

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

**BIANCA JHENIPHER SILVA BALISA**

**A seletividade da urbanização na Avenida Industrial (Santo André – SP):  
uma leitura da paisagem**

**The selectivity of urbanization on Avenida Industrial (Santo André - SP): a  
reading of the landscape**

São Paulo  
2020

BIANCA JHENIPHER SILVA BALISA

**A seletividade da urbanização na Avenida Industrial (Santo André – SP):  
uma leitura da paisagem**

Trabalho de Graduação Individual apresentado  
ao Departamento de Geografia da Faculdade de  
Filosofia, Letras e Ciências Humanas da  
Universidade de São Paulo para a obtenção do  
título de Bacharela em Geografia.

Área de concentração: Geografia Humana

Orientadora: Prof<sup>a</sup> Dra. Isabel Aparecida Pinto  
Alvarez

São Paulo

2020

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

Catalogação na Publicação

Serviço de Biblioteca e Documentação

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

Bs

Balisa, Bianca Jhenipher Silva  
A seletividade da urbanização na Avenida  
Industrial (Santo André - SP): uma leitura da  
paisagem / Bianca Jhenipher Silva Balisa ;  
orientadora Isabel Aparecida Pinto Alvarez. - São  
Paulo, 2020.  
56 f.

TGI (Trabalho de Graduação Individual) - Faculdade  
de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da  
Universidade de São Paulo. Departamento de  
Geografia. Área de concentração: Geografia Humana.

1. Leitura da paisagem. 2. Seletividade na  
produção do espaço. 3. Gentrificação. 4. Direito à  
cidade. 5. Urbanização desigual. I. Alvarez, Isabel  
Aparecida Pinto , orient. II. Título.

*À meu amor, Hélio; minha irmã, Brunna e ao meu filho, Rafael*

## **AGRADECIMENTOS**

Agradeço primeiramente aos meus pais, pelo amor e esforços dedicados à minha criação e educação, sem eles, eu não conquistaria nada na minha vida.

Agradeço ao meu pequeno e maior amor da vida, Rafael, meu filho, por, em tão pouco tempo, ter ressignificado minha vida e ter sido o estímulo que me faltava para a finalização desse projeto.

Ao meu amor, Hélio, pelo companheirismo e paciência e até pelos puxões de orelha, que foram necessários durante o longo percurso deste trabalho.

Agradeço à minha irmã, Bruna, que me ajuda nas lidas da vida e que torna meus dias melhores e mais leves com sua inestimável presença.

Agradeço aos meus filhos de quatro patas Bimo e Lua, que são parte essenciais na minha vida.

Agradeço às minhas tias Janete e Luciene, pelo carinho e apoio. Elas me proporcionaram um lar acolhedor em São Paulo, e sem elas, não conseguiria concluir essa etapa da minha vida.

À minha grande amiga Luiza, que sempre me incentivou de forma carinhosa durante esse processo, e por todas as conversas que me ajudaram a entender um pouco mais sobre mim e sobre a vida.

Agradeço à minha orientadora professora Isabel Aparecida Pinto Alvarez, pela paciência, ensinamentos e estímulo que dispensou a mim.

Por fim, agradeço às pessoas que fizeram parte da minha jornada no Departamento de Geografia.

## RESUMO

BALISA, Bianca Jhenipher Silva. **A seletividade da urbanização na Avenida Industrial (Santo André – SP): uma leitura da paisagem.** 2020. 56 f. Trabalho de Graduação Individual, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2020.

A pesquisa aqui apresentada, teve como guia a visão e leitura geográfica da produção do espaço urbano como produtor de uma paisagem diversa e desigual. Pretende-se realizar reflexões acerca da dinâmica do modo de produção do capital como arquiteto da cidade e do urbano, e como essa dinâmica reflete na paisagem. O enfoque da pesquisa é a observação do espaço urbano com uma visão crítica quanto ao objetivo e interesse financeiro que o poder público e privado tem ao investir em grandes revitalizações em pequenas áreas da cidade. A gentrificação e a privação do direito à cidade é, muitas vezes, uma consequência (e até objetivo) das grandes reestruturações do espaço urbano. O trabalho está dividido em três partes; na primeira, discutimos sobre a relevância da leitura da paisagem para o entendimento geográfico do espaço e a construção do urbano. Na segunda, apresentamos um pouco sobre a história da cidade de Santo André e sobre alguns projetos de revitalização da cidade, com enfoque na Avenida Industrial. Na última parte, realizamos uma leitura da paisagem da Avenida Industrial, por meio de fotografias, identificando a seletividade desigual que foi dada na construção do espaço.

**Palavras-chave:** Paisagem; cidade; urbano; seletividade na produção do espaço; gentrificação, direito à cidade; Avenida Industrial; Santo André.

## ABSTRACT

BALISA, Bianca Jhenipher Silva. **The selectivity of urbanization on Avenida Industrial (Santo André - SP): a reading of the landscape.** 2020. 56f. Individual Graduation Work, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2020.

This research was guided by the geographic vision and reading of the production of urban space as a producer of a diverse and uneven landscape. It intends to carry out reflections on the mode of capital production as the architect of the city and the urban, and how this dynamic reflects in the landscape. The focus of the research is the observation of the urban space with a critical view on the objective and financial interest that the public and private authorities have when investing in major revitalizations in small areas of the city. Gentrification and disenfranchisement in the city is often a consequence (and even an objective) of the major restructuring of urban space. The paper is divided into three parts; in the first one, it is discussed the relevance of reading the landscape for the geographic understanding of space and the construction of the urban. In the second one, we present a little about the history of the city of Santo André and some of the city's revitalization projects, focusing on Avenida Industrial. In the last part, we perform a reading of the landscape of Avenida Industrial, using photographs, identifying an uneven selectivity that was given in the construction of the space.

**Keywords:** Landscape; city; urban; selectivity in the production of space; gentrification; the rights of the city; Avenida Industrial; Santo André.

## **LISTA DE FIGURAS**

Figura 1: Mapa da abrangência do Projeto Eixo Tamanduatehy.....	12
Figura 2: Mapa da Avenida Industrial.....	13
Figura 3: Mapa-múndi da população urbana (2017) .....	19
Figura 4: Brasão da São Paulo Railway.....	23
Figura 5: Mapa das ferrovias de São Paulo (até 1970) .....	24
Figura 6: Logomarca do projeto Cidade Futuro.....	32
Figura 7: Mapa pictórico da Avenida Industrial.....	37

## **LISTA DE TABELAS**

Tabela 1: Grandes instalações industriais no Eixo Tamanduatehy entre as décadas de 1910 e 1960.....	26
Tabela 2: Operações urbanas realizadas no Eixo Tamanduateí.....	34

## **LISTA DE FOTOGRAFIAS**

Fotografia 1: Locomotiva da São Paulo Railway.....	25
Fotografia 2: Terminal EMTU.....	38
Fotografia 3: Shopping Grand Plaza.....	43
Fotografia 4: Residencial Jardim do Parque.....	44
Fotografia 5: Parque Central e hotel Mercure.....	45
Fotografia 6: Fachada da Coop, em frente à Estação Prefeito Saladino.....	47
Fotografia 7: Pequenos estabelecimentos.....	48
Fotografia 8: Residências.....	49
Fotografia 9: Faculdade Anhanguera.....	50

