

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA

HORÁCIO SANT'ANA CARDOSO DA SILVA

Grandes obras viárias em Mogi das Cruzes: uma análise de três significativos projetos e seus respectivos impactos à produção do espaço da cidade

Major road works in Mogi das Cruzes: an analysis of three significant projects and their respective impacts on the production of city space

São Paulo

2021

HORÁCIO SANT'ANA CARDOSO DA SILVA

Grandes obras viárias em Mogi das Cruzes: uma análise de três significativos projetos e seus respectivos impactos à produção do espaço da cidade

Trabalho de Graduação Integrado (TGI) apresentado ao Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, da Universidade de São Paulo, como parte dos requisitos para obtenção do título de Bacharel em Geografia.

Área de Concentração: Geografia Urbana

Orientadora: Prof^a Dr^a Isabel Aparecida Pinto Alvarez

São Paulo

2021

Autorizo a reprodução e divulgação total ou parcial deste trabalho, por qualquer meioconvencional ou eletrônico, para fins de estudo e pesquisa, desde que citada a fonte.

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

Sg Silva, Horácio Sant' Ana Cardoso da
Grandes obras viárias em Mogi das Cruzes: uma análise de três significativos projetos e seus respectivos impactos à produção do espaço da cidade / Horácio Sant' Ana Cardoso da Silva; orientadora Isabel Aparecida Pinto Alvarez - São Paulo, 2021.
53 f.
TGI (Trabalho de Graduação Individual)- Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. Departamento de Geografia.
1. Geografia Urbana. 2. Produção do Espaço. 3. Áreas Metropolitanas. 4. Mogi das Cruzes. I. Alvarez, Isabel Aparecida Pinto, orient. II. Título.

AGRADECIMENTOS

À minha professora orientadora, Prof^a Dr^a Isabel Aparecida Pinto Alvarez, por toda a ajuda oferecida ao longo do processo de elaboração deste trabalho. Em especial, por ter me acolhido como orientando quando precisei alterar os caminhos de meu projeto e pela constante disponibilidade em me guiar com orientações sempre valiosas e ponderadas, mesmo quando os prazos estavam mais apertados. Fico honrado por ter tido a oportunidade de ser seu aluno e orientando.

Aos demais professores do Departamento de Geografia que tive a honra de conhecer ao longo do curso e com os quais pude aprender muito. Agradeço especialmente ao Prof. Dr. Ricardo Mendes Antas Junior, que me auxiliou no início deste projeto.

Aos meus pais, aos quais não consigo agradecer o suficiente somente com estas palavras, mas ressalto aqui todo o suporte que sempre me deram ao longo do curso, essencial para que eu pudesse cumpri-lo com tranquilidade.

À minha querida companheira Carolina, por estar ao meu lado em todos os momentos, incentivando-me neste trabalho e segurando as pontas nos momentos de dificuldade e desânimo. Seu apoio sempre me faz mais forte.

Finalmente, aos meus queridos amigos que conheci ao longo do curso: Bia, Chico, Lili, Paloma, Pedro, Sandro e Vini. Vocês fizeram da faculdade uma experiência realmente inesquecível e só tenho a agradecer o companheirismo de todos esses anos.

RESUMO

SILVA, Horácio Sant'Ana Cardoso da. **Grandes obras viárias em Mogi das Cruzes:** uma análise de três significativos projetos e seus respectivos impactos à produção do espaço da cidade. 2021. 53 f. Trabalho de Graduação Individual (TGI) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2021.

O presente trabalho aborda a realização de três obras viárias de grande porte no município de Mogi das Cruzes durante a década de 2010: a construção do Corredor Leste-Oeste, do Complexo Viário Júlio Simões e do Complexo Viário Jornalista Tirreno da San Biagio. As referidas obras foram selecionadas em meio a outras que compõem um amplo processo de intervenções urbanas realizado pela administração municipal no período, revelando um projeto que vai além dos benefícios à mobilidade de veículos pela cidade. Nesse sentido, as motivações e consequências produzidas por essas intervenções são analisadas sob a perspectiva teórica da produção do espaço urbano na sociedade capitalista e da constituição de uma divisão territorial do trabalho. A noção de divisão territorial do trabalho nos auxiliou a compreender a posição de Mogi das Cruzes como parte da região metropolitana de São Paulo e de suas históricas relações com a metrópole, peça central na análise e na percepção dos principais efeitos produzidos. Assim, ultrapassando o mero discurso progressista, as obras viárias são entendidas como parte de um projeto que beneficia interesses econômicos bem determinados e produz evidentes contradições sociais.

Palavras-chave: Mogi das Cruzes. Obras viárias. Produção do espaço. Região metropolitana. Valorização imobiliária.

ABSTRACT

SILVA, Horácio Sant'Ana Cardoso da. **Major road works in Mogi das Cruzes: an analysis of three significant projects and their respective impacts on the production of city space.** 2021. 53 f. Trabalho de Graduação Individual (TGI) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2021.

This paper addresses the completion of three major road works in the municipality of Mogi das Cruzes during the 2010s: the construction of the East-West Corridor, the Julio Simões Road Complex and the Journalist Tirreno da San Biagio Road Complex. These works were selected among others that make up a broad process of urban interventions carried out by the city administration in the period, revealing a project that goes beyond the benefits to vehicle mobility in the city. In this sense, the motivations and consequences produced by these interventions are analyzed from the theoretical perspective of the production of urban space in capitalist society and the constitution of a territorial division of labor. The notion of territorial division of labor helped us to understand the position of Mogi das Cruzes as part of the metropolitan region of São Paulo and its historical relations with the metropolis, a central piece in the analysis and perception of the main effects produced. Thus, going beyond the mere progressive discourse, the road works are understood as part of a project that benefits well-defined economic interests and produces evident social contradictions.

Keywords: Mogi das Cruzes. Road works. Space production. Metropolitan region. Real estate valuation.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Localização de Mogi das Cruzes no estado de São Paulo.....	12
Figura 2 – Representação da divisão distrital de Mogi das Cruzes.....	15
Figura 3 – Representação do Corredor Leste-Oeste e seu posicionamento no município de Mogi das Cruzes.....	33
Figura 4 – Rota de ligação entre a Avenida das Orquídeas e o acesso ao Rodoanel Mário Covas.....	34
Figura 5 – Imagem de satélite da Avenida das Orquídeas.....	35
Figura 6 – Traçado completo do Complexo Viário Júlio Simões.....	38
Figura 7 – Imagem de satélite do Complexo Viário Jornalista Tirreno da San Biagio.....	40
Figura 8 – Imagem de satélite do local da ocupação na Vila São Francisco.....	47

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Tabela síntese das principais obras viárias realizadas.....	32
--	----

SUMÁRIO

Introdução	9
Capítulo 1 – Primeiras aproximações ao objeto de estudo: uma tentativa de conhecer o município de Mogi das Cruzes	12
1.1 Evolução econômica do município e histórico da integração a São Paulo....	16
1.2 Um salto em direção ao crescimento... das desigualdades: a inserção de Mogi das Cruzes como lócus da atividade industrial.....	20
1.3 Novo cenário econômico: incentivos à industrialização e busca por investimentos.....	24
Capítulo 2 – O Estado e a produção do espaço em Mogi das Cruzes: criação de condições à reprodução do capital	30
2.1 Descrição das obras selecionadas.....	31
2.1.1 O Corredor Leste-Oeste.....	32
2.1.2 Complexo Viário Júlio Simões.....	36
2.1.3 Complexo Viário Jornalista Tirreno da San Biagio.....	39
Capítulo 3 – Análise crítica do processo	42
3.1 Produção do espaço urbano.....	42
3.2 Relações com a metrópole.....	43
3.3 A valorização imobiliária.....	44
Considerações Finais	49
Referências	52

INTRODUÇÃO

Este trabalho se propõe a compreender e analisar criticamente o contexto de criação e os efeitos resultantes da realização de três grandes obras viárias no município de Mogi das Cruzes (SP). A ideia que nos levou a esse estudo partiu da observação cotidiana de uma cidade que atravessou diversas mudanças durante a década de 2010. Canteiros de obras espalhados pelo centro e por outros distritos mais povoados, novas vias modernas de circulação para desafogar o trânsito da cidade, além da reforma de prédios públicos e privados antes praticamente abandonados: esse foi o cenário percebido pelos mogianos ao longo dos últimos anos. Respaladas pelo discurso de desenvolvimento adotado pelas administrações municipais, variadas intervenções urbanas remodelaram decisivamente a cidade, despertando nossa curiosidade para um entendimento mais aprofundado a respeito do contexto local e até regional que pudesse explicá-las.

Assim, dentre as obras efetuadas, escolhemos descrever e analisar detalhadamente três das mais representativas: a construção do Corredor Leste-Oeste, do Complexo Viário Júlio Simões e do Complexo Viário Jornalista Tirreno da San Biagio. A escolha dessas obras se justifica, primeiramente, pelo valor do investimento realizado. Em cada uma delas, o montante despendido pelo poder público foi superior a 100 milhões de reais, contando com a participação de verbas municipais, estaduais e federais. Números tão expressivos são inéditos na história da cidade, em se tratando de obras viárias municipais. E não apenas o valor envolvido, mas o impacto causado aos habitantes também se sobressai. Desapropriações e transferências de imóveis de cidadãos das classes mais pobres ao município dividem espaço com a redução do trânsito e a contenção de enchentes nas novas vias, revelando um processo repleto de contradições. Dessa maneira, a seleção de três obras centrais dentre aquelas realizadas pela prefeitura de Mogi das Cruzes já se mostra um rico conteúdo de análise para este trabalho e, analisadas em conjunto, nos permitirão obter conclusões mais assertivas a respeito das características do processo de modernização que se desenvolve na cidade.

Como pressuposto para a realização de nossa análise crítica, após termos delimitado o objeto de estudo, a questão principal que orientou a pesquisa foi compreender os motivos que explicam a construção das referidas obras viárias. Buscando uma resposta, nossa atenção se voltou para a análise do contexto metropolitano em que se insere a cidade de Mogi das Cruzes. As relações entre a cidade e São Paulo, bem como

a análise do histórico das funções econômicas desempenhadas por ambas, serão fundamentais para direcionar o entendimento dos interesses envolvidos em obras de tão grande porte. Mais ainda, ajudarão a explicar por que as intervenções se concentraram apenas em alguns bairros e beneficiaram diretamente um seleto grupo de atores sociais. Nesse sentido, orientará esta pesquisa a contextualização de Mogi das Cruzes no processo de divisão territorial do trabalho, como concebido por Amélia Damiani (2006)¹, ideia estruturante para a compreensão da situação econômica metropolitana em que a cidade se insere. Situaremos a realização das obras também como parte do processo de produção do espaço urbano na sociedade capitalista, utilizando os ensinamentos de Ana Fani Carlos (2011)², a fim de revelar os objetivos econômicos fundamentais das intervenções, bem como o reforço de desigualdades sociais preexistentes, refletindo-se na produção de um espaço urbano bastante contraditório. Com esse substrato teórico principal, além de outras valiosas contribuições, finalizaremos com uma reflexão sobre os desdobramentos das obras viárias estudadas, ressaltando a importância do processo de valorização imobiliária como sua consequência primordial.

Definido o percurso teórico que orientou nossa pesquisa, decidimos estruturar este trabalho em três capítulos. No primeiro, faremos uma breve caracterização de Mogi das Cruzes e depois destacaremos as relações econômicas desempenhadas historicamente entre a cidade e São Paulo, desde que Mogi era um pequeno povoado até o seu recente crescimento industrial. O entendimento das funções econômicas desempenhadas pela metrópole e pelas cidades da região metropolitana é outro tema fundamental, que será trabalhado a partir do já citado conceito da divisão territorial do trabalho e verificado na produção de diversas contradições, as quais evidenciam a quem se destinam as obras viárias estudadas.

No segundo capítulo, detalharemos as obras em si, descrevendo as áreas de intervenção, o valor dos investimentos e os principais impactos provocados, entre outros fatores. O objetivo central dessa parte do trabalho é perceber como o Estado atua na produção do espaço urbano e quais são os interesses econômicos ligados a essa

¹ DAMIANI, Amélia Luisa. Cidades médias e pequenas no processo de globalização. Apontamentos bibliográficos. In: LEMOS, Amalia Inés Geraiges de; ARROYO, Mónica; SILVEIRA, Maria Laura (Organizadoras). **América Latina: cidade, campo e turismo**. São Paulo: Clacso - Conselho Latinoamericano de Ciências Sociais, 2006. p. 135-147. Disponível em: <http://biblioteca.clacso.edu.ar/ar/libros/edicion/lemos/00intro.pdf>. Acesso em: 05 ago. 2021.

² CARLOS, Ana Fani Alessandri. **A condição espacial**. São Paulo: Contexto, 2011. 157 p.

intervenção, ultrapassando assim a mera percepção inicial dos benefícios ao tráfego e à mobilidade dos habitantes que as intervenções viárias provocam.

O terceiro capítulo, por sua vez, trará mais especificamente uma análise crítica das obras realizadas, com o principal objetivo de demonstrar como se inserem ao processo de produção do espaço urbano capitalista e de como se revelam contraditórias, ao beneficiarem interesses econômicos dos grandes agentes do capital, em detrimento das necessidades da maior parte da população.

Pretendemos, portanto, com este trabalho, estudar as transformações urbanas efetivadas em Mogi das Cruzes. Mas não somente, o contexto observado nos ajudará também a refletir sobre importantes temáticas relacionadas à dinâmica urbana metropolitana e à produção do espaço urbano na sociedade capitalista. O exemplo de Mogi das Cruzes e de suas obras viárias nos parece emblemático para cumprir essa função, visto que o grande porte dos empreendimentos foge completamente aos padrões observados na cidade, o que indica a existência de interesses que vão além das necessidades locais e que podem ser analisados segundo parâmetros de processos urbanos contemporâneos mais amplos, os quais destacaremos a partir de agora.

CAPÍTULO 1 - Primeiras aproximações ao objeto de estudo: uma tentativa de conhecer o município de Mogi das Cruzes

Neste capítulo, iniciaremos nosso trabalho apresentando algumas características gerais de Mogi das Cruzes (cidade onde se localizam as obras que serão analisadas) e contextualizando suas relações com a metrópole, São Paulo, pois a dinâmica metropolitana será essencial para a compreensão das razões que orientam a realização das intervenções viárias. A partir de um histórico da evolução econômica de Mogi das Cruzes, poderemos compreender como a cidade se desenvolveu sempre na esfera de influência e numa relação de complementaridade com São Paulo e como isso motivará a efetivação das obras.

O município de Mogi das Cruzes (Figura 1) está localizado na Região Metropolitana de São Paulo, mais especificamente na porção leste dessa região, conhecida como Alto Tietê³. Limita-se com diversos municípios do Alto Tietê, como Suzano, Itaquaquecetuba e Arujá, bem como com municípios litorâneos, como Bertioga e Santos. Está localizado a cerca de 57 km da capital São Paulo e a aproximadamente 52 km do litoral, separado deste pela Serra do Mar.



