Serviço Social.

VILLAÇA, Flávio. *As Ilusões do Plano Diretor, 07/09/2005*. Disponível somente em <<http://www.cidades.gov.br/secretarias-nacionais/programas-urbanos/arquivos-e-imagens-oculto/curso-reg/00%20-%20villaca.pdf/view>>. Acesso em 25/10/2010.

Mídia Impressa:

Anuário da Indústria Automobilística Brasileira, ANFAVEA, SP, 2009.

Jornal Folha de São Paulo, diversas edições.¹⁷¹

Jornal Folha Noroeste, diversas edições.¹⁷²

Jornal O Estado de São Paulo, diversas edições.¹⁷³

Jornal O Rodoanel e Você, SP, Agosto/99, ano 1, nº 04.

Jornal 100% Bairro, edição 362, ano 1- Julho de 2009.

Revista Carta Anfavea, nº 284, SP, janeiro/2010

Revista Caros Amigos, novembro de 2009

¹⁷¹ Todas identificadas em notas de rodapé.

¹⁷² Idem.

¹⁷³ Idem.

Revista Correio da Cidadania, SP, 30/11/2009

Revista Galileu, edição 187 de fevereiro de 2007

Revista Problemas Brasileiros, n° 321, SESC/SP, 1997.

Revista SECOVI, Análise de Viabilidade Imobiliária, 1º trimestre de 2009.

Mídia Eletrônica:

BORDO, A. “Os eixos de desenvolvimento e a estruturação urbano-industrial do estado de São Paulo, Brasil” *Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales. Barcelona: Universidad de Barcelona*, 1 de agosto de 2005, vol. IX, núm. 194 (79), disponível em: <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-194-79.htm> [ISSN: 1138-9788] acesso em 10/03/2009.

GaWC (Globalization and World Cities) acesso em 09/03/2009.

GHOUBAR, Khaled. As Tipologias Habitacionais e seus Padrões de Acabamento, FAU-USP/2008, disponível em: http://www.usp.br/fau/cursos/graduacao/arq_urbanismo/disciplinas/aut0518/Aula_03__as_Tipologias_Habitacionais_e_Seus_Padros_de_Acabamentos.pdf

ISA- Instituto SócioAmbiental, disponível em: <http://www.socioambiental.org/esp/rodoanel/pgn/otrechosulemananciais.html> - 12/2004

ONU - *United Nations Publication*, (ST/ESA/SER.A/163), Sales No. E.97.XIII.2, Copyright (C) United Nations 1997 acesso em 09/03/2009.

Projeto Pró-Vicinas, SP inicia recuperação de estradas em 197 cidades, disponível em: <http://www.saopaulo.sp.gov.br/spnoticias/lenoticia.php?id=91209>

Revista Correio da Cidadania, Poder das empreiteiras e interesses eleitoreiros resultaram no acidente do Rodoanel, disponível em: <http://www.correiocidadania.com.br/content/view/4011/9/>

Revista Eletrônica PINIweb

Revista Veja, disponível em: <http://veja.abril.com.br/noticia/brasil/camargo-correa-dez-doacoes-partidos-430792.shtml>

ANEXOS

ANEXO 1: Exemplar de um dos questionários aplicados durante a pesquisa quantitativa e gráficos de tabulação

PESQUISA SOBRE O GRAU DE CONHECIMENTO SOBRE A QUESTÃO DA FÁBRICA DE CIMENTO E EFPP

NOME: _____ IDADE _____
TEMPO DE RESIDÊNCIA _____

QUESTIONAMENTO	não	conhece	ouviu falar
Conhece ou já ouviu falar sobre o Parque Anhanguera ?			
Conhece ou já ouviu falar sobre a FCPP e da EFPP?			
Conhece ou já ouviu falar sobre o projeto de revitalização destes recursos para a construção de um pólo eco/turístico/ambiental aqui na região?			
Conhece ou já ouviu falar sobre o Fórum de Desenvolvimento Local de Perus?			
Conhece ou já ouviu falar de uma ONG (CARE) que atua no bairro?			

Em poucas palavras, diga o que conhece sobre estes assuntos.

GRÁFICO 1: Conhece ou já ouviu falar sobre o Parque Anhanguera?