## SUMÁRIO

RESUMO .....	6
1. Introdução.....	10
2. Capítulo 1: A paisagem e o urbano.....	17
2.1 A leitura da paisagem como método de estudo.....	17
2.2 O urbano.....	20
3. Capítulo 2: Santo André e Avenida industrial.....	24
3.1 O papel da indústria na produção da cidade de Santo André .....	24
3.2. Santo André e as Operações Urbanas Industriais I e II .....	29
3.3. Projeto Eixo Tamanduatehy.....	32
4. Capítulo 3: As diversas faces da Avenida Industrial.....	37
4.1. Primeiro trecho: do Viaduto Adib Chamas ao Viaduto Presidente Castelo Branco .....	38
4.2. Segundo trecho: do Viaduto Presidente Castelo Branco à divisa com São Caetano.....	45
5. Considerações finais .....	51
6. Bibliografia.....	533

## 1. Introdução

A identificação de São Paulo como metrópole industrial brasileira não é mais tão evidente na paisagem. Atualmente já se apresenta como metrópole financeira, onde um dos seus principais “produtos” é a própria cidade. A construção do urbano com a finalidade básica de produzir lucros e rendas, produz um espaço inacessível à população, que não tem meios de pagar por ele, e ao mesmo tempo, (economicamente) dinâmico aos seus produtores, e símbolo de status social a seus usuários.

Pode-se traçar uma relação entre a urbanização e a privação do direito à cidade. Uma vez que uma área da cidade passa por um processo de restruturação, em que se instala maior infraestrutura urbana, aquele local se valoriza, ou seja, passa a “custar mais”, e consequentemente “seleciona” o grupo/classe que pode ter acesso àquele espaço, privando assim, a população mais pobre de usufruir, mesmo os espaços que são denominados “públicos” uma vez que o custo com alimentação, lazer etc é mais caro nesses locais. Essa dinâmica de seletividade também é conhecida como gentrificação.

São lançados ininterruptamente grandes empreendimentos de ‘recuperação’ de qualquer área remanescente que ainda se preste a uma intervenção: resquícios de bairros operários, áreas fabris abandonadas, ou mesmo vazio deixado pelas torres gêmeas do World Trade Center. É evidente que o resultado é um forte processo de valorização fundiária e imobiliária, que transforma esses setores das cidades em nichos de oportunidades para o capital. Daí, decorre a chamada ‘gentrificação’ urbana, ou seja, a expulsão da população original e sua substituição por uma população de renda muito superior (FERREIRA, 2010, p. 188).

O poder público, que deveria, epistemologicamente, defender e garantir o bem estar social da população, sem distinção de classes, passa a ser mais um “membro” do grupo dos empresários, que barganha para lucrar com a construção da cidade. Assim, políticos e empresários são, muitas vezes a mesma pessoa ou grupo, consolidando a comercialização do urbano. David Harvey destaca o papel do Estado como protagonista do cenário do capital:

[...] O Estado constitui a entidade política, o corpo político, mais capaz de orquestrar arranjos institucionais e manipular as forças moleculares de acumulação do capital para preservar o padrão de assimetrias nas trocas mais vantajoso para os interesses capitalistas dominantes que trabalham nesse âmbito. [...] (HARVEY, 2012, p.111).

A comercialização do espaço urbano na Região Metropolitana de São Paulo, mais especificamente a região do Grande ABC, se intensificou após o fechamento de fábricas no processo de restruturação produtiva, deixando assim, grandes áreas desocupadas e subutilizadas, com grande potencial de reserva de valor.

Segundo o estudo de Oliveira (2018):

[um dos fatos] que contribuiu para o deslocamento das indústrias da RMSP para outras localidades foi o novo modus operandi, como a adoção do modo de operar o sistema no Just in Time, de modo que os componentes entram na fábrica no momento de iniciar o processo de montagem, caracterizando o processo de modernização da gestão empresarial na indústria de transformação do ABC e ao mesmo tempo tornava-se um processo difícil em função dos congestionamentos que dificultavam o atendimento da pontualidade em áreas metropolitanas (OLIVEIRA, 2018, p. 96 e 97).

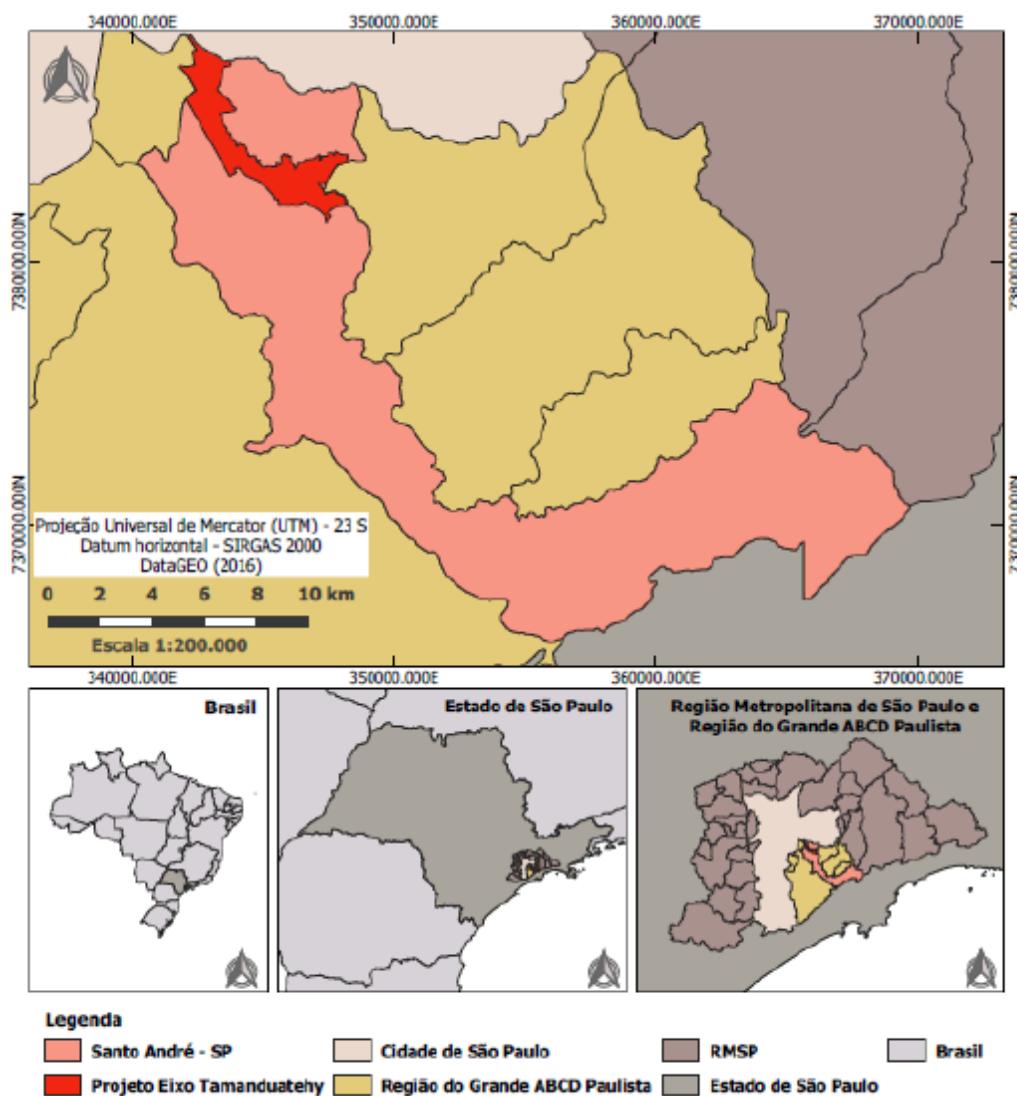
Como forma de revitalizar e agregar valor aos espaços urbanos subutilizado da região, uma série de Operações Urbanas Consorciadas foram implantados ao longo dos anos pós a restruturação produtiva. Operação Urbana Consorciada (OUC) é um instrumento urbanístico, previsto na Lei Federal 10.257, chamada de Estatuto da Cidade, que viabiliza as parcerias público-privadas para a realização de intervenções urbanas no Brasil.