Figura 1 – Localização de Mogi das Cruzes no estado de São Paulo. Mapa elaborado por Raphael Lorenzeto de Abreu. Disponível em: <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=1064763>. Acesso em 24 ago. 2021.

³ A região do Alto Tietê compreende 10 municípios localizados no entorno do Rio Tietê, nas proximidades de sua nascente, situada em Salesópolis. Abrange os municípios de Arujá, Biritiba Mirim, Ferraz de Vasconcelos, Guararema, Itaquaquecetuba, Mogi das Cruzes, Poá, Salesópolis Santa Isabel e Suzano. O Alto Tietê está completamente inserido na Região Metropolitana de São Paulo, já que todos os seus municípios pertencem à RM.

Historicamente, a fundação de Mogi das Cruzes remete ao ano de 1560, quando o povoado teria se originado como ponto de parada de bandeirantes – liderados por Brás Cubas – que percorriam rotas às margens do Rio Tietê. Isaac Grinberg (1992, p. 16)⁴, no entanto, assim como outros historiadores da cidade, associam a fundação de Mogi das Cruzes a um período posterior e à figura de outro bandeirante, Gaspar Vaz Guedes, a quem se atribui a abertura do primeiro caminho que ligava Mogi das Cruzes a São Paulo, no início do século XVII. O caminho teria contribuído fundamentalmente para o crescimento do povoado, até então pouco habitado. Com o povoamento mais intenso, Grinberg (1992, p. 19) assinala que Mogi das Cruzes foi elevada à categoria de vila no dia 1 de setembro de 1611, inicialmente sob o nome de “Vila de Sant’Ana de Mogi Mirim”. Observa-se que, desde os primórdios de sua ocupação e povoamento, Mogi das Cruzes está entrelaçada a São Paulo, como parte da economia desenvolvida segundo os interesses da coroa portuguesa.

Na atualidade, o município de Mogi das Cruzes conta com uma área total de 712.541 km² e possui uma população de 450.785 habitantes em 2020, segundo as estimativas do IBGE, o que o coloca como o 12º município mais populoso do estado de São Paulo e o mais populoso do Alto Tietê. De acordo com os dados do IBGE referentes ao ano de 2018, o Produto Interno Bruto (PIB) do município é de aproximadamente R\$ 15,3 bilhões, o que resulta numa renda de R\$ 34,9 mil por habitante⁵. Interessante notar que esse dado retrata um valor médio, que não retrata bem as desigualdades sociais evidentes no município. Segundo dados da Fundação Seade, com base no Censo Demográfico do IBGE de 2010, 3,4% dos habitantes viviam em condições de extrema pobreza na cidade⁶. Levantamento mais recente da Prefeitura Municipal de Mogi das Cruzes, divulgado à imprensa em maio de 2021, apontou para um total de 79.633 moradores vivendo com menos de R\$ 246,00 por mês⁷.

Números que ajudam a demonstrar que os altos valores movimentados pela economia do município ainda estão longe de serem acessíveis a todos. Situação esta que não se manifesta apenas em Mogi das Cruzes, mas pode ser observada também nas escalas

⁴ GRINBERG, Isaac. **Viajantes ilustres em Mogi das Cruzes**. 1. ed. São Paulo: S. C. P., 1992. 176 p.

⁵ IBGE. **Produto Interno Bruto dos Municípios**. 2018. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/economicas/contas-nacionais/9088-produto-interno-bruto-dos-municipios.html?t=pib-por-municipio&c=3530607>. Acesso em 07 ago. 2021.

⁶ Fundação SEADE. **Retratos de São Paulo**. Disponível em: <http://produtos.seade.gov.br/produtos/retratosdesp/view/index.php?temaId=1&indId=13&locId=3530607&busca=>. Acesso em 08 ago. 2021.

⁷ Disponível em: <https://www.odariodemogi.net.br/editorial/a-pobreza-extrema-em-mogi-1.15681>. Acesso em 07 ago. 2021.

nacional e mundial, visto que a economia capitalista pressupõe a desigualdade social. Desigualdade que também se expressa como uma desigualdade espacial, considerando-se que a propriedade privada da terra impede que todos tenham livre acesso ao espaço e o torna uma mercadoria, de tal maneira que apenas aqueles que obtenham a riqueza necessária possam ocupar as áreas que desejam. Em Mogi das Cruzes, observamos essa desigualdade socioespacial na contraposição existente entre o quadro de pobreza anteriormente apresentado, bastante perceptível nos diversos bairros que compõem os distritos de Jundiapéba e Braz Cubas, e a riqueza concentrada em bairros como a Vila Oliveira e condomínios de alto padrão, tais quais o Aruã e o Real Park, onde os imóveis e terrenos da cidade alcançam a maior valorização.

No plano político-administrativo, o município de Mogi das Cruzes está dividido em 11 distritos (Figura 2), de acordo com o Plano Diretor vigente, sendo os mais importantes e populosos: o Distrito Sede, no qual se situa o centro da cidade, o Distrito de Braz Cubas, o Distrito de Jundiapéba e o Distrito de Cezar de Souza. Nesses distritos, estão localizados os principais serviços, boa parte das indústrias e a grande maioria das residências do município. Nota-se que tais principais distritos ocupam a mesma faixa Leste-Oeste situada nas proximidades da via férrea que atravessa a cidade e que permite a comunicação com São Paulo e outros municípios do Alto Tietê.

Ao norte de Mogi das Cruzes, os distritos do Taboão e do Alto Parateí são marcados pela passagem da Rodovia Ayrton Senna (SP-070), principal ligação rodoviária a São Paulo, e têm sido ocupados basicamente por indústrias e condomínios fechados (ainda que sejam pouco povoados, em comparação ao restante da cidade). Ao sul e ao extremo leste do município, os distritos de Sabaúna, Quatinga, Taiáçupeba, Biritiba-Ussu e Cocuera compõem a maior parte da zona rural do município e concentram a forte e tradicional produção agrícola da cidade, especializada em frutas e hortaliças.

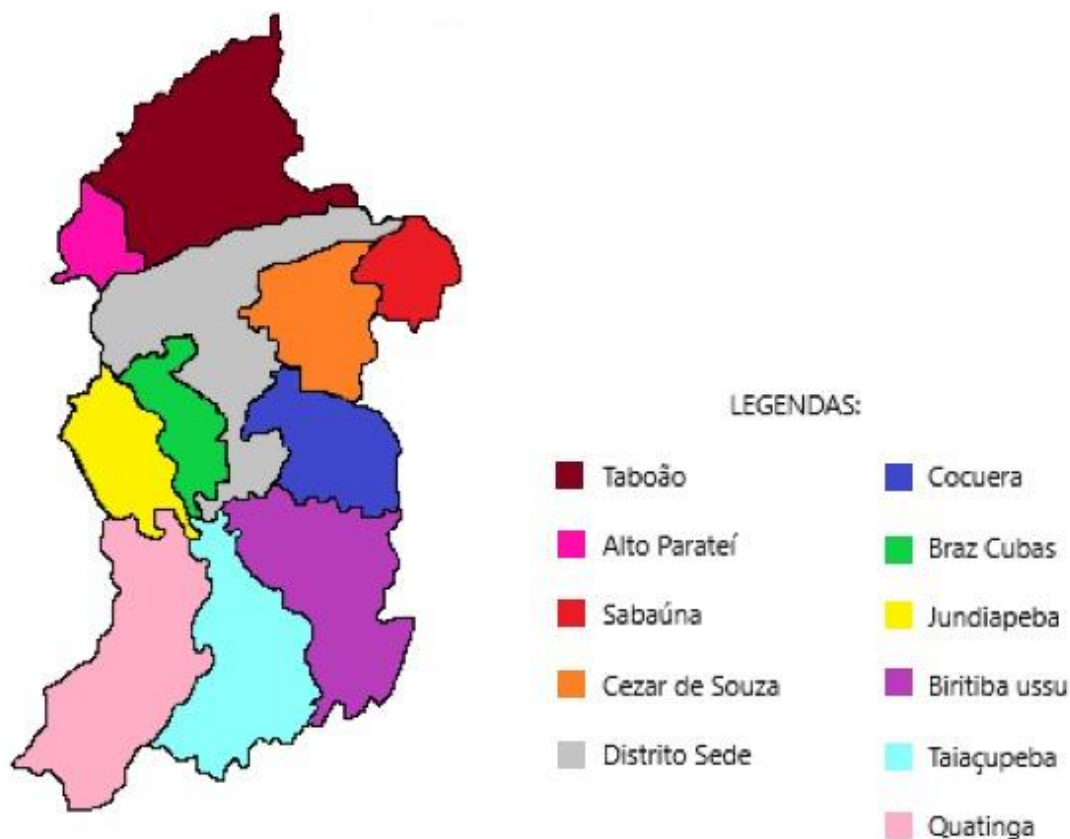


Figura 2 – Representação da divisão distrital de Mogi das Cruzes. Destaca-se a linha oeste-leste formada pelos distritos mais populosos: Jundiapéba, Braz Cubas, Distrito Sede e Cezar de Souza, respectivamente. Elaboração do autor. Edição realizada sobre base disponível em: <https://www.facebook.com/prefeituramogi/photos/-mapeamento-por-distrito-no-levantamento-distrital-o-distrito-sede-o-maior-da-ci/3068190366583277/>. Acesso em 28 ago. 2021.

Neste estudo, o foco estará nas grandes obras viárias realizadas na porção centro-oeste do município, as quais atravessam o Distrito Sede, Braz Cubas e Jundiapéba, ou seja, as mais populosas e economicamente dinâmicas áreas da cidade. A condição urbana desses distritos no contexto da cidade é fundamental, portanto, para a compreensão das intervenções efetuadas. A oeste, ocorre a ligação com o município vizinho de Suzano, onde há também um acesso ao Rodoanel Mário Covas, principal eixo rodoviário de transporte da Região Metropolitana de São Paulo. É nessa direção que Mogi das Cruzes consegue, mais efetivamente, integrar sua economia à da metrópole, por isso a concentração das obras apenas em certos distritos do município. Nossa hipótese neste trabalho é a de que a realização de grandes obras viárias nessa porção da cidade se relaciona diretamente com as formas de inserção econômica de Mogi das Cruzes na Região Metropolitana de São Paulo, destacando-se as relações com a própria metrópole,

e atendem aos interesses ligados à valorização imobiliária e à atração de novos investimentos para a cidade.

1.1 Evolução econômica do município e histórico da integração a São Paulo

Desde o início de sua constituição, ainda como um pequeno povoado, Mogi das Cruzes já surgiu em um espaço fortemente influenciado por São Paulo. Não é por acaso que muitos historiadores, inclusive, associam o momento fundador da cidade à abertura do primeiro caminho em direção à atual capital do estado. Grinberg (1992) ressalta que as movimentações das mais diversas atividades econômicas eram constantes entre Mogi das Cruzes e São Paulo, desde os primeiros registros da fundação de Mogi.

Exemplificando as atividades realizadas, até o século XVII, Mogi das Cruzes era principalmente utilizada como rota de bandeirantes que partiam à procura de minas ou da caça ao índio. Com o enfraquecimento da atividade mineradora no Brasil, em meados do século XVIII, o povoado passou por um período de estagnação, até que retomasse sua importância ao final do século, funcionando como rota de tropeiros e terra procurada para a produção de algodão. O cenário da cidade até então era o de uma pequena vila, agrária e ocupada por habitantes mais pobres. Saint-Hilaire, que visitou Mogi das Cruzes em 1822, assim retratou a estrutura do povoado:

“As ruas são bem largas, mas de casario pequeno e bem feio. No largo principal, que é quadrado, contam-se diversos sobrados, mas não mais bonitos do que os outros prédios. A igreja paroquial ocupa um dos lados da praça. É bastante grande, mas mal ornamentada. Três outras igrejinhas que não vi, ainda são piores, disseram-me.” (SAINT-HILAIRE, 1938, p. 161).⁸

Interessa-nos o relato de Saint-Hilaire pelo evidente fato de que o viajante não se impressionou com a visita a Mogi das Cruzes. O pequeno tamanho e a falta de ornamentação do casario registrados pelo autor, dão indícios de como a proximidade a São Paulo não representou maior desenvolvimento ao povoado naquele momento

⁸ SAINT-HILAIRE, Auguste de. **Segunda Viagem do Rio de Janeiro a Minas Geraes e a São Paulo (1822)**. Tradução de Affonso de Taunay. 2. ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1938. 222 p.

histórico. Expõe a relação que se estabelece, na qual Mogi das Cruzes já começa a exercer um papel meramente complementar, como fornecedora de produtos agrícolas.

Outros viajantes que percorreram a região destacaram a produção agrícola como principal atividade da área, ainda que os solos não fossem tão férteis. Augusto Emílio Zaluar (1976, p. 116), ao passar por Mogi das Cruzes em 1860, descrevera que o algodão e, secundariamente, o açúcar eram escoados de Mogi para São Paulo, sobretudo, mas também para o litoral, em direção a Santos ou São Sebastião⁹. Nota-se em tais descrições que Mogi das Cruzes sempre aparece integrada às cidades e povoados próximos. A dinâmica de comunicação e as vias de transporte são, assim, elementos fundamentais na evolução histórica da cidade, como o são nas cidades capitalistas como um todo, visto que a integração é condição de existência para que os centros urbanos possam manter relações e, conseqüentemente, acumular capital.

Mesmo que parecesse pouco desenvolvida e puramente agrícola nos relatos dos antigos viajantes, Mogi das Cruzes aparecia como um dos maiores aglomerados ao redor de São Paulo. Nos números apresentados por Langenbuch (1971, p. 46), ao citar dados agrupados por Manuel Eufrázio de Azevedo Marques, Mogi das Cruzes contava 11.460 habitantes em 1874, constituindo-se na mais populosa paróquia dos arredores paulistanos¹⁰. Além disso, assim como Jundiaí, Mogi das Cruzes já estava alçada à categoria de cidade, o que denota sua importância econômica.

Langenbuch (1971) acredita que o desenvolvimento da agricultura comercial de exportação nessas localidades foi fundamental para permitir um crescimento mais significativo que em outros povoados próximos a São Paulo. De fato, a agricultura permitiu certa prosperidade à cidade e concentrou importante contingente populacional, mas havia sérios problemas estruturais a resolver para que a cidade pudesse crescer ainda mais. Posicionamento interessante com relação a esse panorama é anotado por Zaluar (1976, p. 116). O viajante apontou um aspecto negativo na relação com São Paulo e associou a decadência verificada em Mogi das Cruzes à proximidade com a capital, a qual absorveria a autonomia de Mogi e a tornaria excessivamente dependente. Tal afirmação nos permite refletir sobre a complexidade do processo de formação de uma metrópole, a qual, simultaneamente, articula espaços muito diferenciados, na medida em que centraliza

⁹ ZALUAR, Augusto-Emílio. **Peregrinação pela província de S. Paulo (1860-1861)**. São Paulo: Livraria Martins Editora, 1976. 237 p. (Biblioteca histórica paulista, 2).