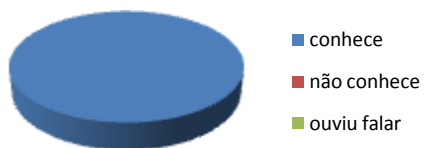


GRÁFICO 2: Conhece ou já ouviu falar sobre a Fábrica de Cimento Portland Perus?

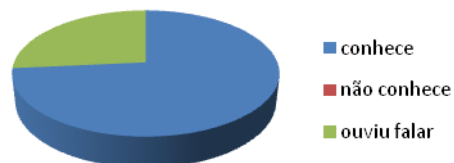


GRÁFICO 3: Conhece ou já ouviu falar sobre a Estrada de Ferro Perus Pirapora?

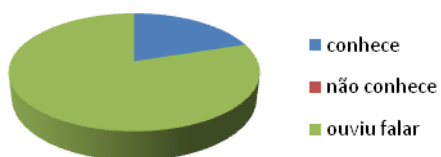


GRÁFICO 4: Conhece ou já ouviu falar sobre o projeto de revitalização destes recursos para a construção de um pólo eco/turístico/ambiental aqui na região?

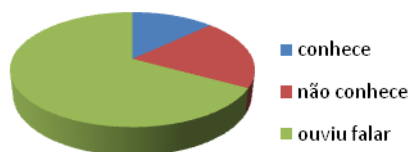


GRÁFICO 5: Conhece ou já ouviu falar sobre o Fórum de Desenvolvimento Local de Perus?

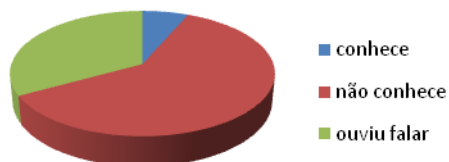


GRÁFICO 6: Conhece ou já ouviu falar de uma ONG (CARE) que atua no bairro?

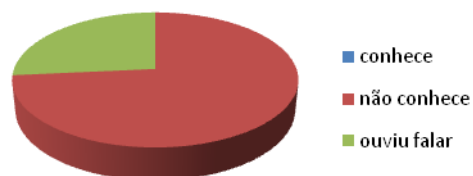


GRÁFICO 7: Conhece ou já ouviu falar sobre o Lixão de Perus?

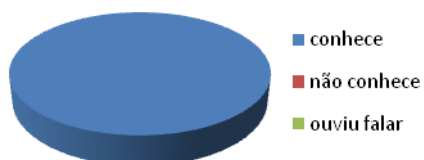


GRÁFICO 8: Sabe que o "Lixão" trazia possibilidades de doenças infecto-contagiosas ao bairro?

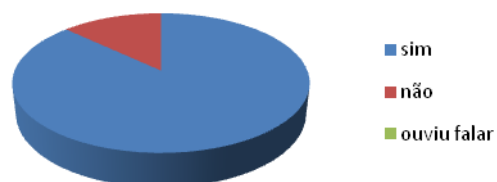


GRÁFICO 9: Sabe que no bairro, desde a década de 1980, existe um importante movimento contra o “lixão” que já organizou diversas manifestações no bairro?

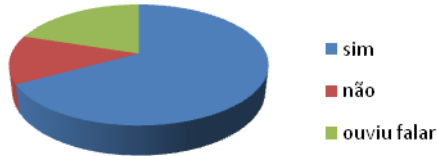


GRÁFICO 10: Conhece ou já ouviu falar sobre a Usina Termelétrica instalada na área do “lixão” e que utiliza o gás gerado pelo lixo para gerar energia elétrica?

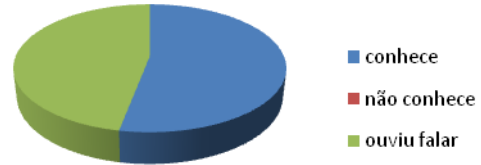


GRÁFICO 11: Sabe, ou já ouviu falar, sobre os créditos de carbono?

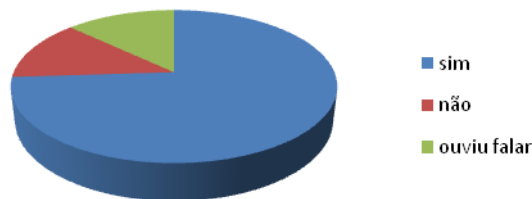


GRÁFICO 12: Conhece ou já ouviu falar sobre o Cemitério Dom Bosco?