Em 1996, a Operação Urbana Industrial I foi responsável pelo plano de alterações na Avenida Industrial, em Santo André. Essa avenida seguiu com a reestruturação com a operação Urbana Industrial II e foi seguida pelo projeto urbano Projeto Eixo Tamanduatehy, que surgiu em 1998, com o objetivo de reestruturar e requalificar o espaço urbano, com consequentes reestruturações

política, econômica, social e tecnológica para a cidade (Oliveira, 2018).

O Projeto Eixo Tamanduatehy tem presença incisiva do capital privado, e como tal, atende os interesses do capital e não da população como um todo. Como é observado no mapa 1, o projeto abrange uma grande área da região metropolitana de São Paulo, o chamado Grande ABC, com destaque para a cidade de Santo André. Neste estudo o zoom será direcionado à uma importante via dessa cidade, a Avenida Industrial (mapa 2).

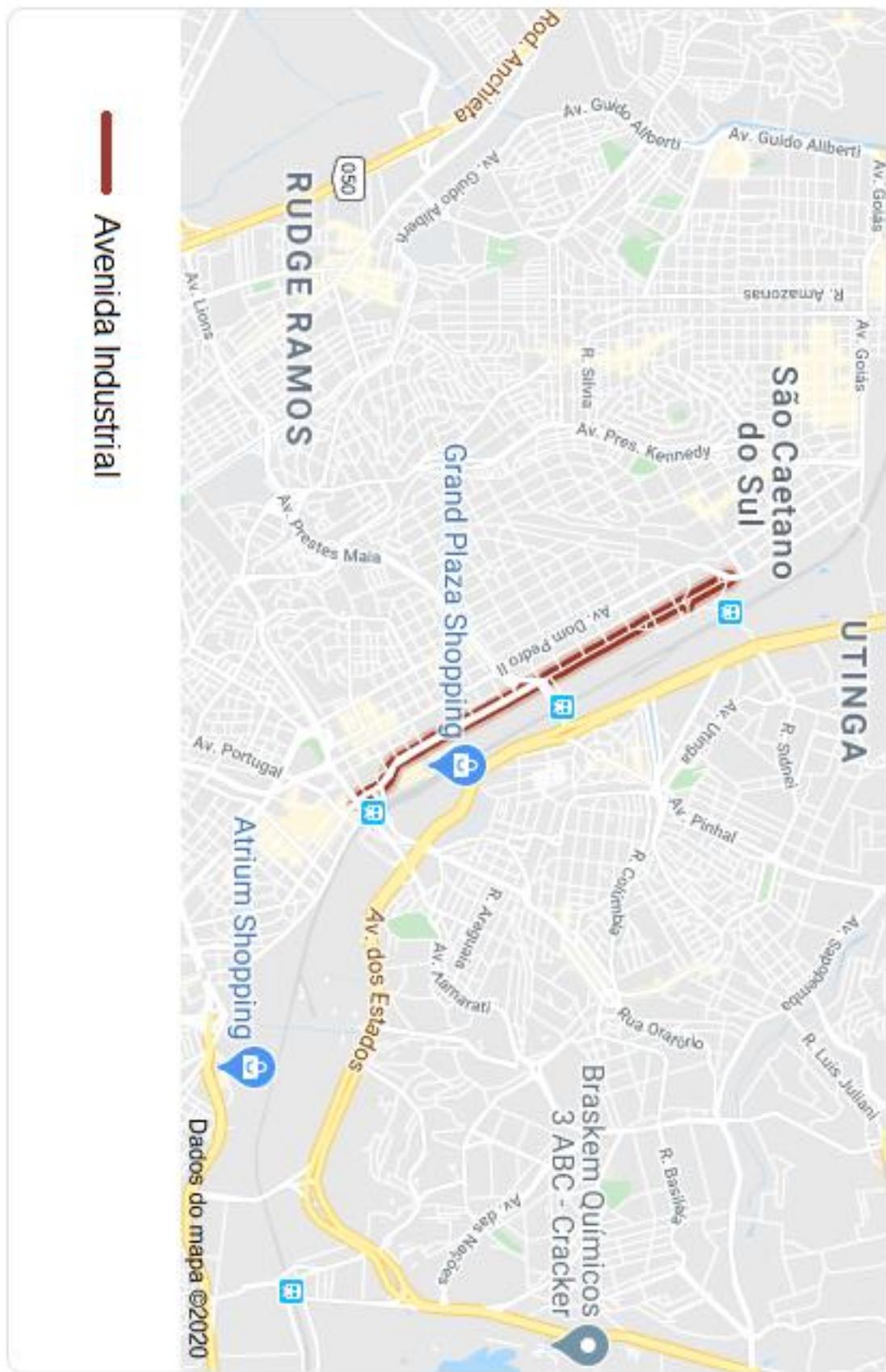
**Figura 1: Mapa da abrangência do Projeto Eixo Tamanduatehy**



Fonte: Oliveira, Roberlene Gonzales de. *Áreas contaminadas na região do Projeto Urbano Eixo Tamanduatehy e sua abordagem no planejamento urbano do município de Santo André - SP*. Universidade Federal do ABC (UFABC), 2018. p 24.



**Figura 2: Mapa da Avenida Industrial**



Fonte: Google Maps, 2020. Adaptado pela autora.

A restruturação urbana da Avenida industrial em Santo André, teve um processo claramente excludente, visando classes mais altas da população e levou a forte gentrificação do espaço. Esse fato é perceptível quando analisamos a avenida como um todo, tomando por base de comparação da área que sofreu mais investimentos em detrimento ao resto da avenida, com menos alterações.

Toda negociação do urbano se materializa na paisagem. É nela que fica estampada as escolhas políticas de privilegiar apenas uma pequena parte da população. A paisagem da cidade capitalista escancara a desigualdade urbana que culmina na gentrificação do espaço.