¹⁰ LANGENBUCH, Juergen Richard. **Estruturação da Grande São Paulo**: estudo de geografia urbana. 1. ed. Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia. Departamento de Documentação e Divulgação Geográfica e Cartográfica, 1971. 527 p. (A).

pessoas, capitais e atividades econômicas, definindo, conforme suas necessidades, a função econômica e o nível de influência exercido pelas demais áreas urbanas da região metropolitana. Expressa-se, assim, a divisão territorial do trabalho¹¹, como definida por Damiani (2006) e que, adiante, desenvolveremos com maior detalhamento.

Isaac Grinberg (1986, p. 18) é mais um que destaca o fato de que Mogi das Cruzes fosse, até meados do século XIX, uma área pobre, sem grandes investimentos em infraestrutura¹², cenário que só sofreria maiores alterações com a chegada das ferrovias ao Brasil, na segunda metade do século. A linha férrea foi um elemento de essencial importância na história da cidade, sobretudo com a inauguração, em 1886, do trajeto entre São Paulo e Mogi das Cruzes, como parte do itinerário dos trens que circulavam na Estrada de Ferro Central do Brasil (à época, denominada Estrada de Ferro Dom Pedro II).

A partir desse período, a vida social de Mogi das Cruzes passou a se estruturar ao redor da linha férrea, que orientou o povoamento e a ocupação de terrenos além do centro histórico da cidade. Citando o conceito utilizado por Lefebvre (2011, p. 18), identificamos, nesse momento, o desenvolvimento do tecido urbano¹³ de Mogi das Cruzes. A ferrovia impulsiona o crescimento populacional, bem como a construção de moradias, de modo que a cidade verifica uma nova fase de sua evolução, deixando de ser apenas uma pequena vila. A chegada da ferrovia passa a estimular também a consolidação do modo de viver da sociedade urbana. Como na teoria de Lefebvre (2011, p. 19), traços de ruralidade e urbanidade começam a dividir espaço, mas, pouco a pouco, os elementos típicos do modo de vida urbano formam e dominam o centro da cidade e dali vão se espraiando. O urbano, de fato, desenvolve-se, já antecipando o momento em que a industrialização chegará e induzirá o processo de “implosão-explosão” da cidade (LEFEBVRE, 2011, p. 18), estendendo ainda mais o modo de vida urbano pelo território.

Complementa esse processo, no século XX, a construção da rodovia Rio-São Paulo, inaugurada em 1928, a qual atravessava importantes trechos do centro de Mogi, como a atual Rua Ipiranga. Essas duas grandes vias de transporte facilitaram sobremaneira a circulação de pessoas e mercadorias entre Mogi das Cruzes e São Paulo,

¹¹ DAMIANI, Amélia Luisa. Cidades médias e pequenas no processo de globalização. Apontamentos bibliográficos. In: LEMOS, Amalia Inés Geraiges de; ARROYO, Mónica; SILVEIRA, Maria Laura (Organizadoras). **América Latina: cidade, campo e turismo**. São Paulo: Clacso - Conselho Latinoamericano de Ciências Sociais, 2006. p. 135-147. Disponível em: <http://biblioteca.clacso.edu.ar/ar/libros/edicion/lemos/00intro.pdf>. Acesso em: 05 ago. 2021.

¹² GRINBERG, Isaac. **Memória Fotográfica de Mogi das Cruzes**. 1. ed. São Paulo: Editora Ex Libris, 1986. 181 p.

¹³ LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. 5. ed. São Paulo: Centauro, 2011. 143 p.

tornando visível o crescimento da cidade em torno de um eixo central Leste-Oeste que acompanha a linha férrea e a rodovia. Em contrapartida, a maior parte do atual território do município, localizada em áreas mais distantes desse eixo, continua pouco povoada e predominantemente ocupada por atividades agrícolas. Como defende Lefebvre (2011, p. 19), as “ilhas de ruralidade” permanecem e o tecido urbano se desenvolve de maneira complexa, com suas próprias tensões.

Com relação às atividades econômicas, foram muitas as novidades trazidas pelas vias, tanto para a agricultura, mais tradicional atividade do município, quanto para as indústrias que começaram a se instalar na cidade durante o século XX. Na atividade agrícola, Mogi das Cruzes foi além do fornecimento de algodão e açúcar aos arredores e passou a compor o Cinturão Verde do estado de São Paulo, destacando-se na produção de frutas e hortaliças, especialmente após a chegada de imigrantes japoneses à cidade, na década de 1920. Assim, Mogi das Cruzes tornou-se importante fornecedora de alimentos à capital e a outros municípios da região metropolitana, daí a relevância das novas rotas viárias estabelecidas para auxiliar no deslocamento dessas mercadorias.

No contexto da sociedade capitalista em que a realidade descrita se insere, tais mudanças podem ser analisadas como um desdobramento da divisão territorial do trabalho, como concebe Amélia Damiani:

“Sabe-se que o processo modernizador não se realiza da mesma forma em todos os lugares. [...] A divisão social do trabalho se desdobra numa divisão territorial do trabalho, em que momentos diferentes do processo estão se realizando em diferentes lugares, pondo, assim, diferenças sociais e econômicas” (DAMIANI, 2006, p. 137).

A exposição da autora mostra que o processo capitalista se desenvolve de maneira distinta em espaços de diferentes características, de tal modo que as formas de reprodução do capital verificadas em uma grande cidade não serão as mesmas notadas em uma média ou pequena cidade. Ainda que sejam formas diversas, no entanto, segundo a autora, os processos estão implicados e acontecem simultaneamente (DAMIANI, 2006, p. 137)¹⁴, como parte de um mesmo processo modernizador:

¹⁴ Nessa dinâmica, a autora ainda ressalta que não se trata de uma análise a respeito do que é mais ou menos moderno, mas de como são produzidos processos diferenciais simultâneos em cada espaço, criando centros e periferias. Nas palavras da autora: “Há poucos núcleos que centralizam os recursos voláteis e uma miríade de periferias, sendo produzidas o tempo todo”. (DAMIANI, 2006, p. 138).

“Assim se desdobra a questão das pequenas cidades: se são a face menos moderna do processo modernizador; a análise é da simultaneidade dos processos implicados, enquanto as temporalidades e espacialidades diversas são tidas como inerentes” (DAMIANI, 2006: p. 137).

Nessa divisão territorial do trabalho, entendemos que cabe a Mogi das Cruzes, nesse momento histórico, o papel de uma fornecedora de alimentos, destacadamente frutas e verduras. Está completamente inserida, portanto, na lógica de crescimento econômico de São Paulo, sendo um desdobramento territorial da modernização verificada na metrópole. O modo de produção capitalista, portanto, reproduz formas distintas e estabelece uma clara função para a cidade de Mogi das Cruzes na divisão territorial apresentada. Conforme os investimentos e a concentração de capitais se avolumam e se aprimoram na metrópole, novas funções podem ser desempenhadas e cidades como Mogi das Cruzes reproduzirão outras formas capitalistas, vindo a sediar indústrias, por exemplo. A modernização acontece, mas a divisão territorial permanece, sem deixar de produzir suas contradições. Se, de um lado, a atividade agrícola e, posteriormente, a industrial passam a centralizar os investimentos locais; de outro lado, a cidade cresce de maneira desigual, expandindo-se os espaços periféricos e o contingente populacional deslocado da riqueza produzida. Como trataremos agora, à medida que a indústria se instala na cidade, as desigualdades serão cada vez mais perceptíveis.

1.2 Um salto em direção ao crescimento... das desigualdades: a inserção de Mogi das Cruzes como locus da atividade industrial

Até o século XIX, Grinberg (1964, p. 205) assinala que os registros oficiais não contabilizavam instalações efetivamente fabris¹⁵ na cidade. As primeiras indústrias de maior porte começaram a se instalar em Mogi das Cruzes na década de 1940, já se aproveitando da infraestrutura viária estabelecida. Segundo Langenbuch (1971, p. 181), um marco desse processo histórico foi a fundação da siderúrgica Mineração Geral do

¹⁵ GRINBERG, Isaac. **Mogi das Cruzes de Antigamente**. 1. ed. São Paulo: Saraiva, 1964. 240 p.

Brasil, situada às margens da linha férrea, na região do atual distrito de Braz Cubas. A mineradora e a vila criada para abrigar os milhares de trabalhadores nela empregados (a Vila Jafet, atual Vila Industrial) são apenas os primeiros exemplos de um nascente polo industrial na região, atualmente atravessada pelo Corredor Leste-Oeste, uma das obras viárias que serão estudadas com maior detalhe neste trabalho. A seguir, outros estabelecimentos industriais se instalaram na cidade, como as fábricas Elgin, Schwartzmann e Viscose, citadas por Langenbuch (1971, p. 181), todas situadas no entorno do caminho ferroviário, desde Jundiapéba até a região do distrito de Cezar de Souza.

Ponto importante a se destacar é que o material utilizado como matéria prima nas primeiras indústrias instaladas no município era praticamente todo trazido de São Paulo. Assim, o transporte de produtos manufaturados para abastecer as fábricas precisava da estrutura estabelecida com a linha férrea, o que explica o crescimento da cidade em torno do eixo ferroviário. Conforme explicita Tirico (1960, p. 575)¹⁶, também as margens do Rio Tietê eram muito procuradas pelas indústrias, muitas vezes para depositar resíduos, o que contribuiu decisivamente para o avançado estado de poluição em que o rio se encontra até hoje. Como o Tietê também acompanha o sentido leste-oeste utilizado para a construção da linha férrea, o espaço entre o rio e a linha foi o mais procurado pelas estruturas fabris em Mogi das Cruzes, promovendo o forte avanço da urbanização nesse trecho da cidade, de maneira similar ao que ocorreu em outras áreas da Região Metropolitana de São Paulo, como na ocupação das várzeas do Rio Tamanduateí, em São Paulo e nos municípios do ABC Paulista, e do próprio Rio Tietê, na capital do estado. Ocupações industriais estas que são ainda mais antigas que as de Mogi das Cruzes, como registra Zanirato¹⁷ (2011, p. 120), ao assinalar a instalação da empresa Nitro-Química Brasileira na década de 1930, na região de São Miguel e, posteriormente, a chegada de mais indústrias na região que se estende da Penha a Mogi das Cruzes e acompanha a várzea do Tietê.

Aos poucos, a Mogi das Cruzes do século XX vai se caracterizando cada vez mais como um centro efetivamente urbano, já que as áreas mais densamente povoadas se

¹⁶ TIRICO, José Domingos. A região do Alto Curso Superior do Tietê. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, n. 4, Ano XXII, p. 519-583, out-dez. 1960.

¹⁷ ZANIRATO, Sílvia Helena. História da ocupação e das intervenções na várzea do Rio Tietê. **Revista Crítica Histórica**, Maceió, v. 4, Ano II, p. 117-129, dez. 2011. Disponível em: <http://www.revista.ufal.br/criticahistorica/attachments/article/108/Hist%C3%B3ria%20da%20ocupa%C3%A7%C3%A3o%20e%20das%20interven%C3%A7%C3%B5es%20na%20v%C3%A1rzea%20do%20rio%20tiet%C3%AA.pdf>. Acesso em 23 ago. 2021.

estendiam por quase todo o trecho leste-oeste das vias que atravessavam a cidade e efetuavam a ligação com os municípios próximos. A produção rural ainda era forte e dominava os espaços mais distantes do centro, mas Mogi das Cruzes, sem dúvidas, assume um caráter urbano típico das demais cidades situadas na região metropolitana de São Paulo. É essa a percepção de Langenbuch (1971) ao avaliar o crescimento observado por Mogi ao longo do século e caracterizá-la como uma “cidade satélite externa” (LANGENBUCH, 1971, p. 239), pois, ainda que Mogi das Cruzes não tivesse uma proximidade territorial tão grande com São Paulo e fluxos intermunicipais tão intensos de transporte para a metrópole (em comparação a cidades como Osasco ou Santo André), a cidade já apresentava diversos núcleos suburbanos sequenciais situados na linha entre Jundiapéba e Cezar de Souza. O crescimento de Mogi das Cruzes ao longo do século XX, portanto, mantém a já tradicional relação com as atividades da metrópole, mesmo que Mogi tenha um raio de influência próprio e uma história de formação mais antiga que os demais municípios da região metropolitana. E como característica fundamental do espaço metropolitano, a divisão territorial do trabalho se faz presente, articulando as relações entre as cidades no sentido de estabelecer a posição de Mogi das Cruzes como subordinada e complementar à metrópole, tal qual aponta Damiani (2006, p. 145), ainda que possa exercer também sua centralidade sobre cidades menores ao seu redor.

Os números relativos à população absoluta ajudam a ilustrar o panorama de crescimento verificado por Mogi das Cruzes até meados do século XX. Como informa José Domingos Tirico (1960), a cidade evoluiu de 35.000 habitantes, em 1935, para 48.322, em 1940, 61.533, em 1950, e cerca de 90.000, em 1960 (TIRICO, 1960; p. 533), aumento que o autor atribui a dois grandes fatores: o crescimento industrial e econômico da cidade, motivado pela concentração de capitais na metrópole de São Paulo, e a intensa imigração de japoneses.

No aspecto populacional, ao longo do século, Mogi das Cruzes se diferenciou da dinâmica verificada em outros municípios da região metropolitana. Se a realidade de muitas cidades ao entorno de São Paulo foi a de verdadeiras “cidades-dormitório”, em Mogi das Cruzes, o desenvolvimento industrial percebido no século XX foi capaz de criar empregos à população e até atrair trabalhadores de cidades próximas. Certamente, muitos habitantes do município faziam e ainda fazem a rota diária até São Paulo para trabalhar ou estudar, mas não se caracteriza uma dinâmica exclusivamente dependente entre as cidades, já que Mogi das Cruzes também desenvolveu atividades próprias e se consolidou como um centro regional do Alto Tietê. Valemo-nos dos dados reunidos por Oliveira e

Tavares (2015), com base nas informações do Censo Demográfico de 2010 do IBGE, para sustentar nossa posição. O levantamento apresentado pelas autoras indica que, de um total de população ocupada de 174.374 habitantes em Mogi das Cruzes, 28.172 realizavam deslocamentos pendulares para trabalhar, o que equivale a um índice de 16,2% da população total ocupada. Números muito inferiores aos verificados em outras cidades da região metropolitana, como Francisco Morato, Franco da Rocha, Carapicuíba e Itapeverica da Serra, todas registrando uma porcentagem de trabalhadores que se deslocam diariamente superior a 40%, bem como outras cidades do Alto Tietê, tais quais Ferraz de Vasconcelos e Itaquaquecetuba, que registram índices de deslocamento pendular de 53,7% e 43,7%¹⁸ do total de população ocupada, respectivamente.