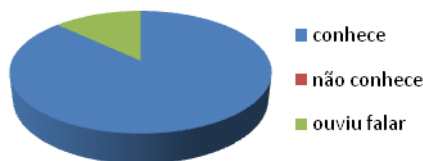


GRÁFICO 13: Tem conhecimento, ou já ouviu falar sobre a existência ali da “Vala Comum”?

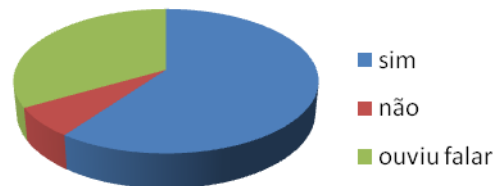


GRÁFICO 14: Sabe, ou já ouviu falar, que na “Vala Comum” foram encontradas diversas ossadas de pessoas que desapareceram durante a Ditadura Militar?



GRÁFICO 15: Sabe dizer como foi que esta verdade veio à tona?

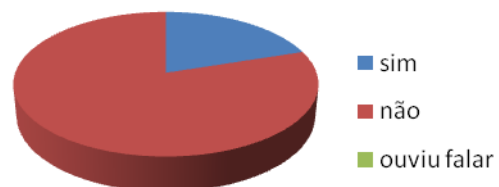


GRÁFICO 16: Considera que o Rodoanel tem facilitado o contato dos moradores do bairro com outras regiões da cidade?

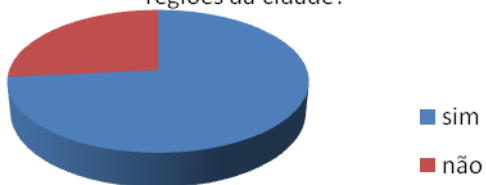


GRÁFICO 17: Considera que o Rodoanel trouxe melhorias para o bairro de Perus?

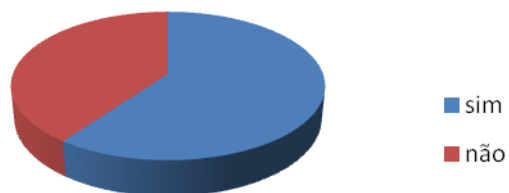


GRÁFICO 18: Considera que o Rodoanel poderá trazer, no futuro mais desenvolvimento para o bairro?

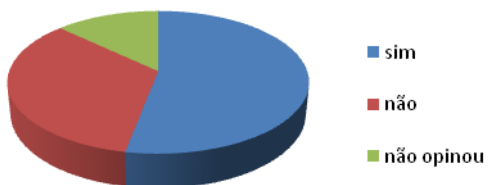


GRÁFICO 19: Considera que o Rodoanel tem sido importante para gerar mais empregos na região?

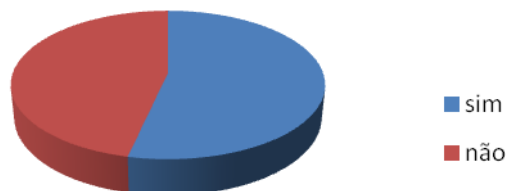
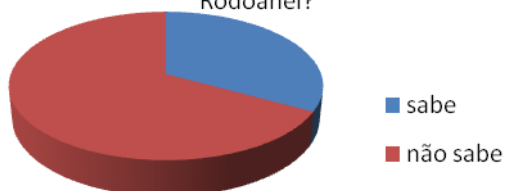


GRÁFICO 20: Sabe de algum empreendimento imobiliário que poderá surgir em Perus devido ao Rodoanel?



ANEXO 2: GTI

Portaria Intergovernamental nº 2/MT/ Governador do Estado de São Paulo/Prefeito do Município de São Paulo, de 31/7/97 Constitui Grupo de Trabalho Intergovernamental para acompanhamento da implantação das obras do RODOANEL METROPOLITANO de São Paulo. DOU de 13/8/97 p. 5.610/11 (Seção II)

PORTARIA INTERGOVERNAMENTAL Nº 2, DE 31 DE JULHO DE 1997

O MINISTRO DE ESTADO DOS TRANSPORTES, o GOVERNADOR DO ESTADO DE SÃO PAULO e o PREFEITO DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, tendo em vista o disposto no art. 16, inciso IV, da Lei nº 8.490, de 19 de novembro de 1992,