Alvarez, explica como a produção da cidade se realiza como mercadoria, quando os espaços são fragmentados e vendidos em parte, e assim, reproduzindo a seletividade dos investimentos:

[...] a paisagem da metrópole revela desigualdades que são socioespaciais, porque [são] fundamentadas num processo contraditório de produção social do espaço, no qual a valorização/circulação de capitais de diferentes níveis (locais, regionais e globais) pressupõe a produção da cidade (e da metrópole) como condição e meio de sua própria realização, o que implica na adoção de estratégias e alianças (no plano econômico e no econômico e político) que buscam viabilizar seus objetivos, qual seja a reprodução ampliada. De forma inerente, é preciso considerar a realização da vida neste processo e as limitações impostas à sua efetivação, na medida em que, ao mesmo tempo em que o espaço é produzido socialmente, sua apropriação privada, o uso se subordina à troca, já que essa apropriação é medida pela propriedade privada e para ter acesso a um 'pedaço' da cidade é preciso pagar por ele. Vendido aos pedados, o espaço se fragmenta, entra no circuito da mercadoria e da lógica de sua realização, torna-se parte do processo de produção da hierarquização, da funcionalidade, e seletividade que caracterizam a cidade (ALVAREZ, 2008, p. 15).

Assim, este presente estudo objetiva analisar o processo de seletividade

da urbanização ocorrido na Avenida Industrial após as operações urbanas I e II (e Projeto Eixo Tamanduatehy), a partir da leitura e estudo da paisagem, para o qual serão usadas fotografias. A análise irá abordar a Avenida como um todo, para assim, mostrar as diferentes paisagens encontradas ao longo dela, de acordo com o nível de intervenção das operações urbanas.

## **2. Capítulo 1: A paisagem e o urbano**

### **2.1 A leitura da paisagem como método de estudo**

No “universo” da Geografia, há diversos elementos que são objetos de estudo, o espaço geográfico, a dinâmica dos elementos naturais da Terra, como correntes marítimas e circulação de massas de ar, por exemplo, as fronteiras políticas de um território, suas regiões e a própria geopolítica. Mas há um elemento que é umas das bases do estudo da Geografia, a paisagem.

Milton Santos foi um dos grandes estudiosos sobre a epistemologia da paisagem, e afirmou:

A paisagem nada tem de fixo, de imóvel. Cada vez que a sociedade passa por um processo de mudança, a economia, as relações sociais e políticas também mudam, em ritmos e intensidades variados. A mesma coisa acontece em relação ao espaço e à paisagem que se transforma para se adaptar às novas necessidades da sociedade (SANTOS, 1997, p. 37).

Com o entendimento da paisagem como elemento mutável, que acompanha o desenvolvimento das diferentes sociedades, chega-se à compreensão da própria paisagem como um documento de linha histórica, que, ao longo das contínuas alterações, vai deixando “testemunhas” do tempo que passou em construções que mantiveram sua arquitetura, ou estrutura que data o período de seu auge.

[...] produto da ação do homem ao longo do tempo, a paisagem apresenta uma dimensão histórica. Na medida em que uma mesma paisagem ocorre em certa área da superfície terrestre, apresenta uma dimensão espacial. Mas a paisagem se constitui de valores, crenças, mitos e utopias. Neste sentido, tem assim, uma dimensão simbólica (CORRÊA, 1999, p.8).

O processo de urbanização exprime suas marcas na paisagem. Isso significa que, a construção do espaço montado pelo capital, deixa na paisagem o que isso tem de mais inerente em si, que é a segregação clara de classes de acordo com a “localidade” (onde está) do dinheiro. A metrópole de São Paulo é espelho dessa desigualdade, mas, além desse retrato, como metrópole, há

também uma característica específica em sua paisagem, como explica Carlos :

Na metrópole de São Paulo, o que aparece aos olhos do observador como diferenciações gritantes no plano da paisagem revela, na realidade, os espaços tempos da contradição entre os espaços integrados à economia global e as imensas periferias subordinadas e em fase de desintegração. Isso significa, portanto, que é necessário pensar o processo de urbanização em seus conteúdos mais profundos, o que é muito diferente de associá-lo ao simples comportamento populacional. Pensar os processos que são constitutivos da urbanização, para além da ideia de um crescimento populacional, sem, todavia, desconsiderá-lo, envolve, em primeiro lugar, localizar esse crescimento, que no caso brasileiro se dá principalmente nas periferias metropolitanas, num ritmo muito maior do que nos países do centro do capitalismo (CARLOS, 2009, p. 304).

Como afirma Carlos (2009) no trecho acima, para entender a paisagem urbana da metrópole de São Paulo, é preciso ir além de meros dados populacionais, e ainda assim, incluí-los na análise junto à observação da paisagem. Mas, é preciso destacar as diferenciações, que revelam as contradições da produção do espaço; isso seria ir além do crescimento populacional para compreender os conteúdos da urbanização.

Além da observação sistêmica da paisagem, deve-se levar em conta algumas “peças” que a paisagem pode pregar, quando sua observação não se baseia em todo contexto que a envolve, pois, é preciso reconhecer que nem sempre a realidade é visível, tão pouco esclarece completamente o que, de fato acontece no espaço, ou seja, a paisagem “crua” pode “mentir” (Claval, 2004)

No espaço controlado pelo capital, a paisagem é construída como cenário, e “solta” de seu histórico de construção, pode parecer, por exemplo, com um lugar inclusivo, quando, na verdade é excludente. É o caso do uso da palavra “público”, que faz um ambiente parecer acessível e disponíveis à todas as camadas sociais, mas, muitas vezes é apenas um artifício ficcional do poder público, junto ao capital privado para construção do urbano socialmente desigual (Serpa, 2010).

Sobre isso, Serpa afirma:

A palavra de ordem é investir em espaços públicos “visíveis”, sobretudo os espaços centrais e turísticos, graças às parcerias entre os poderes públicos e as empresas privadas. Esses projetos sugerem uma ligação clara entre “visibilidade” e espaço público. Eles comprovam também o gosto pelo gigantismo e pelo “grande espetáculo” em matéria de paisagismo, arquitetura e urbanismo. De forma deliberada, os novos parques públicos se abrem mais para o “mundo urbano exterior” e inscrevem-se em um contexto geral de “visibilidade completa” e espetacular. Projetados e implantados por arquitetos e paisagistas ligados às diferentes instâncias do poder local – verdadeiras “grifes” do mercado imobiliário –, os novos parques se tornam também importante instrumento de valorização fundiária na cidade contemporânea (SERPA, 2003). Analisando criticamente esse último exemplo, pode-se dizer que a paisagem produzida pelos paisagistas, arquitetos e urbanistas é também uma paisagem não-cidadã, já que os parques urbanos não podem ser considerados em sentido pleno e irrestrito como públicos. Se for certo que o adjetivo “público” diz respeito a uma acessibilidade generalizada e irrestrita, um espaço acessível a todos deve significar, por outro lado, algo mais do que o simples acesso físico a espaços “abertos” de uso coletivo. [...] (SERPA, 2010, p. 135 e 136)

Assim, é preciso afirmar que, a leitura da paisagem proposta nesse trabalho, pretende circundar, criticamente, sua construção além do visível. Pois, como coloca Serpa (2010),