Entretanto, o desenvolvimento de uma centralidade própria e a possibilidade de influenciar cidades ao redor não invalida a intrincada relação entre Mogi e a metrópole paulista. Pelo contrário, pensamos que reafirma essa relação. Retomamos aqui as ideias de Damiani (2006), para esclarecer o significado da posição de centralidade regional exercida por Mogi das Cruzes. A autora destaca que, na relação entre centralidade e periferia, estas são sempre multiplicadas, produzindo-se diversas centralidades e periferias, desiguais e de diferentes tamanhos (DAMIANI, 2006, p. 144-145). Nesse contexto, Damiani exemplifica seu pensamento justamente com a situação de São Paulo, em que diversas centralidades subordinadas surgem, assim como diferentes periferias. Nas palavras da autora:

“A centralidade da metrópole de São Paulo comporta centralidades subordinadas e complementares, como a macrometrópole, que envolve Sorocaba, São José dos Campos, Campinas e Santos. Há centralidades várias. As pequenas e médias cidades podem ser centralidades, centralidades subordinadas; São Paulo é a centralidade de todas essas centralidades”. (DAMIANI, 2006, p. 145).

Da mesma forma que os exemplos citados, Mogi das Cruzes se constituiu historicamente como uma centralidade subordinada e complementar a São Paulo, desde que a cidade se organizou com base na agricultura e no fornecimento de alimentos ao

¹⁸ OLIVEIRA, Elzira Lúcia de; TAVARES, Jéssica Monteiro da Silva. Deslocamento pendular intrametropolitano na Região Metropolitana de São Paulo. **Anais do XVI ENANPUR**, Belo Horizonte, v. 16, n. 1, p. 2-15, 2015. Todos os dados citados foram consultados na tabela 5, apresentada pelas autoras.

mercado consumidor da metrópole. Mogi das Cruzes realiza processos necessários e que não são exatamente próprios do espaço metropolitano, mas sempre em uma posição subordinada. Por outro lado, exerce sua posição de influência, majoritariamente, sobre as cidades do Alto Tietê, como Suzano, Arujá, Guararema, Santa Isabel, entre outras, as quais reproduzem os processos econômicos desenvolvidos em Mogi, mas não como núcleo centralizador.

Importa analisarmos, nesse cenário, que as múltiplas centralidades diversificam suas funções, e cidades que exercem uma posição complementar, como Mogi das Cruzes, passam a reproduzir formas já deterioradas nas grandes cidades (DAMIANI, 2006, p. 145). Quando São Paulo deixa de ser a sede das unidades fabris das indústrias, Mogi das Cruzes tenta assumir esse papel, atraindo investidores com base em sua posição territorial estratégica e em suas estreitas relações com a metrópole. Essa atração não é simples, no entanto, e há o risco de que as atividades industriais desenvolvidas sejam apenas redundantes e repitam o que se realiza na centralidade principal (DAMIANI, 2006, p. 145). Nessa situação, Mogi das Cruzes se configuraria meramente como periferia. Da intenção de fazer prevalecer algum tipo de centralidade, resulta o esforço da administração pública local, por exemplo, em criar obras de infraestrutura e normas de fomento à industrialização. Esforço que não é observado, na mesma medida, na tomada de ações voltadas às necessidades da população pobre.

Percebemos então, mais uma vez, os desdobramentos da divisão territorial do trabalho, os quais são complexos, muito variáveis e capazes de definir relações de centralidade e de dependência. Divisão que orienta as políticas locais e que, na relação entre Mogi das Cruzes e São Paulo, articula fortemente as cidades, mas em um claro sentido de subordinação e complementaridade à metrópole principal.

1.3 Novo cenário econômico: incentivos à industrialização e busca por investimentos

Na segunda metade do século XX, tanto o crescimento populacional, quanto a instalação de atividades industriais continuam a crescer em Mogi das Cruzes. A cidade passa por um período de desenvolvimento visto, de forma geral, em toda a região metropolitana de São Paulo, já que os capitais se concentram na grande metrópole e acabam estimulando os municípios do entorno. Em Mogi das Cruzes, notaram-se mudanças importantes, como a formação de duas universidades no município, nos arredores da estação ferroviária Estudantes, e a considerável ampliação do número de

indústrias, muitas das quais instaladas após o recebimento de terrenos doados pela administração municipal.

Como demonstra o detalhado levantamento realizado por Joaquim Fernandes Filho (2010)¹⁹, entre as décadas de 1970 e 1990, mais de 35 empresas²⁰ se beneficiaram da doação de terrenos e iniciaram suas atividades no município, ainda que algumas delas, posteriormente, tenham tido seus lotes revertidos para a prefeitura, por não corresponderem aos novos parâmetros exigidos pela legislação municipal. A maior parte dos referidos lotes está localizada na região dos bairros Vila São Francisco e Vila Industrial, situados entre as estações Mogi das Cruzes e Braz Cubas, nas proximidades da linha férrea. Outra área que começou a receber estímulos foi o distrito do Taboão, localizado ao norte da cidade e próximo à rodovia Ayrton Senna, principal acesso rodoviário a São Paulo. Percebemos que a prefeitura de Mogi das Cruzes buscou aproveitar o potencial estratégico da localização da cidade, concedendo benefícios para atrair indústrias e gerar empregos no município.

Paralelamente e de maneira muito relacionada ao crescimento industrial, aumenta expressivamente a população da cidade. Fernandes Filho (2010, p. 51), utilizando dados do IBGE, registra que a população mogiana aumentou de 100.194 habitantes em 1960 para 330.241 em 2000. Entre 1991 e 2008, o crescimento populacional foi de 38,19%, percentual bastante superior aos 25,21% registrados no país no mesmo período. E, como se observa no crescimento de outros centros urbanos brasileiros do mesmo período, a cidade expande-se de maneira desigual, segregando espaços destinados aos habitantes dos mais variados níveis de renda. Mogi das Cruzes deixa de ter uma população apenas concentrada nas áreas mais próximas à linha férrea e passa a expandir sua malha urbana, especialmente na direção sul do território municipal. Distritos como Braz Cubas e o Distrito Sede passam por grande processo de expansão, surgindo bairros muito povoados, como o Jardim Universo, o Jardim Aeroporto, o Jardim Layr (Braz Cubas), além da Vila Natal e da Vila Cléo (Distrito Sede), apenas para citarmos alguns exemplos. Formam-se ainda algumas favelas, como a Favela do Gica e a Vila Nova União. É a periferia de Mogi das Cruzes se constituindo e se ampliando, numa cidade que passa a apresentar fortes

¹⁹ FERNANDES FILHO, Joaquim. **Processo de industrialização e desconcentração industrial em Mogi das Cruzes 1991 a 2007**. 2010. 140 f. Tese (Doutorado) - Curso de Ciências Sociais, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2010.

²⁰ No levantamento realizado pelo autor, percebemos a diversidade de atividades industriais instaladas na cidade, incluindo setores como o metalúrgico, químico, alimentício, papelero, entre outros.

desigualdades, visto que o fluxo de capitais trazido pela indústria e pelas demais atividades econômicas está concentrado e não é usufruído por grande parte da população.

Ainda assim, a última década do século XX é marcada pelo fechamento de diversos estabelecimentos industriais na cidade, acompanhando um processo nacional de crise econômica e escalada do desemprego. Fernandes Filho (2010, p. 120) observa que diversos fatores, como o maior rigor na aplicação de leis ambientais, a crise inflacionária atravessada pelo Brasil e a concorrência com capitais estrangeiros contribuíram para essa tendência. Em resposta a esse conturbado contexto, a prefeitura de Mogi das Cruzes estabeleceu, desde o início do século XXI, algumas leis de incentivo à industrialização. As leis municipais 5.266/01 e 5.928/06 determinaram benefícios à instalação de indústrias, os quais incluíam, principalmente: doação de terrenos municipais, apoio em serviços de infraestrutura urbana e isenção ou redução tributária. A edição dessas normas já revela a clara intenção da administração mogiana em fortalecer a função industrial da cidade, no contexto da divisão territorial do trabalho. Afinal, como ressaltam Diniz e Campolina (2007, p. 30)²¹, esse período histórico marca a posição da cidade de São Paulo como centro das atividades financeiras e de serviços²², restando às cidades da Região Metropolitana estabelecer sua economia para assumir o papel industrial antes desempenhado pela metrópole. É exatamente esse o papel que a gestão de Mogi das Cruzes procura e as melhorias em infraestrutura que analisaremos neste trabalho complementarão esse processo.

Mais recentemente, as referidas leis de incentivo passaram por significativas alterações, as quais apontam para o direcionamento atual da administração municipal em relação à atração de investimentos industriais. A Lei nº 7.492, de 06 de agosto de 2019, revisou os termos apresentados nos dispositivos legais antecedentes, com o intuito de reforçar os benefícios concedidos às empresas que efetivamente desenvolveram atividades econômicas no município, destacando-se a manutenção da prática de doação de imóveis municipais. Entretanto, importantes exigências foram flexibilizadas, como o número requisitado de empregos gerado por metro quadrado de terreno, que foi reduzido

²¹ DINIZ, Clélio Campolina; CAMPOLINA, Bernardo. A região metropolitana de São Paulo: reestruturação, re-espacialização e novas funções. **Revista Eure**, Santiago (Chile), v. XXXIII, n. 98, p. 27-43, maio 2007.

²² O trabalho dos autores descreve muito bem as mudanças ocorridas nas funções econômicas de São Paulo e dos municípios da Região Metropolitana, indicando como o processo foi amplo e envolveu uma reestruturação geral da economia brasileira e mundial, associada às mudanças tecnológicas e organizacionais que ocorriam em todo o mundo.

praticamente à metade, atendendo ao pedido de empresários que alegaram dificuldades em manter suas atividades na cidade, apesar de todos os benefícios.

Ressaltamos que tais mudanças não se relacionam apenas ao município, mas refletem uma crise verificada em todo o país e às novidades estruturais observadas no sistema capitalista como um todo. Desde a década de 1990, a industrialização já perdia espaço na Região Metropolitana de São Paulo, como assinalam Diniz e Campolina (2007), ao citar o processo de reestruturação industrial impulsionado pelas novidades tecnológicas. Os dados indicados pelos autores mostram que a Região Metropolitana teve o emprego no setor industrial reduzido em 40%, no período de 1990 a 2005 (DINIZ; CAMPOLINA, 2007, p. 30). Foram mais de 500 mil empregos industriais perdidos, diante de mais de 1,3 milhão criados no setor terciário. Em outras regiões metropolitanas brasileiras, como a de Recife, Rio de Janeiro e Porto Alegre, o mesmo padrão foi observado (DINIZ; CAMPOLINA, 2007, p. 30). Dados como esses evidenciam que o processo de crise do setor industrial foi generalizado e ajudam a compreender a dificuldade de Mogi das Cruzes em obter investimentos no setor nesse período, como ocorria com diversas outras cidades do Brasil. Nesse cenário crítico, a adoção de medidas para atrair as empresas se torna ainda mais importante. Por um lado, podem ser editadas leis de fomento, como as que acabamos de mencionar. Por outro, a melhoria da infraestrutura urbana, realizada por meio de obras públicas e reforma de vias de transporte, por exemplo. De uma maneira ou de outra, percebemos que a administração local se alinha aos interesses de grandes grupos econômicos e procura meios para se fazer atrativa, a partir de práticas como a renúncia fiscal, a doação de terrenos e a efetivação de obras de infraestrutura. Daí a importância de analisarmos mais a fundo as obras viárias realizadas na cidade, a fim de percebermos que as intervenções se direcionam justamente às necessidades desse capital industrial, em processo de crise generalizada.

Os novos termos legais, portanto, justificam-se pela preocupação do poder público municipal em satisfazer os interesses de investidores atuais, voltados cada vez mais à procura dos menores custos de produção. Como descreve Harvey²³ (2011, p. 42), ao tratar do modo de agir do capitalista, também há a necessidade de reinvestir constantemente para manter a circulação do capital e, em nosso ver, é o que as leis de incentivo buscam auxiliar, tanto permitindo que empresários já situados no município possam expandir sua produção, quanto atraindo novos interessados, por meio do oferecimento de condições

²³ HARVEY, David. **O enigma do capital:** e as crises do capitalismo. Tradução de João Alexandre Peschanski. 1. ed. São Paulo: Boitempo, 2011. 235 p.

vantajosas. Nesse contexto, podemos ainda fazer uma analogia ao que Harvey descreve como “nexo Estado-finanças” (HARVEY, 2011, p. 47), pois, por mais que a gestão municipal não esteja atuando no campo financeiro nesta situação, a administração estatal é fundamental e parte integrante da circulação de capital na cidade (HARVEY, 2011, p. 47). Diante da forte disputa com outros municípios da região metropolitana, bem como de outras regiões do estado de São Paulo, a administração de Mogi das Cruzes procura alternativas para gerar atratividade aos investimentos, e a doação de terrenos e a concessão de benefícios fiscais tornam-se ferramentas fundamentais na realização de tais objetivos. Outro programa municipal lançado em 2019 é exemplo dessa postura: trata-se do PROMAE (Programa Mogiano de Atração de Investimentos e Geração de Empregos), estabelecido pela Lei nº 7.436, de 08 de janeiro de 2019, o qual determinou a concessão de diversos benefícios fiscais e tributários às empresas já instaladas ou que viessem a se instalar no município. Dois anos antes, em 2017, já havia sido instituído o SMI (Sistema Municipal de Inovação), voltado especificamente a atrair atividades tecnológicas e de inovação ao município.

Em nossa visão, o cenário que tenta ser construído pela gestão municipal com todas essas normas e planos municipais é o de uma cidade que incentiva indústrias e é receptiva a novos investimentos. Proposta que gera como consequência uma cidade que prioriza os interesses do capital industrial sobre os do restante da população, fazendo persistir as desigualdades sociais. No entanto, as leis de fomento não bastaram e foi preciso explorar outras possibilidades, fato que revela a crise generalizada da sociedade capitalista em que vivemos. Em um contexto de intensa disputa entre municípios, a administração de Mogi das Cruzes buscou ir além e se aproveitar de sua estratégica posição geográfica para obter uma significativa vantagem competitiva. É nesse contexto que as obras viárias se tornam um elemento fundamental na busca pela atração de capitais à cidade e a proximidade territorial em relação à metrópole paulistana é o fator primordial a ser explorado. Assim se justifica a recente preocupação do poder público municipal em realizar obras de intervenção urbana em Mogi das Cruzes, desde projetos de revitalização urbana no centro da cidade até a construção de grandes obras viárias.

A proposta deste trabalho é analisar três obras viárias de grande impacto iniciadas na cidade durante a década de 2010: as construções do corredor Leste-Oeste, do Complexo Viário Júlio Simões e do Complexo Viário Jornalista Tirreno da San Biagio. Tais intervenções urbanas serão analisadas e contextualizadas ao projeto municipal de atração de investimentos e inserção mais intensa do município ao espectro econômico da

metrópole, já evidenciado pela edição de leis de fomento à industrialização, mas ainda mais perceptível com base na análise das referidas obras, as quais movimentaram mais de R\$ 300 milhões e trouxeram decisivos impactos na vida da população mogiana. Impactos que, inclusive, refletem as desigualdades presentes na cidade. Destacaremos também as contradições resultantes da efetivação das obras, as quais indicam a quem se destinam os investimentos (e, conseqüentemente, aqueles que não se beneficiam deles) e situaremos nossa crítica à compreensão do processo de produção do espaço capitalista.