Considerando que o Grupo de Trabalho Intergovernamental – GTI, constituído através da Portaria Intergovernamental nº 001, de 04 de fevereiro de 1997, cumpriu, dentro do prazo estipulado, sua missão de análise e formulação da proposta para a implementação da obra do RODOANEL METROPOLITANO de São Paulo,

Considerando que o GTI elaborou um Relatório Final e um Relatório Técnico, onde constam as principais diretrizes da obra, a definição do trecho prioritário, a estimativa de custos de implantação, as propostas das formas de financiamento e as atribuições de cada um dos entes governamentais,

Considerando, ainda, a necessidade de se acompanhar todas as próximas etapas para viabilizar o início das obras do RODOANEL METROPOLITANO de São Paulo, resolvem:

Art. 1º Constituir Grupo de Trabalho Intergovernamental para acompanhamento da implantação das obras do RODOANEL METROPOLITANO de São Paulo, com os seguintes objetivos:

- a) Zelar pela manutenção das diretrizes estabelecidas;
- b) Zelar pelo cumprimento dos cronogramas de implantação;
- c) Envidar esforços para liberação dos recursos orçamentários previstos.

Art. 2º O Grupo de Trabalho de que trata o artigo anterior será constituído por três membros, designados pelo titular do Ministério dos Transportes e pelos Chefes do Executivo Estadual e Municipal de São Paulo, sendo:

a) Representante do Ministério dos Transportes, o Senhor JOSÉ LUIZ PORTELLA PEREIRA;

b) Representante do Governo do Estado de São Paulo, o Senhor MICHAEL PAUL ZEITLIN; e

c) Representante da Prefeitura Municipal de São Paulo, o Senhor CARLOS DE SOUZA TOLEDO.

Art. 3º O Grupo de Trabalho se reunirá mensalmente, em caráter ordinário.

Art. 4º O Grupo de Trabalho poderá convocar técnicos de outras áreas para melhor discussão e aprofundamento dos relatórios, a serem emitidos pelo órgão executor dos projetos e obras do RODOANEL.

Art. 5º O Grupo de Trabalho deverá acompanhar a implantação e a execução das obras do RODOANEL.

Art. 6º Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação.

ELISEU PADILHA
Ministro de Estado dos Transportes

MÁRIO COVAS
Governador do Estado de São Paulo

CELSO PITTA
Prefeito do Município de São Paulo

ANEXO 3- Reforma do Trevo do Jaraguá.

Projeto de reforma do Trevo do Jaraguá, parte das obras viárias do Complexo Anhanguera. A construção de vias marginais à rodovia e o *redesenho* do próprio trevo, visam possibilitar maior fluidez do tráfego da região, beneficiando, sobretudo, as intensas atividades ligadas ao setor de logística.



Fonte: Secretaria dos Transportes do Estado de São Paulo



Aspectos do início da reforma do Trevo do Jaraguá, no km 18 da Rodovia Anhanguera.

Foto do autor: 06/11/2008

Aspectos da construção do retorno do km 19 da Rodovia Anhanguera projetado, aparentemente, para possibilitar maior versatilidade aos caminhões que acessam empresas de logística na região.

Foto do autor: 06/11/2008



ANEXO 4 – Jornais anunciam as grandes intervenções “imobiliário/culturais” em Pirituba:
Reportagens sobre o novo Centro de Convenções de
São Paulo, a ser construído em Pirituba.



OESP - 26/01/2008

FOLHA NOROESTE - 11 DE JUNHO DE 2007 - 11

Empreendimento

Kassab quer megapólio para eventos em Pirituba



Um centro de convenções e sedes para grandes eventos em Pirituba, cidade do distrito de São Paulo, será construído em uma área de 4,9 milhões de metros quadrados. O projeto é assinado por Cassab e prevê a construção de um complexo de 12 milhões de metros quadrados em Pirituba, cidade do distrito de São Paulo, com uma área de 4,9 milhões de metros quadrados. O projeto prevê a construção de um complexo de 12 milhões de metros quadrados em Pirituba, cidade do distrito de São Paulo, com uma área de 4,9 milhões de metros quadrados.