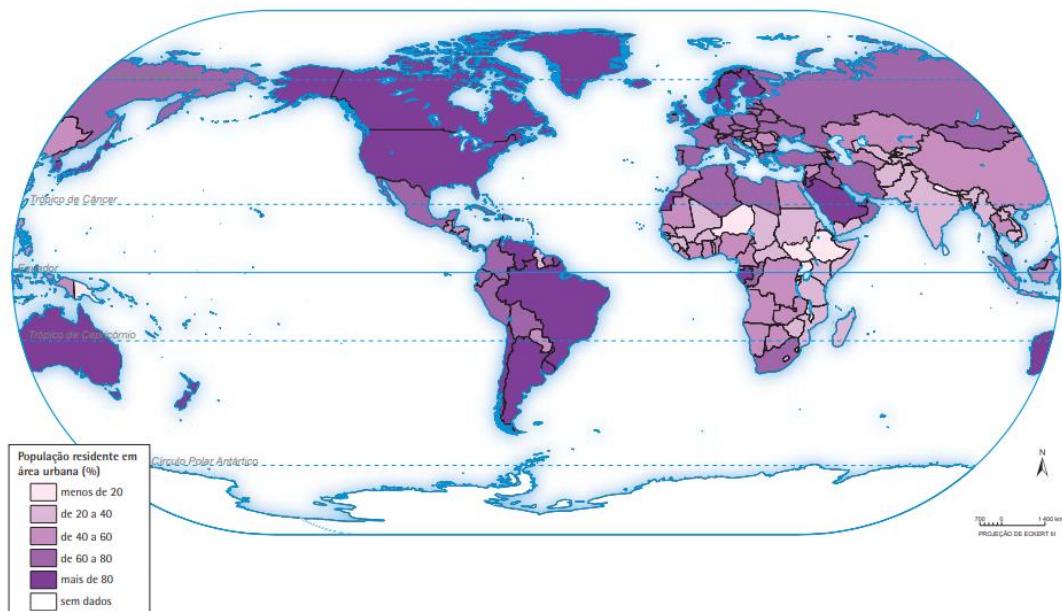
É preciso reconhecer, como Claval, a paisagem enquanto convivência, explorando seus “fios cruzados e trocas recíprocas” (CLAVAL, 2004, p. 49). Vista assim, a paisagem é, ao mesmo tempo, marca e matriz, já que, ao que parece, “as sociedades organizam seus ambientes em função da percepção que elas têm deles e, reciprocamente, parece que elas os percebem em função da organização que dão a eles” (BERQUE, 1999, apud CLAVAL, 2004, p. 50). (SERPA, 2010, p. 136).

Dessa forma, desde que se mantenha um olhar crítico e contextual da paisagem, a escolha da leitura da paisagem como método de estudo desse trabalho se justifica pela a importância desse elemento para a compreensão da produção do espaço urbano, que envolve identificar e pensar sobre os agentes de sua produção, como o Estado ( em diferentes níveis), as incorporadoras e construtoras, os proprietários fundiários, os investidores do mercado financeiro que têm como ativos fragmentos do espaço e a sociedade de classes.

## 2.2 O urbano

O urbano é uma realidade no cotidiano de mais da metade<sup>1</sup> da população mundial, segundo dados da ONU. O mapa abaixo apresenta a porcentagem da população que mora em cidades disposto por países.

**Figura 3: Mapa-múndi da população urbana (2017)**



Fonte: Atlas Geográfico escolar. 8. ed. Rio de Janeiro: IBGE, 2018. Disponível em: <[https://atlassescolar.ibge.gov.br/images/atlas/mapas\\_mundo/mundo\\_populacao\\_urbana.pdf](https://atlassescolar.ibge.gov.br/images/atlas/mapas_mundo/mundo_populacao_urbana.pdf)>. Acesso em: 10 maio. 2020.

<sup>1</sup> Segundo dados da ONU, 54% da população mundial vive em áreas urbanas. Disponível em: <[www.unric.org/pt/actualidade/31537-relatorio-da-onu-mostra-populacao-mundial-cada-vez-mais-urbanizada-mais-de-metade-vive-em-zonas-urbanizadas-ao-que-se-podem-juntar-25-mil-milhoes-em-2050](http://www.unric.org/pt/actualidade/31537-relatorio-da-onu-mostra-populacao-mundial-cada-vez-mais-urbanizada-mais-de-metade-vive-em-zonas-urbanizadas-ao-que-se-podem-juntar-25-mil-milhoes-em-2050)>. Acesso em: 3 nov. 2018.

Porém, é preciso cautela para o uso desses dados no entendimento do que é o urbano de fato, pois, para esses levantamentos, leva-se em conta apenas o número de pessoas que vivem nas cidades. E, apesar da relação cidade / urbano ser intrínseca e indissociável, esses dois elementos são distintos.

Sobre a diferenciação entre cidade e urbano, ALVAREZ explica:

Enquanto a cidade se designa como forma do adensamento das construções, da população, o urbano compreende a forma da reunião e simultaneidade; é o terreno por onde se dispersa a modernidade e a cotidianidade, por meio da ação do Estado. Na formação da sociedade urbana, a cotidianidade – entendida a mediação entre o indivíduo e a história, como lugar da exploração e a alienação, do consumo dirigido -, se instaura. (ALVAREZ, 2008, p. 16).

Ainda assim, pode-se dizer que o urbano já é tão concreto, que para maior parte das pessoas seu surgimento e continuidade é apenas resultado de um processo natural, o que o torna comum e aparentemente “desvendado”. Porém, no âmbito acadêmico, a definição e funcionalidade que o termo urbano impõe, ainda é bastante discutido.

Um dos grandes estudiosos sobre o urbano foi Henri Lefebvre. Para ele, o urbano não era apenas resultado das necessidades de uma aglomeração em determinado espaço geográfico, Lefebvre o definia como uma simultaneidade, uma reunião, e mesmo como uma forma social que se afirma (1986, p. 159). Isso significa que o urbano atende e se “reinventa” de acordo com as necessidades socioeconômicas da população. Atualmente, o capitalismo e sua necessidade constante de obter sempre mais lucro, definem cada vez mais os moldes do espaço urbano.

A urbanização está inteiramente presente na lógica de produção capitalista, sendo este sistema alimentado pela cidade. A cidade foi e ainda é a materialização do capital [...] a cidade recebe em seu seio como "capital", o próprio poder capitalista, o Estado". O Estado é a peça final que "monta" a cidade

de acordo com seus interesses que está inteiramente ligado ao aumento constante do capital, logo o capital é o centro das funções da cidade.

É importante deixar claro a distinção entre o urbano e a cidade, Lefebvre deixa clara essa diferença quando diz

O urbano distingue da cidade precisamente porque ele aparece e se manifesta no curso da explosão da cidade, mas ele permite reconsiderar e mesmo compreender certos aspectos dela que passaram despercebidos durante muito tempo: a centralidade, o espaço como lugar de encontro, a monumentalidade etc. (LEFEBVRE, 2008, p. 152)

A cidade capitalista é formada ou construída prioritariamente em função de algum instrumento do capitalismo, para o desenvolvimento do sistema. Ela é colocada ainda como dependente do valor de uso e valor de troca. Em mais uma das teses lefebrianas, é explicado:

a cidade e a realidade urbana dependem do valor de uso. O valor de troca e a generalização da mercadoria pela industrialização tendem a destruir, ao subordiná-las a si, a cidade e a realidade urbana, refúgios do valor de uso, embriões de uma virtual predominância e de uma revalorização do uso. (LEFEBVRE, 1991, p. 6)

Tendo a cidade historicamente sendo produzida como obra, no capitalismo, ela concentra o processo de acumulação do capital e a urbanização aparece para concretizar a realização do valor de uso e valor de troca. Áreas urbanizadas são mais valorizadas, porque contém valor, materializado nas diferentes edificações e infraestrutura. Mas, dentro das áreas urbanas, a distribuição dessa materialidade é bastante desigual, principalmente nas cidades da periferia capitalista. A produção da cidade é, nessa lógica, realizada em função dos interesses do mercado, dos capitais envolvidos na sua concretização.