CAPÍTULO 2 - O Estado e a produção do espaço em Mogi das Cruzes: criação de condições à reprodução do capital

Durante a década de 2010, o município de Mogi das Cruzes passou por uma série de importantes transformações estruturais, por causa dos valiosos investimentos realizados pela administração municipal em obras viárias e de modernização dos equipamentos urbanos disponíveis à população. A partir da gestão do prefeito Marco Bertaiolli (iniciada em 2009) e em consonância com as políticas do governo estadual de todo o período em análise, a administração de Mogi das Cruzes lançou um grande projeto de obras, sintetizadas pelo programa “Avança Mogi” (2013). Tais obras previam, majoritariamente, ações relativas à melhoria da infraestrutura viária do município, incluindo a construção de novas vias e passagens subterrâneas, bem como a modernização de vias já existentes, além de soluções para facilitar a mobilidade urbana no município.

A centralidade das ações em grandes obras públicas viárias revela a intenção da administração em inserir Mogi das Cruzes de maneira mais direta à esfera de influência da cidade de São Paulo. Apesar de fazer parte da região metropolitana, Mogi das Cruzes não apresenta uma proximidade tão grande à metrópole quanto outros municípios, dificultando a integração com a capital. Nesse contexto, a realização de obras que aproximem ou conectem o município a São Paulo se torna estruturante para que Mogi das Cruzes esteja inserida de modo mais incisivo no contexto econômico da metrópole e possa se beneficiar disso, na tentativa de consolidar o avanço de uma nova fronteira dos investimentos que chegam à região metropolitana. Dentre as obras que serão tratadas neste trabalho, destaca-se, na efetivação desse objetivo, a do Corredor Leste-Oeste, o qual possibilitou a criação de uma nova via de ligação a Suzano e, ainda mais importante, um eixo de acesso ao Rodoanel.

Outro objetivo central esperado com a realização das obras viárias é a valorização imobiliária das áreas situadas no entorno das novas estruturas. Afinal, os investimentos que se deslocam para o novo eixo de intervenções pretendem potencializar a procura por imóveis e a movimentação do capital nessas áreas. Nesse mesmo sentido, além das obras viárias aqui destacadas, o conjunto de reformas previsto pela administração de Mogi das Cruzes inclui ainda diversas ações de modernização e revitalização urbana em alguns bairros do município, especialmente o Centro. Mais uma vez, é possível identificar no significado de tais intervenções, sobretudo, a preocupação em tornar a cidade atrativa a novos investimentos e evitar a desvalorização imobiliária.

Evidencia-se, assim, um plano baseado em construir e recuperar os principais eixos rodoviários do município, possibilitando conexões rápidas à metrópole e fluidez na comunicação entre os principais bairros, e em modernizar espaços tradicionais, com o intuito de mantê-los valorizados e, conseqüentemente, atrativos a novos investimentos. É este projeto que será analisado a seguir, com enfoque em três grandes obras viárias realizadas em Mogi das Cruzes: a construção do Corredor Leste-Oeste, a do Complexo Viário Júlio Simões e a do Complexo Viário Jornalista Tirreno da San Biagio.

2.1 Descrição das obras selecionadas

No contexto de realização de obras públicas desenvolvidas pela prefeitura de Mogi das Cruzes durante a década de 2010, a construção do Complexo Viário Júlio Simões, no distrito de Braz Cubas, a construção do Corredor Leste-Oeste, o qual atravessa desde a região central até o distrito de Jundiapéba e a construção do Complexo Viário Jornalista Tirreno da San Biagio, no Centro, destacam-se como principais ações administrativas voltadas à criação de vias rápidas de transporte no município (Tabela 1). Nas três intervenções, as obras tinham como objetivo oficial facilitar o fluxo de automóveis em áreas movimentadas da cidade, onde o trânsito e a reclamação dos habitantes a respeito eram constantes. No entanto, é necessário expandir a percepção sobre essas obras e notar que se prestam também a criar uma rede de transportes integrada aos caminhos para São Paulo e ao mais importante eixo de transporte da região metropolitana: o Rodoanel.

Tabela 1 – Tabela síntese das principais obras viárias realizadas

Denominação da obra	Distrito	Órgão contratante	Valor contratado	Origem dos recursos	Início das obras	Término das obras
Corredor de Transporte Coletivo Leste/Oeste	Distrito Sede, Braz Cubas e Jundiapéba	Sec. de Obras	R\$ 100.823.926,21	Federais, estaduais e municipais	23/03/2016	30/04/2019
Construção do Complexo Viário Júlio Simões e drenagem do Córrego dos Canudos	Braz Cubas	Sec. de Serviços Urbanos	R\$ 99.500.000,00	Federais, estaduais e municipais	Outubro de 2010	03/03/2016
Construção do Complexo Viário Jornalista Tirreno da San Biagio	Distrito Sede	Sec. de Obras	R\$ 128.851.445,30	Federais, estaduais e municipais	27/04/2015	03/02/2018

Tabela 1 – Tabela síntese das principais obras viárias realizadas. Elaboração do autor, compilando informações obtidas em dados da Secretaria Municipal de Obras (SMO) de Mogi das Cruzes e na imprensa.

2.1.1 O Corredor Leste-Oeste

A construção do Corredor Leste-Oeste (Figura 3) foi iniciada em 2016 e abrangia a reforma de avenidas já existentes – Av. Tenente Onofre Rodrigues de Aguiar, Av. David Brobow, Av. Guilherme Giorgi e Av. Cavaleiro Nami Jafet – e a criação de uma nova avenida para efetuar a ligação entre Mogi das Cruzes e Suzano: a Av. das Orquídeas. Tais obras se concentram, portanto, na região oeste do município de Mogi das Cruzes (proximidades do limite com o município de Suzano) e passam por dois dos maiores distritos da cidade: Jundiapéba e Braz Cubas. O Corredor Leste-Oeste, porém, também permite a comunicação mais rápida com a área central de Mogi das Cruzes, especialmente por sua ligação com a Via Perimetral que percorre a cidade e permite o rápido fluxo de automóveis por diversos bairros.

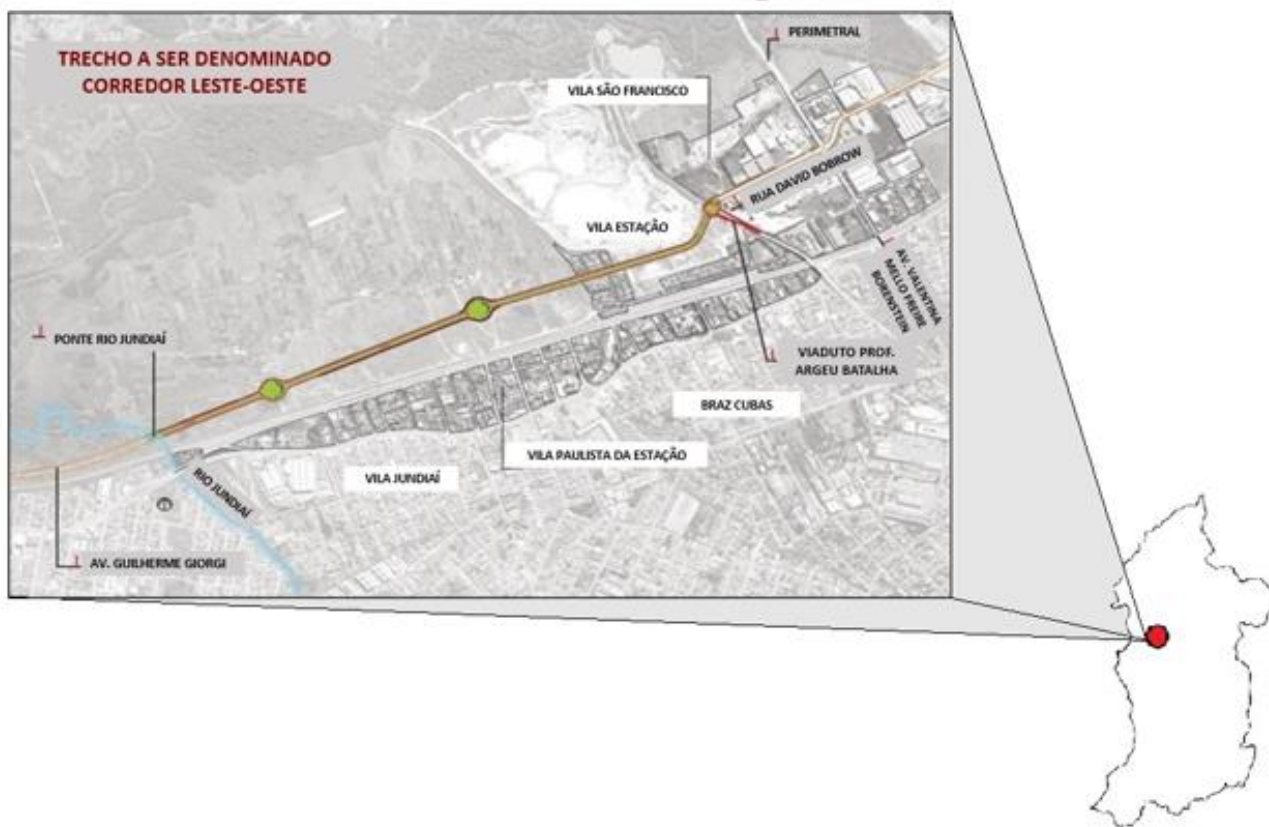


Figura 3: Representação do Corredor Leste-Oeste e seu posicionamento no município de Mogi das Cruzes. Adaptação do autor. Disponível em: <https://mogiemfoco.com/tag/corredor-leste-oeste/>. Acesso em 26 de julho de 2021.

O principal objetivo que justificou a construção do Corredor Leste-Oeste foi a criação de uma nova via de conexão entre Mogi das Cruzes e Suzano, já que anteriormente ao Corredor, havia apenas a ligação por meio da rodovia SP-66 (a qual, em Mogi das Cruzes, atravessa a cidade de leste a oeste, por dentro dos mais movimentados bairros e pela região central do município), o que ocasionava um trânsito intenso de automóveis pela via nos horários de pico, prejudicando consideravelmente a mobilidade nessa área. A Avenida das Orquídeas surgiria então como nova opção viária, ajudando a desafogar o abarrotado fluxo da SP-66. Além disso, as obras do Corredor Leste-Oeste facilitam o acesso ao Rodoanel, já que criam uma ligação à Avenida Jorge Bei Maluf e à Rua Major Pinheiro Fróes, em Suzano, as quais se conectam ao trecho do Rodoanel que passa pelo município (Figura 4). Antes do Corredor Leste-Oeste, o caminho de Mogi das Cruzes ao Rodoanel de Suzano também passava apenas pelo caminho da SP-66 e por

todos os seus problemas de tráfego intenso de veículos, o que tornava o caminho pouco eficiente para os propósitos de comunicação rápida entre os municípios e a metrópole.

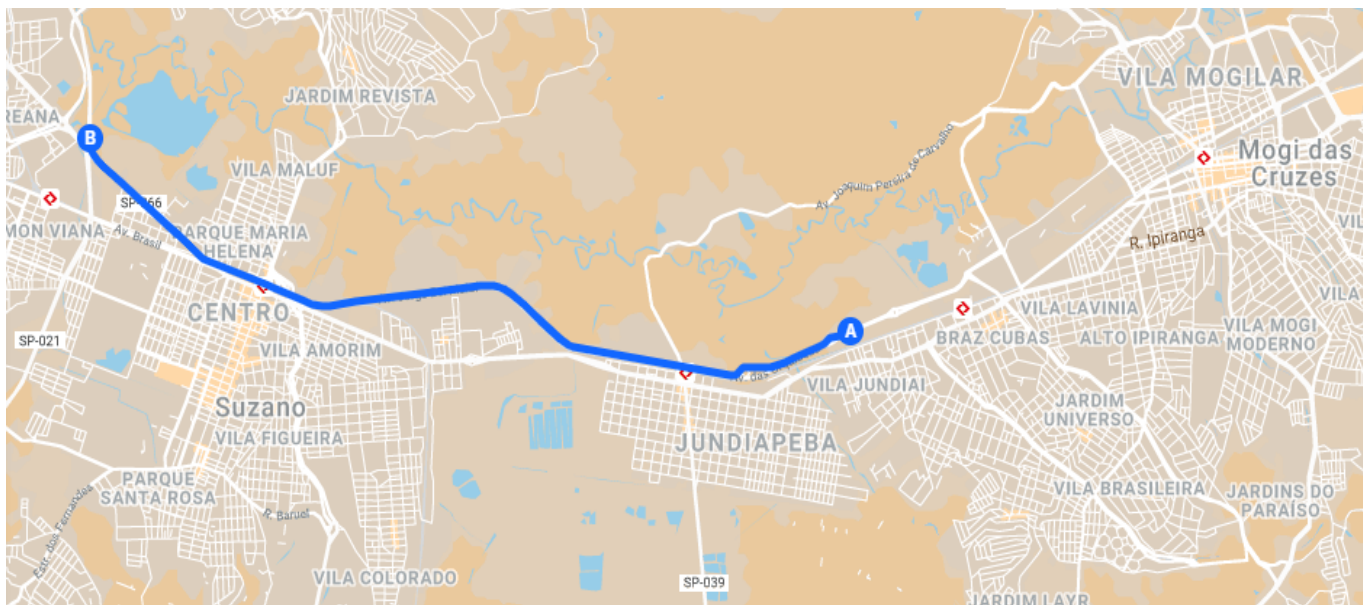


Figura 4 – Rota de ligação entre a Av. das Orquídeas (ponto A) e o acesso ao Rodoanel Mário Covas (ponto B). Elaboração do autor. Fonte do mapa: Google Maps. Acesso em 26 de julho de 2021.

Em sua execução, a obra do Corredor Leste-Oeste custou um total de R\$ 100.823.926,21 milhões aos cofres públicos, num investimento conjunto das esferas federal, estadual e municipal (cerca de R\$ 47 milhões em verbas federais, R\$ 28 milhões em recursos estaduais e R\$ 24 milhões em recursos municipais). A parceria com o governo do estado, em especial, é muito relevante, já que os recursos foram disponibilizados a partir de uma parceria entre a Secretaria de Desenvolvimento Regional e as prefeituras de Mogi das Cruzes e Suzano e, segundo o secretário Marco Vinholi, justificam-se pela ligação ao Rodoanel, a qual tornaria Mogi das Cruzes “estratégica para o Governo do Estado”²⁴. A ligação ao Rodoanel mostra-se então interessante não só ao município, mas à administração estadual como um todo, o que evidencia a importância da realização das obras com o objetivo principal de inserir Mogi das Cruzes mais diretamente nas movimentações econômicas realizadas na metrópole.