4,9 milhões
 de metros quadrados a área de desenvolvimento para o centro de convenções em Pirituba.

R\$ 2,6 milhões
 o investimento para a obra.

75% das feiras de negócios de São Paulo realizadas em São Paulo.

52% dos turistas vêm a cidade para eventos de negócios.

90 mil eventos são realizados por ano no estado paulista.

18º destino de eventos é a região do São Paulo no ranking de International Congress & Convention Association (ICCA).

Folha Noroeste jornal do distrito de Pirituba.

ANEXO 5: Subprefeitura comunicando sobre o Centro de Eventos e a EXPO-2020 em Janeiro de 2011.

Informação à Comunidade

Boletim da Subprefeitura Janeiro de 2011

AQUI PIRITUBA JARAGUÁ

DISTRITOS: JARAGUÁ • PIRITUBA • SÃO DOMINGOS

PREFEITURA DE SÃO PAULO

EXPO 2020



Veja como vai ser o nosso grande centro de eventos

ÁREA FUTURA AMPLIAÇÃO EXPO 2020

PAVILÃO DE EXPOSIÇÕES 9 E 10 SETOR 03

PAVILÃO DE EXPOSIÇÕES 11 E 12 SETOR 04

SETOR 01 CENTRO DE CONVENÇÕES

PAVILÃO DE EXPOSIÇÕES 1 E 2 SETOR 02

PAVILÃO DE EXPOSIÇÕES 3 E 4 SETOR 02

SETOR 05

SETOR 06

SETOR 07

SETOR 08

SETOR 09

SETOR 10

SETOR 11

SETOR 12

SETOR 13

SETOR 14

SETOR 15

SETOR 16

SETOR 17

SETOR 18

SETOR 19

SETOR 20

SETOR 21

SETOR 22

SETOR 23

SETOR 24

SETOR 25

SETOR 26

SETOR 27

SETOR 28

SETOR 29

SETOR 30

SETOR 31

SETOR 32

SETOR 33

SETOR 34

SETOR 35

SETOR 36

SETOR 37

SETOR 38

SETOR 39

SETOR 40

SETOR 41

SETOR 42

SETOR 43

SETOR 44

SETOR 45

SETOR 46

SETOR 47

SETOR 48

SETOR 49

SETOR 50

SETOR 51

SETOR 52

SETOR 53

SETOR 54

SETOR 55

SETOR 56

SETOR 57

SETOR 58

SETOR 59

SETOR 60

SETOR 61

SETOR 62

SETOR 63

SETOR 64

SETOR 65

SETOR 66

SETOR 67

SETOR 68

SETOR 69

SETOR 70

SETOR 71

SETOR 72

SETOR 73