A perda do sentido do uso do espaço é a principal consequência, uma vez que é onde o sistema do capital toma conta, nos obrigando hoje à utilização de "mediadores" para que haja interação entre as pessoas, nada é feito sem gasto ou pelo menos o propósito é que nada seja feito sem gasto, e os shoppings são

o maior exemplo disso. Além disso nos limita ainda à lugares determinados, de acordo com o poder aquisitivo.

É possível questionar se de fato a cidade capitalista pode ser usufruída por todos. Acredita-se que temos direito de ir e vir, mas é nítido que somos limitados pela condição social. Não frequentamos lugares que "não cabem no nosso bolso". Levando em conta isso a cidade é um direito a ser adquirido, foi perdido o direito à todos os espaços, e as classes mais desfavorecidas são as que adquirem os menores espaços. O que leva esse abismo a ficar cada vez maior é a urbanização desigual.

Existe um resquício de resistência, que se materializa, por exemplo nas vilas operárias que se preservam ao longo do tempo, ou ocupações de prédios abandonados nos centros das cidades. Porém a pressão pela modernidade se torna mais forte, isso deve-se à preparação que o sistema capitalista de produção faz antes mesmo de implantar "algo novo", como usar o *marketing* para divulgar essa mudança como algo necessário e incrível para o espaço. Estamos aptos a aceitar o novo, e assim como no livro ficcional de Aldous Huxley "Admirável Mundo Novo" qualquer ato que demonstre aversão a isso causa estranhamento.

A necessidade da replicação do capital, exige uma constante reconstrução do espaço, assim como torna os produtos eletrônicos obsoletos, o capital também torna os espaços, que apresentam sempre a "necessidade" da construção do novo. Os grandes empreendimentos urbanos derivam dessa necessidade e visam a valorização de algumas áreas da cidade, esperando, assim, retorno financeiro. Os grandes projetos de reestruturação são, em sua maioria parcerias da iniciativa privada com o estado. Como afirma Adriano Botelho:

grandes operações de rearranjo espacial são levadas a cabo pelo Estado, em parceria com o capital, com a finalidade de criar novos espaços que sirvam à lógica de circulação do capital [...] (BOTELHO, 2007, p. 24)

### **3. Capítulo 2: Santo André e Avenida industrial**

#### **3.1 O papel da indústria na produção da cidade de Santo André**

A história do município de Santo André acompanha a formação do Brasil antes mesmo dele existir como território. Entre as numerosas expedições de Portugal e Espanha, para explorar o território, João Ramalho fez surgir um povoado próximo ao Planalto de Piratininga, entre 1500 e 1510, que denominou Borda do Campo, onde vivia a tribo dos Guaianas, uma vez que se casou com Bartira, filha do cacique Tibiriça. Após ter fundado São Vicente, em 1532, Martin Afonso de Sousa oficializou a vila de Santo André da Borda do Campo. (IBGE, 2020).

João Ramalho mantinha um bom relacionamento com os indígenas da região, e isso não era visto com bons olhos pelos jesuítas, e, assim que o povoado deu sinais de não prosperar, o governador-geral, Mem de Sá, cedeu à pressão e decidiu extinguir a vila em 1560. Os habitantes foram transferidos para São Paulo de Piratininga. A vila de Santo André se tornou um local de passagem para os viajantes que percorriam o caminho entre o litoral e o interior, e assim permaneceu por um longo período. (BARREIRA, 2015, p. 11).

Em 1735 os viajantes que por ali passavam ergueram uma capela, onde faziam suas paradas para oração. Habitantes começaram a se concentrar em torno dessa capela, que, em 1805, tornou-se curato. Em 1812, o Marquês de Alegrete elevou a localidade à categoria de freguesia, nomeando-a como São Bernardo, uma fazenda que existia nas imediações. (IBGE, 2020).

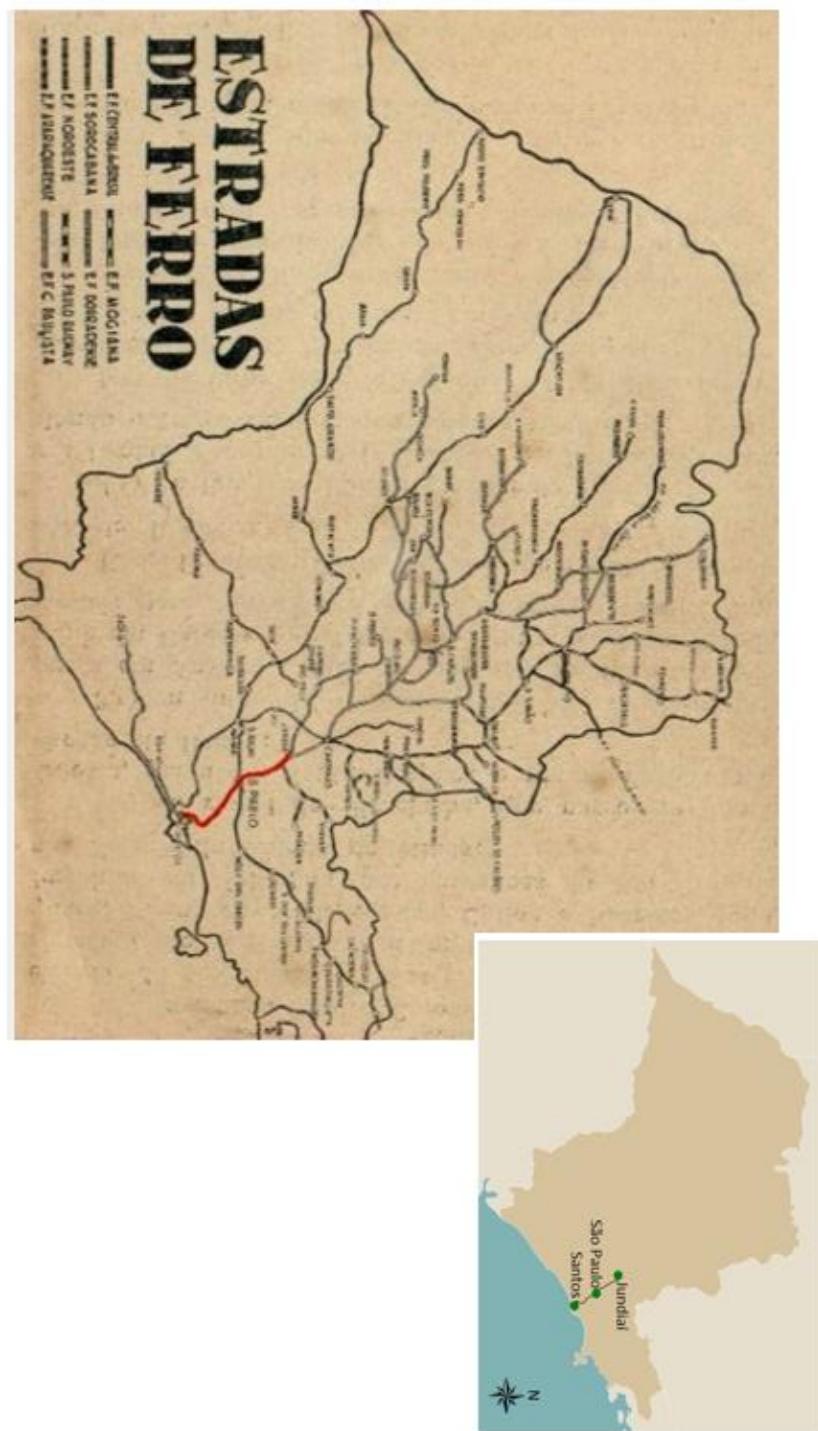
Durante esses três séculos, a localidade de Santo André seguiu sem muita relevância, mas, o cenário mudou drasticamente com a construção da ferrovia SPR (São Paulo Railway) para o transporte do café produzido no interior para o porto de Santos. A ferrovia partia do município de Jundiaí até o porto de Santos.