Na análise mais específica da área do município em que se efetuaram as obras, merece especial destaque a situação da região onde se localizam as avenidas que foram modernizadas no processo de estabelecimento do Corredor Leste-Oeste. A área abrangida

²⁴ Disponível em: <https://www.sdr.sp.gov.br/governo-do-estado-investe-30-milhoes-e-entrega-obras-de-mobilidade-urbana-em-mogi-das-cruzes/>. Acesso em 14 jul. 2021.

por tais avenidas inclui espaços tradicionalmente ocupados por indústrias em Mogi das Cruzes, especialmente na região do distrito de Braz Cubas, que nasceu como polo fabril de diversos produtos na década de 1950. As imediações dos terrenos localizados entre a Av. David Brobow, a Av. Tenente Onofre Rodrigues de Aguiar e a Av. Cavaleiro Nami Jafet até hoje concentram importantes indústrias do município, como Nutrella, Placo, Carbinox, Plasolution e a Mineração Caravelas. A atividade mineradora, inclusive, sempre foi destaque nos terrenos dessa área, contando com forte extração de areia, granito e caulim, entre outros materiais, os quais ainda hoje posicionam Mogi das Cruzes como um dos maiores produtores de recursos minerais na Região Metropolitana de São Paulo.

Ainda que a área concentre importância econômica inegável, desperta a atenção o fato de que, a partir dos espaços a oeste da Av. David Bobrow e em boa parte da extensão da Av. das Orquídeas, praticamente não há terrenos utilizados atualmente. O tráfego na Av. das Orquídeas apresenta um vazio quase completo na paisagem (Figura 5), visto que a vegetação original da região já foi desmatada e se visualizam apenas grandes terrenos abertos, à espera de uma utilização. Essa situação evidencia outro propósito importante da construção do Corredor Leste-Oeste: a valorização dos terrenos localizados às margens da Av. das Orquídeas e a possível criação de um novo polo econômico na região.



Figura 5 – Imagem de satélite da Avenida das Orquídeas. Notam-se os terrenos vazios ao redor da avenida. Elaboração do autor. Fonte das imagens: Google Earth. Acesso em 27 de agosto de 2021.

Antes das obras do Corredor, a área não apresentava qualquer atrativo a investimentos, contexto que é completamente alterado a partir da criação da nova via. A partir de agora, os imóveis da região tendem a ser mais procurados e os terrenos devem sofrer rápida valorização, resultando em grandes lucros aos proprietários de imóveis nas imediações. Segundo Roberto Najar, subdelegado regional do Creci em Mogi das Cruzes, a expectativa no momento de conclusão das obras era de que os imóveis se valorizassem entre 15 e 20%²⁵, número bastante expressivo se considerado que a região se apresenta basicamente desocupada em boa parte do trajeto do Corredor. E a valorização imobiliária também está muito relacionada com o fato de o Corredor Leste-Oeste possibilitar uma nova ligação ao Rodoanel em Suzano, já que essa conexão é o elemento fundamental de atratividade aos investimentos, fundando uma nova fronteira de influência dos capitais centralizados em São Paulo e na região metropolitana, em geral. O eixo viário funciona, portanto, como uma espécie de frente de expansão dos investimentos, estabelecendo o primeiro passo de um grande projeto de valorização imobiliária e movimentação de capitais no município²⁶.

2.1.2 Complexo Viário Júlio Simões

No distrito de Braz Cubas, outra obra de grande porte realizada na última década foi a construção do Complexo Viário Júlio Simões²⁷, iniciada em 2010. A construção do complexo esteve associada a outra intervenção importante: a drenagem do Córrego dos Canudos, que percorre a região atravessada pela via. O Córrego dos Canudos historicamente trouxe transtornos aos moradores da região, visto que as enchentes eram constantes e causavam muitos prejuízos aos habitantes. O investimento no Complexo Viário Júlio Simões e na drenagem e canalização do Córrego dos Canudos foi semelhante ao do Corredor Leste-Oeste, totalizando um valor de R\$ 99,5 milhões.

²⁵ Disponível em: <http://odiario2.hospedagemdesites.ws/corredor-leste-oeste-valoriza-imoveis-em-20-em-mogi/>. Acesso em 11 jul. 2021.

²⁶ No âmbito deste trabalho, registramos a ocorrência desse processo, mas não conseguiremos discutir com mais profundidade apenas essa questão, apesar de sua importância, já que não foi possível reunir a tempo dados precisos a respeito do valor dos imóveis ou do metro quadrado dos terrenos.

²⁷ Júlio Simões foi um famoso empresário do setor de transportes, radicado em Mogi das Cruzes. Fundou a JSL (Júlio Simões Logística), hoje uma das maiores empresas de logística do Brasil e a maior operadora no modal rodoviário. Simbólico notar que seu nome foi dado ao complexo, justamente pela ligação que sua empresa até hoje tem com o setor de transportes e por sua importância no cenário econômico de Mogi das Cruzes.

Nas obras do Complexo Júlio Simões, é relevante notar que interesses econômicos do município em favorecer grandes investidores e empresários se sobrepõem às necessidades da população. A valorização imobiliária obtida com as reformas beneficia empresas e investidores do mercado imobiliário que possuem ou desejam adquirir terrenos na região. Especialmente com a solução do problema constante das enchentes, o qual afetava definitivamente a qualidade de vida da população nessa área e desvalorizava substancialmente os imóveis e terrenos. Prova desse interesse do poder público em beneficiar o grande capital é que a construção do complexo resultou em 15 desapropriações e 281 transferências de imóveis²⁸, afetando decisivamente a vida de alguns moradores, os quais foram obrigados a se deslocar para unidades habitacionais populares vinculadas ao programa “Minha Casa, Minha Vida”, situadas em áreas relativamente distantes das habitações originais. Diante dos prejuízos que uma obra de tão grande porte pode provocar na vida dos habitantes mais pobres da cidade, notamos que é mais uma vez a intenção de atrair novos investimentos e posicionar o município de Mogi das Cruzes na esfera de influência de São Paulo que justifica tamanhas reformas.

Diferentemente do Corredor Leste-Oeste, a Avenida Júlio Simões (Figura 6) cruza a cidade no sentido norte-sul, efetuando a ligação entre a já citada SP-66 e a rodovia Mogi-Bertioga. Constitui-se, portanto, em um eixo fundamental para os deslocamentos em Mogi das Cruzes, pois atravessa diversos bairros e conecta os caminhos que vão a Suzano (e, conseqüentemente, a São Paulo) ao litoral, numa via rápida e moderna. A obra do Complexo Júlio Simões pode ser vista, portanto, como complementar e parte do mesmo pacote de ações viárias do Corredor Leste-Oeste, com o objetivo de inserir o município na dinâmica econômica metropolitana de maneira mais direta e eficiente.

²⁸ Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/mogi-das-cruzes-suzano/noticia/um-ano-e-meio-apos-entregado-complexo-julio-simoes-desapropriacao-ainda-gera-impasse-em-mogi.ghtml>. Acesso em 16 jul. 2021.

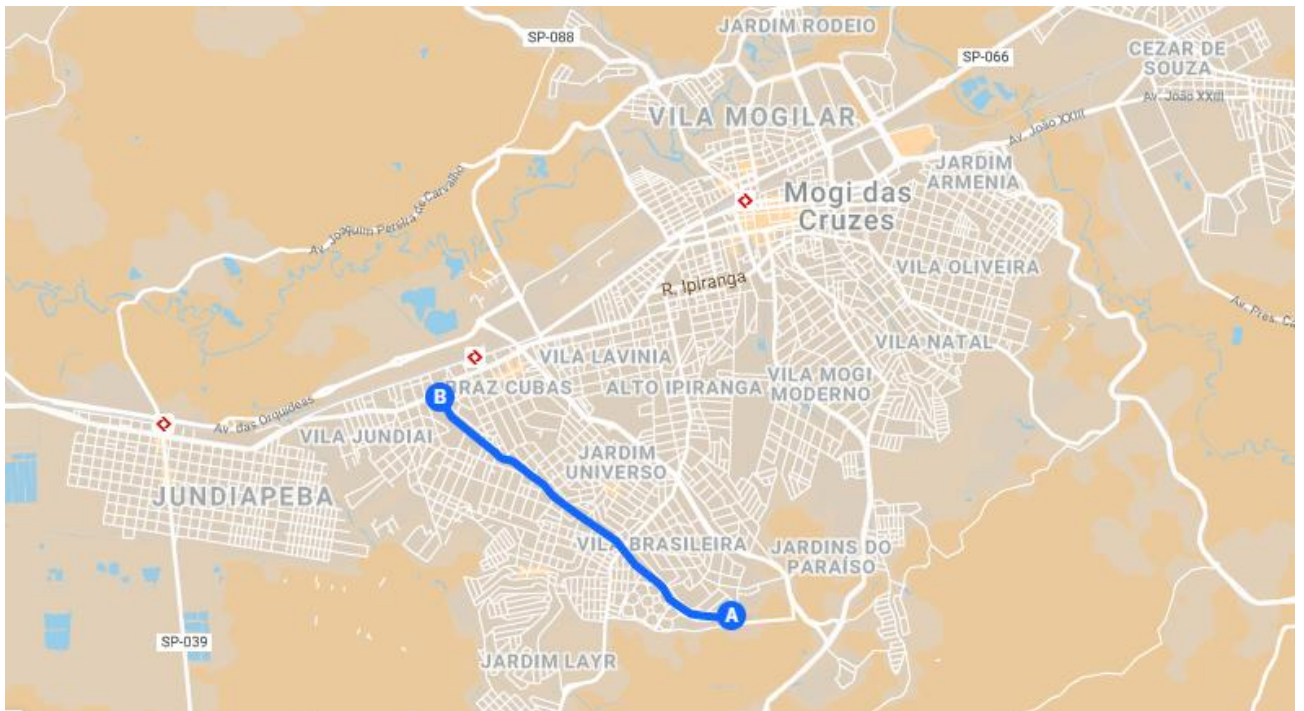


Figura 6 – Rota A-B indicando o traçado completo do Complexo Viário Júlio Simões, atravessando diversos bairros do distrito de Braz Cubas. Elaboração do autor. Fonte do mapa: Google Maps. Acesso em 27 de julho de 2021.

Já a drenagem e canalização do Córrego dos Canudos, associada à construção do Complexo Viário, responde aos interesses de valorizar os terrenos da região, pois as constantes enchentes derrubavam o valor dos imóveis, repeliam novos investimentos e caracterizavam os espaços como periféricos e habitados majoritariamente pela população de baixa renda. Cria-se, além disso, uma área mais ampla de ações no distrito de Braz Cubas, podendo consolidar o objetivo de criar um polo econômico mais dinâmico na região, que não se limite às margens da Av. das Orquídeas, mas alcance outros bairros do distrito, até então periféricos. Os capitais atraídos à cidade poderiam então se deslocar em direção a esse novo eixo, o que incorporaria novos espaços à dinâmica de circulação do capital, por exemplo, pela via da produção imobiliária, sediando fábricas, centros logísticos ou outras estruturas produtivas.

As obras do Complexo Viário Júlio Simões foram concluídas em 2016 e é possível já analisar alguns resultados de sua construção. Sem dúvidas, o trajeto entre os bairros que compõem o distrito de Braz Cubas ficou muito mais rápido pela via direta criada pela Av. Júlio Simões e a ligação com a rodovia Mogi-Bertioga fez da avenida uma alternativa muito procurada pelos habitantes da cidade para ir ao litoral. A valorização imobiliária da região em pouco tempo também é notável, já que estabelecimentos comerciais,

edifícios residenciais e outros empreendimentos modernos apareceram no entorno da avenida, modificando a tradicional ocupação do local por imóveis mais simples e de população mais pobre. Ainda que os bairros atravessados pelo Complexo ainda sejam periféricos no cenário econômico do município, os investimentos pouco a pouco começam a aparecer e já dão mostras do potencial impacto que essa grande obra viária pode trazer.

2.1.3 Complexo Viário Jornalista Tirreno da San Biagio

Terceira obra destacada neste trabalho, a construção do Complexo Viário Jornalista Tirreno da San Biagio²⁹ foi iniciada em 2015 e finalizada em 2018 e custou um total de R\$ 128.851.445,30 - a mais cara, portanto, dentre as três obras. É, inclusive, a maior obra de mobilidade da história do município em valor investido, o que revela sua importância. A maior parte da verba obtida para a construção do Complexo Tirreno da San Biagio teve origem federal, a partir de uma parceria firmada entre o município e o Ministério das Cidades, na época chefiado por Gilberto Kassab. O ministério financiou R\$ 98 milhões para a realização das obras, ficando o restante a cargo da administração municipal.

²⁹ Outro famoso empresário atuante em Mogi das Cruzes, Tirreno da San Biagio foi o fundador de “O Diário de Mogi”, principal jornal em circulação na cidade e que se desenvolveu posteriormente para outros ramos da imprensa, inclusive para a televisão, por meio da TV Diário (afiliada da Rede Globo), maior emissora do Alto Tietê.

O Complexo inclui dois túneis, localizados na região central do município, necessários para atravessar a linha férrea que corta Mogi das Cruzes no sentido Leste-Oeste. O primeiro túnel conecta as ruas Dr. Ricardo Vilela e Hamilton da Silva e Costa, já o segundo liga a Rua Cabo Diogo Oliver a Av. Governador Adhemar de Barros (Figura 7). A construção busca resolver um tradicional problema de mobilidade no município, visto que, até a entrega dessa obra, as ruas do centro cruzavam a linha férrea, de modo que os veículos automotores dividiam espaço com os trens e a passagem era regulada apenas por cancelas e avisos sonoros. Toda essa situação trazia transtornos frequentes à população, devido ao trânsito intenso de automóveis nas ruas que atravessam a linha férrea e a demora na travessia, considerando-se que a constante movimentação de trens da Linha 11-Coral da CPTM e de locomotivas de carga pela cidade. Havia, portanto, uma conhecida demanda popular a respeito de uma intervenção viária que pudesse solucionar o problema.