SETOR 74

SETOR 75

SETOR 76

SETOR 77

SETOR 78

SETOR 79

SETOR 80

SETOR 81

SETOR 82

SETOR 83

SETOR 84

SETOR 85

SETOR 86

SETOR 87

SETOR 88

SETOR 89

SETOR 90

SETOR 91

SETOR 92

SETOR 93

SETOR 94

SETOR 95

SETOR 96

SETOR 97

SETOR 98

SETOR 99

SETOR 100

1ª FASE

2ª FASE

3ª FASE

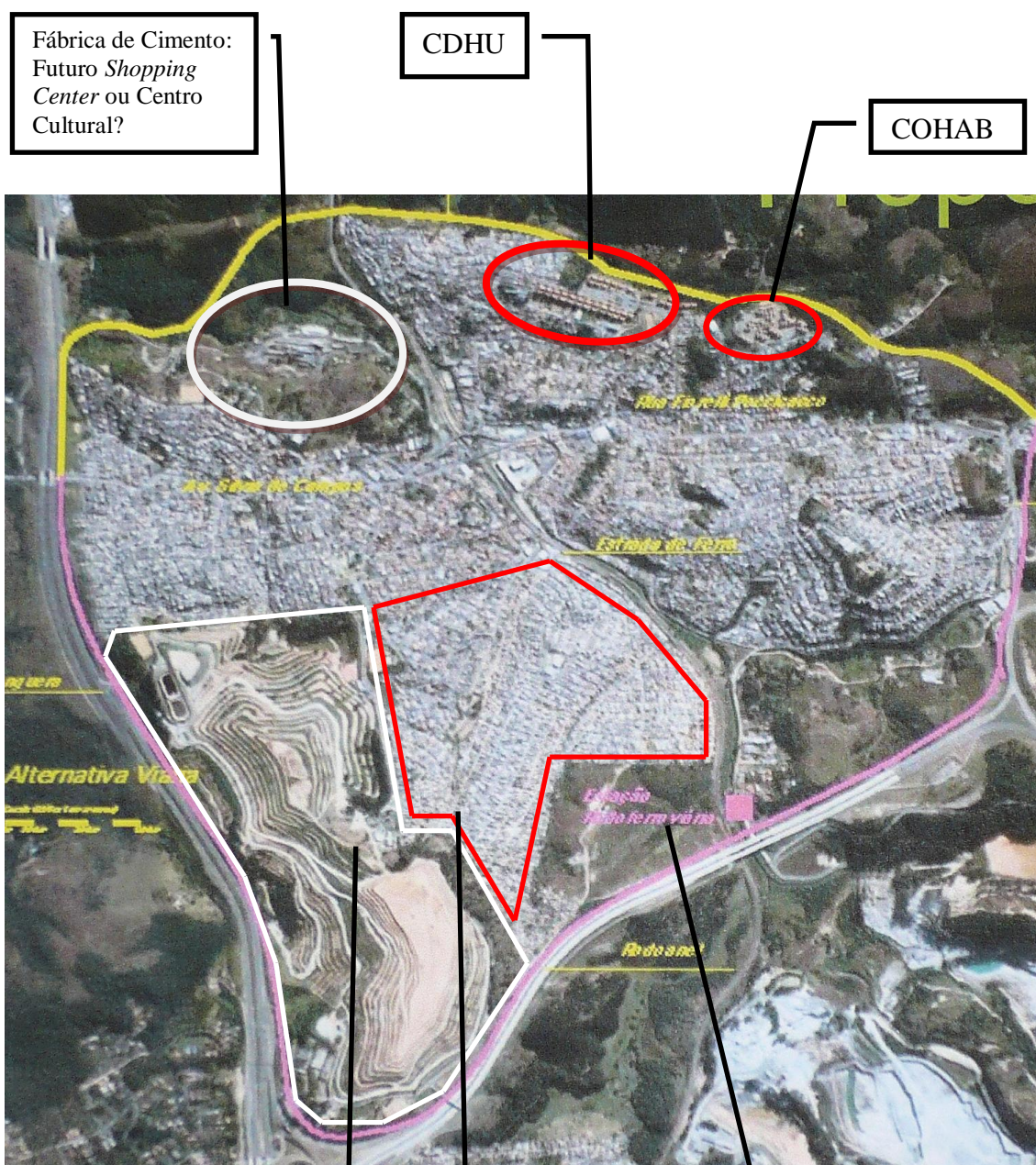
Conheça detalhes deste projeto nas páginas centrais do boletim

Nos próximos anos, nossa região vai ganhar um marco importantíssimo para o turismo de negócios da cidade. A Prefeitura de São Paulo, por meio da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico e do Trabalho (Semdet), em parceria com o governo do Estado, vai construir em Pirituba o Expo São Paulo, um moderno centro internacional de eventos e exposições que vai ocupar uma área de 5 milhões de m² (mais de três vezes o tamanho do Parque do Ibirapuera) e com quatro vezes a capacidade do Anhembi, o principal centro de eventos de São Paulo hoje. Lá, haverá parque de exposições, centro de convenções, shopping center, hotéis, edifícios comerciais e estacionamento, tudo isso com fácil acesso à rodovia dos Bandeirantes, ao Rodoanel, às marginais e à linha 7 da CPTM.

ANEXO 6: Jornais anunciam o possível destombamento da Fábrica de Cimento e a possibilidade de construção de um Shopping Center.



ANEXO 7: Traçado do mini-anel viário, Fábrica de Cimento, áreas de ocupação recente e o possível encapsulamento do distrito, representado pelo mini-anel viário.



Fonte: Plano de Bairro de Perus

Antigo Aterro Sanitário. Atual Usina Termelétrica Bandeirantes (UTEB)

“COMPLEXO” Recanto dos Humildes: processos de autoconstrução e favelização

Área “congelada” para futuro Centro de Logística, previsto pelo Plano de Bairro.