**Figura 4: Brasão da São Paulo Railway**



As siglas desta ferrovia estão marcadas em várias estações que ainda mantêm a arquitetura original.

**Figura 5: Mapa das ferrovias de São Paulo (até 1970)**



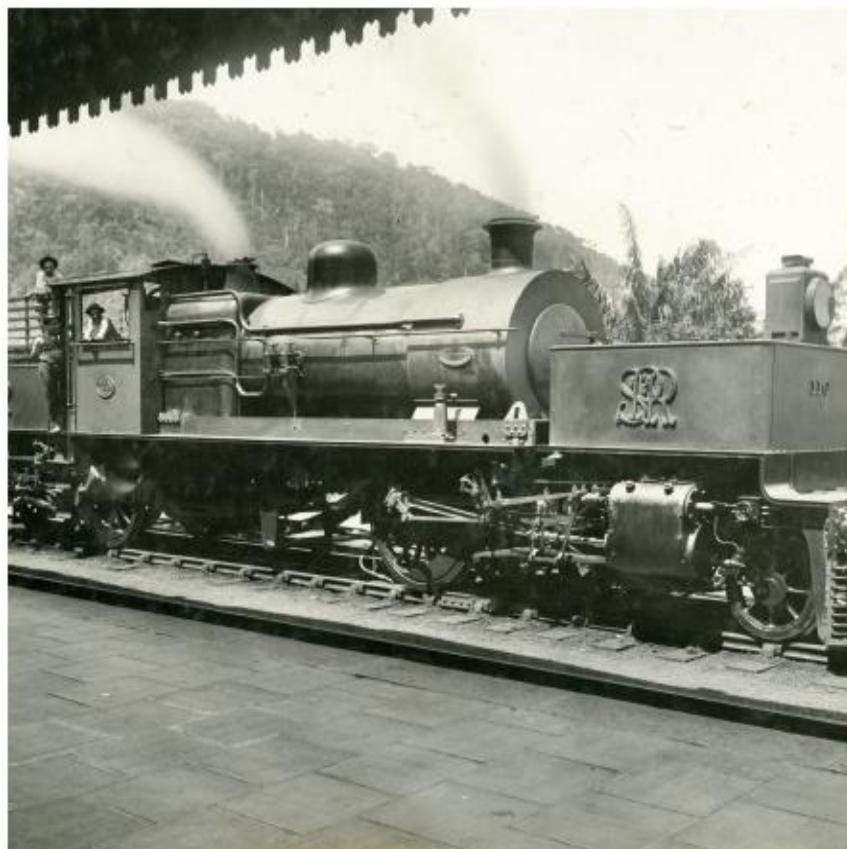
Destacado em vermelho o percurso da SPR, ligando o Porto de Santos à cidade de Jundiaí.

Fontes: SANTOS, Cecília Rodrigues dos; LAGE, Claudia; SECCO, Gustavo. São Paulo Railway 150 anos. Patrimônio industrial ferroviário ameaçado. Disponível em: <[www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/17.201/6435](http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/17.201/6435)>. Acesso em: 10 fev. 2020.

Localizador: MUSEUS Ferroviários SP. Disponível em: <<http://museusferroviarios.net.br/antigas-companhias/sao-paulo-railway>>. Acesso em: 10 fev. 2020. (Montagem da autora).

Em 1867, a inauguração da ferrovia e da estação São Bernardo (hoje, chamada estação Prefeito Celso Daniel) foi um marco para o ressurgimento da relevância local. (BARREIRA, 2015, p. 11).

Abaixo, uma fotografia da locomotiva em operação na São Paulo Railway, no começo do século XX.



Acervo do Arquivo Público do Estado de São Paulo  
**Fotografia 1: Locomotiva da São Paulo Railway.**

As linhas da ferrovia foram uma mudança determinante na paisagem e na dinâmica da localidade de Santo André, como sintetiza Alvarez:

A inauguração da estação em 1867 mudou a dinâmica de ocupação na freguesia de São Bernardo do Campo, cuja área equivalia razoavelmente a dos atuais municípios do ABC, pois estimulou a formação de um núcleo urbano ao seu redor, que passou ‘a concorrer’ com a sede da Freguesia situada junto ao povoamento tradicional em torno do pouso dos tropeiros, cuja localização reporta-se, segundo Médici (2000), ao atual centro do município de São Bernardo.

O crescimento do núcleo em torno da estação ferroviária do final do século XIX e começo do XX induziu a criação, em 1910, de um distrito de Paz, com o nome de Santo André. Em 1889, a freguesia de São Bernardo (que incluía o distrito de Santo André) foi elevada à condição de município e, em 1938 a sede, bem como o nome do município foi transferida de São Bernardo para Santo André. Tal trajetória evidencia a importância que o crescimento industrial e urbano, vinculado à implantação da ferrovia ao longo do Tamanduateí, teve para consolidação do poder político no local, transferindo-se a administração para Santo André. (ALVAREZ, 2008, p. 47).

Como afirma Barreira (2015), o início do século XX foi marcado por um intenso processo de industrialização próximo aos trilhos da ferrovia. Isso se deve, principalmente, pelo processo expansão da atividade industrial na cidade de São Paulo, em busca de maiores lucros, buscou terreno fora da cidade, muitas das indústrias foram transferidas para os municípios vizinhos como Santo André, São Bernardo do Campo e Guarulhos. Essas cidades ofereciam atrativos como isenção de impostos e oferta de terrenos próximo ao leito do rio Tamanduateí, o que incentivou a instalação de novas indústrias (SAKATA, 2006).

Veja abaixo as grandes instalações industriais que foram implantadas ao longo do Eixo Tamanduatehy até meados do século XX.