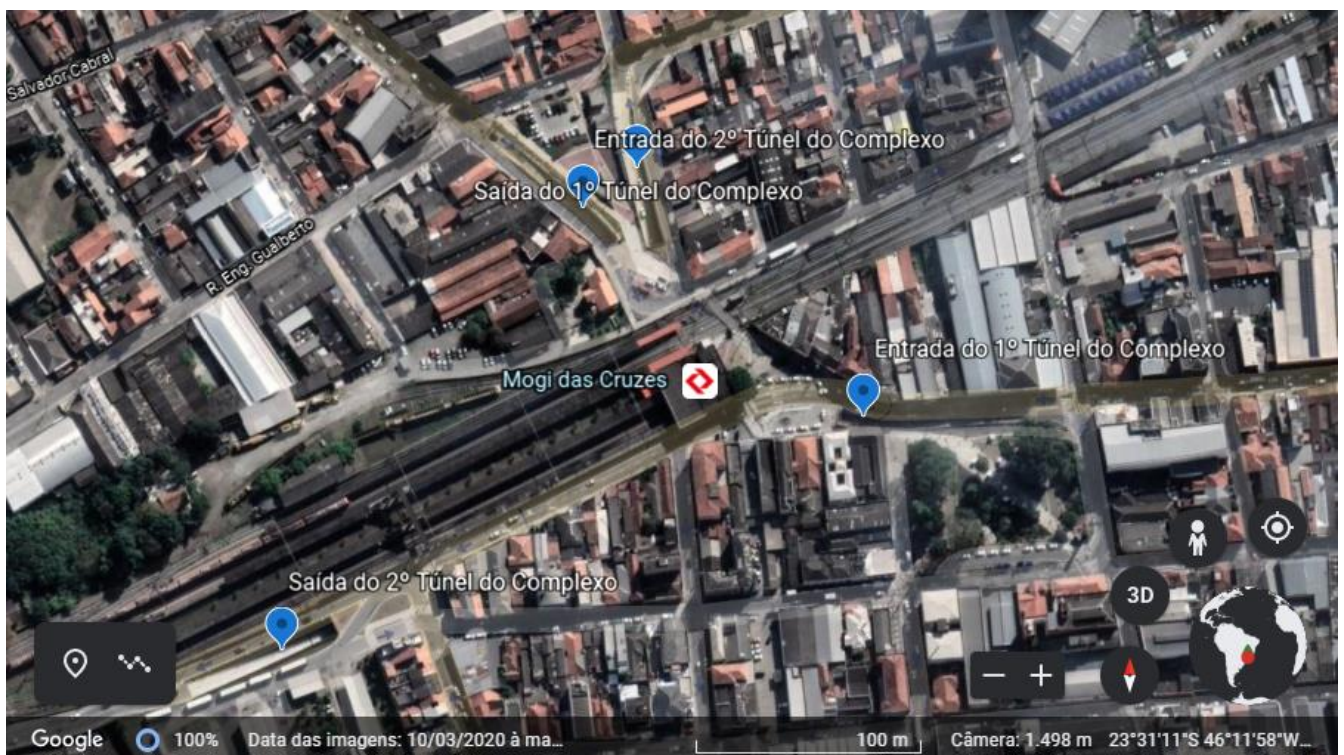


Figura 7 – Imagem de satélite indicando os pontos de entrada e saída dos dois túneis que compõem o Complexo Viário Jornalista Tirreno da San Biagio. Ao centro, encontra-se a Estação Ferroviária de Mogi das Cruzes e a linha férrea. Elaboração do autor. Fonte das imagens: Google Earth. Acesso em 24 de julho de 2021.

O Complexo Viário Jornalista Tirreno da San Biagio é peça central para aprimorar a capacidade de deslocamento por automóveis no município como um todo. A Rua Cabo Diogo Oliver, por exemplo, ponto inicial de um dos túneis, é a mais utilizada via de acesso do centro à saída para a rodovia Mogi-Dutra, principal ligação de Mogi das Cruzes com a rodovia Ayrton Senna, que conecta o município a São Paulo. A criação das passagens subterrâneas, portanto, desafoga o tráfego e, com isso, facilita a circulação de veículos que chegam ou se destinam a São Paulo. Percebe-se objetivo municipal semelhante ao das outras obras viárias já citadas, principalmente ao do Corredor Leste-Oeste: ampliar a eficiência das conexões entre Mogi das Cruzes e São Paulo, possibilitando a atração de novos investimentos e a valorização da cidade.

Outro elemento interessante de análise no caso da construção do Complexo Tirreno da San Biagio está relacionado ao fato de esta obra viária se associar a uma série de intervenções realizadas pela prefeitura de Mogi das Cruzes no centro histórico da cidade, com o objetivo de revitalizar um espaço que aparentava decadência. No mesmo período em que as obras destacadas neste trabalho foram efetuadas, uma série de outras ações se desenvolveram no centro, em sua maioria renovando a fachada ou a funcionalidade de edifícios antigos ou as estreitas vias da região central. São exemplos, a reforma das praças Sacadura Cabral e Oswaldo Cruz, localizadas no entorno do Complexo Tirreno da San Biagio, e a reforma das ruas Paulo Frontin, Dr. Ricardo Vilela e Prof. Flaviano de Melo, as quais passaram a dividir o espaço de trânsito entre veículos e pedestres (sistema *traffic calm*), de maneira inovadora na cidade. Há, portanto, um projeto desenvolvido pela administração municipal com o objetivo de evitar a desvalorização do centro histórico e requalificar as vias e os imóveis da área. Os túneis do Complexo Viário complementam esse projeto, pois, ao mesmo tempo modernizam um espaço central e ainda incrementam a eficiência na mobilidade de veículos pelo centro, atendendo às duas necessidades principais desse histórico espaço do município.

CAPÍTULO 3 - Análise crítica do processo

3.1 Produção do espaço urbano

A compreensão das diversas mudanças realizadas em Mogi das Cruzes durante a década de 2010 envolve substancialmente o entendimento de como se dá a produção do espaço urbano na sociedade capitalista. Apoiamo-nos aqui no pensamento de Carlos (2011), a respeito da produção do espaço. A autora ressalta que, sob o capitalismo, a cidade torna-se receptáculo de investimentos e geradora de lucros, sujeitando seu uso, portanto, ao valor de troca que o espaço urbano pode oferecer (CARLOS, 2011, p. 91-92). Pensado dessa maneira, o espaço urbano passa a ser reproduzido como mercadoria e historicamente se desenvolvem formas variadas de apropriação, com o objetivo de realizar seu valor (CARLOS, 2011, p. 98).

Com base nessa concepção, entendemos que as formas de apropriação do espaço urbano de Mogi das Cruzes comandadas pela administração pública exemplificam bem esse processo capitalista de produção e reprodução do espaço. As obras anteriormente descritas têm a finalidade principal de gerar valor ao capital investido na cidade. Valor de troca que, inclusive, supera o valor de uso das próprias realizações (CARLOS, 2011, p. 98). O altíssimo montante de capital envolvido, que reúne recursos federais, estaduais e municipais, não se justificaria, sob uma lógica capitalista, pelo simples interesse em apresentar soluções eficientes à mobilidade urbana.

Os registros oficiais da Secretaria Municipal de Obras de Mogi das Cruzes bem ilustram a situação, já que, em toda a década de 2010, nenhuma outra obra alcançou patamares semelhantes de investimento ao das três obras destacadas neste trabalho³⁰. Desde 2017, por exemplo, aquela de maior valor registrada pela secretaria foi realizada na gestão da energia elétrica no município, a qual alcançou um valor contratado pouco superior a R\$ 33 milhões. Muito distante dos investimentos de aproximadamente R\$ 100 milhões despendidos nas obras do Corredor Leste-Oeste e na construção do Complexo Viário Júlio Simões ou dos cerca de R\$ 128 milhões gastos na construção do Complexo Jornalista Tirreno da San Biagio. A origem dos recursos também é um elemento decisivo. O uso de verbas estaduais e federais nas intervenções viárias aponta um projeto governamental integrado pelas várias instâncias políticas. A produção das formas da

³⁰ Registros oficiais da Secretaria Municipal de Obras estão disponíveis em: <http://www.transparencia.pmmc.com.br/obras-publicas>. Acesso em 26 jul. 2021.

cidade se liga a interesses que não partem apenas dela, servem às necessidades de outras áreas que com ela se relacionam. Evidencia-se um processo estrutural, ligado à lógica de produção do espaço urbano capitalista. Também nos parece claro que há interesses maiores que o valor de uso das próprias obras (que se definiria pela facilitação da mobilidade dos veículos automotores pela cidade) aos habitantes. O capital é nelas aplicado, sobretudo, com o intuito de gerar valorização imobiliária dos terrenos e atrair investidores do setor industrial à cidade.

3.2 Relações com a metrópole

Complementa o entendimento dessa lógica de produção do espaço, a articulação existente entre Mogi das Cruzes e São Paulo, a metrópole que a influencia. A escolha de Mogi das Cruzes para receber investimentos de tamanha expressão é estratégica e reflete a divisão territorial do trabalho, como já discutimos. Mogi se coloca em posição de assumir um papel econômico que não é mais o principal desempenhado pela metrópole, o de uma cidade industrial. A análise de Diniz e Campolina (2007, p. 34) sobre as novas funções econômicas desempenhadas por São Paulo e sua Região Metropolitana nos ajuda a esclarecer melhor esse processo. Os autores identificam a década de 1980 como decisiva para a perda da importância industrial da cidade de São Paulo, principalmente pela queda nos empregos disponíveis no setor, da ordem de 6,6% (DINIZ; CAMPOLINA, 2007, p. 34). Na década seguinte, a tendência continuou, ainda que o valor da produção se mantivesse estável. Ao mesmo tempo, o setor terciário crescia, com um aumento expressivo na quantidade de empregos, capaz de compensar as perdas verificadas na indústria (DINIZ; CAMPOLINA, 2007, p. 35). Apontam os autores, portanto, para o fato de que houve uma reestruturação econômica em São Paulo, de tal maneira que a metrópole tenha assumido novas funções principais, concentradas no comércio, serviços e no mercado financeiro. E, à medida que São Paulo perdia empregos na indústria, nem todos os municípios da Região Metropolitana observavam o mesmo fenômeno. Pelo contrário, outras áreas verificaram aumento nos empregos disponíveis (DINIZ; CAMPOLINA, 2007, p. 40), ao oferecer boa infraestrutura, proximidade territorial e se aproveitarem de um contexto em que São Paulo se encontrava saturada em seus espaços industriais e com um custo muito alto dos imóveis. Mogi das Cruzes se insere exatamente nessa dinâmica, buscando atrair empresas por meio de incentivos fiscais e doação de imóveis, para assim criar empregos e fazer despontar a produção industrial da cidade num

momento em que São Paulo ressignificava suas funções econômicas. Ainda que, ressaltemos, nem sempre as ações estatais observem rápidos resultados em seus investimentos, já que a temporalidade do capital não é a mesma das decisões políticas.

Nesse sentido, a reprodução do espaço por meio de recorrentes obras de infraestrutura se torna fundamental. Formas já construídas devem ser modificadas e modernizadas, a fim de garantir a inserção competitiva da cidade em um acirrado panorama de espaços metropolitanos que, dentro da divisão territorial do trabalho estabelecida, desempenham semelhantes funções. No âmbito da divisão, como esclarece Damiani (2006, p. 138), há um processo de desestruturação geral, o qual, a todo momento, produz periferias, já que poucos núcleos urbanos são capazes de centralizar recursos (DAMIANI, 2006, p. 138). Assim, a qualificação da estrutura oferecida é o elemento que pode garantir atratividade à cidade e diferenciá-la, ainda que momentaneamente, das periferias.

No caso de Mogi das Cruzes, as obras viárias analisadas neste trabalho ajudam a situar a cidade e sua função econômica no contexto da divisão territorial do trabalho. Sedar as unidades fabris, considerada a pequena distância a São Paulo (e até mesmo ao litoral), permite facilidade logística na circulação de mercadorias e eficiência nas trocas, atendendo ao interesse empresarial em diminuir os gastos para obter maior lucratividade. Mas, para que isso aconteça, a estrutura viária deve ser adequada, o que justifica a construção de artérias de transporte e comunicação entre cidades, as quais podem amplificar a circulação do capital. Exemplificando, o Corredor Leste-Oeste serve como via rápida de ligação entre a principal área industrial da cidade e Suzano, que, por sua vez, possui o acesso ao Rodoanel, formando-se o eixo rodoviário de comunicação com toda a Região Metropolitana. Os Complexos Júlio Simões e Tirreno da San Biagio, por sua vez, aprimoram a eficiência da circulação dentro da própria cidade, destravando o trânsito nos mais povoados distritos da cidade (Braz Cubas e o Distrito Sede). Finalmente, o conjunto de novas obras ajuda a articular uma rede mais moderna de vias, capaz de realizar a dupla função econômica exercida pela cidade capitalista, como exposto por Carlos (2011, p. 98): pode ser receptáculo de investimentos – com as indústrias atraídas à cidade – e geradora de lucro – ao maximizar a circulação de capitais e mercadorias.

3.3 A valorização imobiliária

Como resultado das obras empreendidas, além da conformação de um espaço integrado à metrópole, outro aspecto importante do processo capitalista de produção e reprodução do espaço urbano é percebido: a valorização imobiliária. Valendo-nos mais uma vez das lições de Carlos (2011), podemos destacar que o solo urbano reflete em seu preço o trabalho historicamente acumulado em sua produção (CARLOS, 2011, p. 98). Assim, o maior valor verificado em um terreno ou imóvel resultará do capital ali investido, bem como do potencial lucrativo que a área oferece. É nesse sentido que obras públicas assumem um papel tão decisivo. As melhorias estruturais efetuadas representam o acúmulo de trabalho que permite ao espaço se tornar mais valorizado. Trata-se de uma ação do poder público que realiza os interesses dos principais agentes do capital privado. Mas esse processo não se dá sem contradições, porque, como alerta Carlos, o espaço também é o substrato da vida humana, condição essencial, portanto, para que ela se desenvolva (CARLOS, 2011, p. 100). Quando se produz segundo os interesses especulativos da valorização imobiliária, a cidade deixa de atender às necessidades da maior parte da população e torna mais difícil o acesso da população mais pobre aos terrenos, visto que os preços crescem a ponto de se tornarem inacessíveis à maioria. Numa análise geral, as obras que deveriam servir à cidade como um todo, beneficiam muito mais a uns do que a outros, reafirmando as desigualdades de classe.

Em nossa análise do processo ocorrido em Mogi das Cruzes, a esperada valorização imobiliária é fonte das principais contradições inerentes ao projeto de modernização realizado pelas obras viárias, como pode ser visto em algumas das construções. No Corredor Leste-Oeste, especialmente nos arredores da Avenida das Orquídeas, predominam terrenos vazios à espera de investidores. A construção da avenida representa o primeiro passo, a estrutura pioneira que permite a uma área, até então subestimada, tornar-se potencialmente interessante a um grande empreendimento. Enquanto o dinheiro público é investido em vias para os automóveis, tendo em vista potencial valorização, as contradições se avolumam no próprio distrito de Braz Cubas, por onde passa o Corredor.

A Vila Estação, bairro localizado próximo à estação ferroviária de Braz Cubas e que se formou inicialmente como uma pequena favela, está à espera da conclusão de um projeto de urbanização de suas ruas, prometido pela gestão municipal desde 2013. Dos mais de R\$ 6 milhões previstos na execução do projeto, que incluía recursos destinados pelo governo federal, apenas cerca de um quarto do valor já foi gasto, e muitas ruas ainda

não sofreram qualquer intervenção de melhoria, visto que cessou o repasse de recursos³¹, deixando de beneficiar mais de 2,5 mil pessoas que moram no bairro. Situações como esta ilustram a deliberada escolha do poder público quanto aos seus investimentos. Afinal, o volume muito maior de capital destinado pela esfera federal às obras viárias analisadas neste trabalho, no mesmo período, não foi interrompido. O interesse da administração em uma área de possível valorização imobiliária supera, em muito, aquele em um bairro periférico que necessita de melhor infraestrutura.

Em março de 2021, outro exemplo prático evidenciou as contradições existentes na área de intervenções do Corredor Leste-Oeste. Na Vila São Francisco, bairro localizado entre avenidas reformadas durante o projeto do Corredor, um grupo de famílias ocupou um terreno aberto e abandonado (Figura 8), pertencente à empresa Trefiltubo. A extensa área rapidamente passou a abrigar barracos de madeira da população carente. Segundo estudo realizado pela Prefeitura de Mogi das Cruzes, em maio de 2021, 216 pessoas viviam no local, sendo que 75% delas vinham de outros municípios, principalmente de São Paulo³². A ocupação é emblemática, visto que, vai de encontro ao projeto municipal de valorização imobiliária das áreas ao redor do Corredor. Evidencia a urgente necessidade de moradia de significativos grupos populacionais na Região Metropolitana de São Paulo, necessidade essa que é ignorada pelas obras viárias, as quais servem a efetivar os interesses da produção do espaço urbano capitalista. Simbólico também é perceber que a ocupação é formada principalmente por paulistanos. Se, nas obras municipais, é Mogi das Cruzes quem busca se inserir na esfera de influência da metrópole e efetivar sua posição na divisão territorial do trabalho; na ocupação, é a população carente de São Paulo que precisa buscar moradia nos terrenos mogianos, articulando as cidades de uma forma não esperada e, inclusive, refutada pelos interesses do capital. Enfim, a ocupação revela as contradições do processo em seu maior nível: constroem-se vias caríssimas circundando espaços desocupados, utilizando dinheiro público; mas a moradia da população mais pobre só se efetiva pela mobilização própria e à margem dos interesses estatais.

³¹ Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/mogi-das-cruzes-suzano/noticia/2020/06/14/moradores-da-vila-estacao-em-mogi-driblam-dificuldades-financeiras-para-manter-higiene-durante-pandemia.ghtml>. Acesso em 16 ago. 2021.

³² Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/mogi-das-cruzes-suzano/noticia/2021/05/21/estudo-da-prefeitura-de-mogi-aponta-que-75percent-das-familias-de-ocupacao-nao-sao-da-cidade.ghtml>. Acesso em 16 ago. 2021.



Figura 8 – Imagem de satélite do local da ocupação na Vila São Francisco, às margens da via férrea, no distrito de Braz Cubas. Elaboração do autor. Fonte das imagens: Google Earth. Acesso em 26 de agosto de 2021.

Com relação ao Complexo Viário Júlio Simões, em nome da criação de uma via expressa para facilitar a mobilidade dos automóveis pelo distrito de Braz Cubas, muitas desapropriações e transferências de imóveis foram efetuadas pela prefeitura. Destaca-se, inclusive, o predomínio das transferências (totalizando 281 residências), assim chamadas porque referentes a imóveis que não eram de propriedade das famílias que os ocupavam. Centenas de famílias foram retiradas de suas casas e transferidas a unidades habitacionais ligadas ao programa “Minha Casa, Minha Vida”, do governo federal, situadas no Parque Olímpico, bairro localizado nas proximidades do Complexo, é verdade, mas ainda assim distantes das áreas originais de moradia da maior parte da população desapropriada³³. Essa situação revela a contradição entre a justificativa da construção do Complexo e seu real impacto à população. Construído, segundo a prefeitura, para melhorar a mobilidade em Braz Cubas e aumentar a qualidade de vida e moradia nos bairros adjacentes, por controlar as enchentes do Córrego de Canudos, na prática, a obra expulsou muitos moradores de suas casas e deles tirou a possibilidade de usufruir completamente das

³³ Cumpre que ressaltemos novamente que não foi possível, no âmbito deste trabalho, realizar um levantamento mais pormenorizado sobre a realidade das famílias afetadas pelas desapropriações e transferências de propriedade comandadas pelo poder público. Baseamo-nos, aqui, nas características gerais do processo e relatamos como ainda será importante investigar a maneira como se deram as desapropriações e o quanto afetaram as famílias envolvidas.

melhorias estruturais realizadas. Notamos, assim, que as intervenções não se dirigem aos habitantes dos bairros próximos ao Complexo (bairros periféricos, ocupados pela população mais pobre, vale ressaltar), mas à valorização imobiliária.

Da análise desses exemplos, percebemos a expressão do que Carlos identifica na realização da economia por meio do espaço (CARLOS, 2011, p. 101). Como pensa a autora, o espaço é elemento determinante na acumulação capitalista, já que os investimentos se dirigem a produzir formas espaciais para obter valorização, especialmente em momentos de crise (CARLOS, 2011, p. 102). Não nos parece ser outra a finalidade principal das obras viárias realizadas em Mogi das Cruzes, tendo em vista que provocaram intervenções sociais significativas de desapropriação dos mais pobres e falta de investimento nas áreas periféricas. São a expressão espacial dos interesses econômicos, portanto, e não apenas dos interesses da cidade, mas do contexto metropolitano em que se inserem.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A década de 2010 certamente ficará marcada na história da cidade de Mogi das Cruzes. A realização de obras de grande porte, as maiores já feitas para a construção de infraestruturas unicamente localizadas no município, alterou sensivelmente o aspecto visual e funcional do espaço urbano mogiano. Tamanhos investimentos fizeram parte de um projeto de modernização iniciado pela administração municipal, associada às instâncias políticas estadual e federal, sintetizado inicialmente pelo programa “Avança Mogi”. Entendemos que a justificativa de todo esse processo estava na suposta busca pelo desenvolvimento da cidade, expandindo sua importância para além da Região Metropolitana de São Paulo e da sub-região do Alto Tietê. Inserida na lógica do capitalismo, Mogi das Cruzes tentava ampliar sua atratividade aos capitais industriais e financeiros que exercem os papéis centrais na economia atual.

Nesse processo, porém, a escolha de onde e como investir os recursos disponíveis evidencia a quem essa modernização se direciona. O foco na construção ou reforma de estruturas viárias essenciais à movimentação na cidade e à integração com a metrópole, bem como suas consequências anteriormente analisadas, mostra-nos uma modernização voltada ao capital industrial e à especulação imobiliária. As três principais vias construídas – Avenida das Orquídeas, Avenida Júlio Simões e os túneis do Complexo Tirreno da San Biagio – são eixos de ligação rápidos e eficientes, capazes de acelerar a circulação de automóveis pela cidade e resolver problemas constantes de trânsito antes enfrentados. Mas, mais do que isso, prestam-se também à comunicação de Mogi das Cruzes com as cidades vizinhas e com São Paulo e permitem a valorização dos imóveis situados ao redor das modernas obras.

Considerando ainda o contexto econômico atual verificado por toda a Região Metropolitana, as intervenções viárias são mais bem compreendidas. Enquanto a cidade de São Paulo assume novas funções econômicas principais, tornando-se sede das principais corporações, serviços e mais importante espaço de negociação e investimentos ligados ao mercado financeiro no Brasil, Mogi das Cruzes e outras cidades próximas à metrópole tentam aproveitar sua proximidade territorial para atrair as atividades que deixam de ser realizadas na capital do estado. A indústria, principalmente, migra suas instalações fabris para novas áreas e cabe às cidades da região metropolitana tentar atraí-las. Como vimos, Mogi das Cruzes já há alguns anos estrutura políticas de fomento à

industrialização e as obras viárias aqui ressaltadas poderão justamente impulsionar os esforços na atração de novas empresas.

Concluimos, portanto, que as obras viárias têm como principal objetivo a valorização do espaço urbano de Mogi das Cruzes para atrair novos investidores, sobretudo indústrias, como já tem sido característico da política municipal. E esse objetivo precisa ser entendido numa escala territorial mais ampla, que envolve a Região Metropolitana de São Paulo, pois as mudanças econômicas vivenciadas pela metrópole nas últimas décadas e a articulação historicamente desenvolvida entre Mogi das Cruzes e São Paulo é que permitem a realização de tal objetivo. O espaço é um elemento fundamental para o processo de acumulação capitalista e percebemos que, nesta situação, torna-se decisivo para Mogi das Cruzes, já que uma semelhante política não teria o mesmo efeito se efetivada em um núcleo urbano distante ou pouco integrado a uma metrópole tão importante.

Sintetizando nosso pensamento, cumpre citar um dos campos fundamentais observados por Carlos (2011) como capazes de superar as crises de acumulação do capitalismo e que nos parece refletir a realidade observada em Mogi das Cruzes: a “urbanização como negócio” (CARLOS, 2011, p. 107). De fato, é uma ótima definição da intenção maior dos projetos viários, pois o espaço urbano foi transformado com o intuito maior de realizar os objetivos do capital industrial e financeiro. Só assim se explica o enorme montante investido (completamente fora da realidade das demais obras municipais) e a participação do governo federal e estadual no financiamento dos projetos.

Discutidas as razões, encerramos este trabalho destacando mais uma vez as contradições existentes em todo o processo de modernização realizado em Mogi das Cruzes. É essencial que pensemos criticamente as obras realizadas, para que possamos não apenas aceitar os discursos e justificativas apresentados pelos representantes do poder público e possamos perceber as graves disparidades sociais que não se resolvem com a execução de projetos como esse (e pior, tendem a se agravar). Afinal, a construção de largas avenidas, passagens subterrâneas modernas, córregos canalizados, como foram as intervenções em Mogi das Cruzes podem, em um discurso tecnicista, serem vistas como símbolos de modernidade e desenvolvimento da cidade, como um atestado do crescimento econômico possibilitado por um ótimo trabalho do poder público. Nesse sentido, as transformações urbanas ocorridas em Mogi das Cruzes poderiam ser justificadas pelo que Lefebvre (2011) denomina “urbanismo dos administradores ligado ao setor público” (LEFEBVRE, 2011, p. 31) ou seja, a concepção meramente técnica de

pensar a cidade a partir de padrões de eficiência e produtividade. No exemplo de Mogi, esse urbanismo se apresenta no discurso que valoriza a diminuição do trânsito, o recapeamento das vias, a criação de novas artérias de ligação rodoviária e a atração de investimentos. As transformações também poderiam ser explicadas pelo “urbanismo dos promotores de vendas” (LEFEBVRE, 2011, p. 32), definido por Lefebvre. Ou seja, aquele que visa a promover o setor imobiliário, ainda que no discurso se apresente como possibilidade de melhorar a vida dos habitantes, simplesmente pela efetivação de algumas reformas viárias.

Nossa análise, no entanto, é outra. Entendemos que as obras viárias não se prestam a atender as necessidades da maior parte da população mogiana, sobretudo das classes mais pobres. O investimento de mais de 300 milhões de reais em apenas três grandes obras voltadas aos interesses do capital industrial e financeiro é, ao mesmo tempo, um montante de 300 milhões de reais que não será utilizado para urbanizar bairros de periferia, criar infraestrutura de educação, saúde ou saneamento básico nas áreas mais carentes ou mesmo fornecer moradia à população em situação de rua que habita os limites do município. Sem falar de impactos mais diretos, como as desapropriações e transferências de moradia de centenas de famílias, para dar lugar às novas vias. Trata-se de escolhas do poder público em quem investir e a quem beneficiar. No fim, os benefícios maiores são destinados aos setores mais fortes da sociedade capitalista. Novamente, é a cidade sendo produzida como negócio, investindo para gerar lucratividade, e não bem-estar da população. É nesse sentido que a realização de obras como essas acaba reforçando desigualdades preexistentes, em vez de trabalhar para combatê-las.

O espaço urbano da Mogi das Cruzes pós-década de 2010 é, portanto, um espaço novo em aparência e em funcionalidades, mas semelhante nos problemas sociais e na existência de espaços segregados. Mais um espaço que assume seu papel como mercadoria e se torna cenário, pois, da reprodução do espaço urbano comandada pela lógica do sistema capitalista.

REFERÊNCIAS

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **A condição espacial**. São Paulo: Contexto, 2011. 157 p.

DAMIANI, Amélia Luisa. Cidades médias e pequenas no processo de globalização. Apontamentos bibliográficos. In: LEMOS, Amalia Inés Geraiges de; ARROYO, Mónica; SILVEIRA, Maria Laura (Organizadoras). **América Latina: cidade, campo e turismo**. São Paulo: Clacso - Conselho Latinoamericano de Ciências Sociais, 2006. p. 135-147. Disponível em: <http://biblioteca.clacso.edu.ar/ar/libros/edicion/lemos/00intro.pdf>. Acesso em: 05 ago. 2021.

DINIZ, Clélio Campolina; CAMPOLINA, Bernardo. A região metropolitana de São Paulo: reestruturação, re-espacialização e novas funções. **Revista Eure**, Santiago (Chile), v. XXXIII, n. 98, p. 27-43, maio 2007.

FERNANDES FILHO, Joaquim. **Processo de industrialização e desconcentração industrial em Mogi das Cruzes 1991 a 2007**. 2010. 140 f. Tese (Doutorado) - Curso de Ciências Sociais, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2010.

FUNDAÇÃO SEADE. **Retratos de São Paulo**. Disponível em: <http://produtos.seade.gov.br/produtos/retratosdesp/view/index.php?temaId=1&indId=13&locId=3530607&busca=>. Acesso em 08 ago. 2021.

GRINBERG, Isaac. **Memória Fotográfica de Mogi das Cruzes**. 1. ed. São Paulo: Editora Ex Libris, 1986. 181 p.

_____. **Mogi das Cruzes de Antigamente**. 1. ed. São Paulo: Saraiva, 1964. 240 p.

_____. **Viajantes ilustres em Mogi das Cruzes**. São Paulo: S. C. P., 1992. 176 p.

HARVEY, David. **O enigma do capital: e as crises do capitalismo**. Tradução de João Alexandre Peschanski. 1. ed. São Paulo: Boitempo, 2011. 235 p.

IBGE. **Produto Interno Bruto dos Municípios**. 2018. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/economicas/contas-nacionais/9088-produto-interno-bruto-dos-municipios.html?t=pib-por-municipio&c=3530607>. Acesso em 07 ago. 2021.

LANGENBUCH, Juergen Richard. **Estruturação da Grande São Paulo: estudo de geografia urbana**. 1. ed. Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia. Departamento de Documentação e Divulgação Geográfica e Cartográfica, 1971. 527 p. (A).

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. 5. ed. São Paulo: Centauro, 2011. 143 p.

OLIVEIRA, Elzira Lúcia de; TAVARES, Jéssica Monteiro da Silva. Deslocamento pendular intrametropolitano na Região Metropolitana de São Paulo. **Anais do XVI ENANPUR**, Belo Horizonte, v. 16, n. 1, p. 2-15, 2015.

SAINT-HILAIRE, Auguste de. **Segunda Viagem do Rio de Janeiro a Minas Geraes e a São Paulo (1822)**. Tradução de Affonso de Taunay. 2. ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1938. 222 p.

TIRICO, José Domingos. A região do Alto Curso Superior do Tietê. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, n. 4, Ano XXII, p. 519-583, out-dez. 1960.

ZALUAR, Augusto-Emilio. **Peregrinação pela província de S. Paulo (1860-1861)**. São Paulo: Livraria Martins Editora, 1976. 237 p. (Biblioteca histórica paulista, 2).

ZANIRATO, Sílvia Helena. História da ocupação e das intervenções na várzea do Rio Tietê. **Revista Crítica Histórica**, Maceió, v. 4, Ano II, p. 117-129, dez. 2011. Disponível em:

<http://www.revista.ufal.br/criticahistorica/attachments/article/108/Hist%C3%B3ria%20da%20ocupa%C3%A7%C3%A3o%20e%20das%20interven%C3%A7%C3%B5es%20na%20v%C3%A1rzea%20do%20rio%20tiet%C3%AA.pdf>. Acesso em 23 ago. 2021.