**Tabela 1: Grandes instalações industriais no Eixo Tamanduatehy entre as décadas de 1910 e 1960**

Ano	Indústria
1913	Indústria Química Rhodia Brasileira
1919	Indústria Metalúrgica Lidgerwood
1919	Fichet E. S. Haumont (Fábrica de Material de Construção)
1923	Pirelli - Fábrica de pneus e condutores elétricos
1923	Indústria Têxtil Rhodia Brasileira – Rhodaseta, fios sintéticos
1933	Laminação Nacional de Metais
1936	Moinho Fanucci
1937	Fábrica de Fiação e Tecelagem Tognato
1937	Moinho Santista, instalado na antiga Fábrica Ipiranguinha
1940	Fábrica de Pneus Firestone
1945	Eletrocloro, fábrica de cloro, ácido clorídrico, soda cáustica e hipoclorito

1945	General Eletric
1948	Companhia Brasileira de Cartuchos (CBC)
1951	Elevadores Otis
1954	Refinaria de Petróleo União S/A

Fonte: Oliveira, Roberlene Gonzales de. **Áreas contaminadas na região do Projeto Urbano Eixo Tamanduatehy e sua abordagem no planejamento urbano do município de Santo André - SP.** Universidade Federal do ABC (UFABC), 2018. p 46.

Esse cenário de desenvolvimento industrial era refletido no Brasil, que presenciou grandes transformações políticas, sociais e econômicas após a Revolução de 1930. A política de substituição das importações iniciou um processo de construção e desenvolvimento do parque industrial produtor de bens de consumo não duráveis, que ficou concentrado em São Paulo e no Rio de Janeiro. Os anos que se seguiram após 1930, foram marcados por intenso esforço dos governos para expandir esse desenvolvimento industrial, para isso, foi criada uma legislação de trabalho urbano, incentivando o êxodo rural, resultando no rápido crescimento da população nas cidades, crescendo na mesma proporção o contingente de mão de obra barata e não qualificada. (SINGER, 1980).

O desenvolvimento industrial foi, concomitantemente, causa e consequência do crescimento da mancha urbana e zona metropolitana de São Paulo. Carlos (2009), explica sobre o contexto do processo industrial em São Paulo.

[...] para entender o contexto e as transformações da cidade de São Paulo, bem como seu ritmo de crescimento, é preciso entender a urbanização como consequência de um processo de industrialização “dependente” – ou seja, relativa ao lugar que o Brasil ocupa na divisão internacional do trabalho como exportador de produtos agrícolas e importador de produtos manufaturados – fundada em altas taxas de exploração da força de trabalho (baixos salários), e “poupadora de mão de obra”; isto é, a industrialização, ao se realizar, deixou à margem do setor produtivo uma “quantidade significativa de força de trabalho” para além do contingente de “exército industrial de reserva” que só pôde sobreviver mediante o desenvolvimento de uma economia chamada de informal. [...] (CARLOS, 2009, p. 304)

Esses moldes de industrialização geram um espaço urbano desigual e excludente, como Carlos (2009) conclui:

[...] Assim, o modo como o processo de industrialização se realizou gerou uma urbanização profundamente desigual, criando separações entre o centro e a periferia como particularidade da metrópole em constituição. Com isso localizou uma massa expressiva de trabalhadores em áreas sem equipamento e moradias precárias. [...]

(CARLOS, 2009, p. 305).

Como pode ser observado, o município de Santo André foi “moldado” com todas essas peças características de um crescimento urbano consequente da industrialização e a Avenida Industrial foi, concomitantemente, causa e consequência desse molde.

Com cerca de quatro quilômetros, a avenida localiza-se paralela à linha do trem que segue em direção à São Caetano. A avenida foi aberta na década de 1920, quando os bairros Jardim, Campestre e Utinga foram loteados. O seu propósito, desde o planejamento, era o de que houvesse a instalação de diversas indústrias, e assim ocorreu (ALVAREZ, 2008).

### **3.2. Santo André e as Operações Urbanas Industriais I e II**

A cidade de Santo André foi fundada sobre os veios industriais e hoje sofre um processo restruturação produtiva (desindustrialização relativa) e urbana. As cidades da metrópole paulistana vêm passando, ao longo dos anos, por esse processo, como afirma Lencioni

[...] Nesse processo em que a metrópole de São Paulo conhece uma desindustrialização relativa, afirma-se cada vez mais, a cidade de São Paulo como centro de serviços, informação, gestão, coordenação e controle do capital. (LENCONI, 2004, p. 161)

A desindustrialização coloca em cena um novo tipo de mercado do espaço, o mercado imobiliário.

Atualmente, a metrópole paulista vive um novo momento, relacionado às novas condições de reprodução social,

vinculadas às metamorfoses do capitalismo mundial que aponta, entre outras coisas, para a reestruturação produtiva, o crescimento de novos setores de atividade, a reafirmação da cotidianidade programada, através da qual o tempo e o espaço ficam aprisionados cada vez mais à lógica e a forma da mercadoria e à autonomização do capital financeiro e sua relação com o setor imobiliário, pela mediação do Estado, que lança mão de seu poder de dominação (através de leis, decretos, obras, parcerias), para garantir a reprodução, reforçando a hierarquização, a especialização e as desigualdades sócio-espaciais. (Alvarez, 2008, p. 20).

A área onde se concentravam a maior parte das indústrias de Santo André fica próxima ao centro da cidade, cercado por estrutura urbana, que caracteriza o interesse imobiliário pela região valorizada. Essa dinâmica, que ocorre em metrópoles, é mais elucidada abaixo pela professora Ana Fani:

O momento atual sinaliza, portanto, uma transformação no modo como o capital financeiro se realiza na metrópole hoje: a passagem da aplicação do dinheiro do setor produtivo industrial ao setor imobiliário, associado ao conjunto das indústrias voltadas à construção civil. Assim, a mercadoria-espacó mudou de sentido com a mudança da orientação das aplicações financeiras, que produz o espaço como “produto imobiliário”. Por sua vez, esse processo requer uma outra relação Estado/espacó – pois só ele é capaz de atuar no espaço da cidade mediante políticas que criam a infraestrutura necessária para a realização desse “novo ciclo econômico”, além da redefinição da lei de zoneamento, e da desapropriação das áreas necessárias para a construção de um “novo espaço”. Nesse sentido, a produção do espaço se realiza num outro patamar: o espaço como momento significativo e preferencial da realização do capital financeiro, como condição e produto desse processo. (CARLOS, 2009, p. 23)

Nesse cenário temos a grande restruturação da Av. Industrial, em Santo André. Esse processo de restruturação traz consigo o poder da mudança total da paisagem em seu entorno. A partir da mudança da paisagem, há uma

alteração em todo modo de vida contido no local.

A operação Urbana I foi instituída por uma lei (Lei específica nº 7.496/97), em 1996, anterior ao plano diretor e também à Lei federal nº 10.257 ..., chamada de Estatuto da Cidade. Esta lei, junto ao Plano Diretor da cidade, oficializou a série de mudanças na Avenida Industrial. Havia uma grande área onde era instalado o antigo prédio da Indústria Black & Decker e essa operação propiciou a construção de um shopping nesse local. Como sintetizou Oliveira, 2018:

As diretrizes urbanísticas fornecidas pela PMSA promoveram as seguintes melhorias para a cidade com a implantação do ABC Plaza Shopping, tais como:

- A implantação do projeto de revitalização urbanística ao longo de 500 m da Av. Industrial, permitindo a duplicação da via, readequação dos passeios, mobiliário urbano, iluminação pública e semaforização de trânsito;
- Construção da piscina de retenção de drenagem, a fim de diminuir os alagamentos nesta região; - Espaços semi-públicos com uso de áreas privadas para praça pública. (OLIVEIRA, 2018, p. 98).

Uma vista mais grossa do projeto mostra uma série de benefícios para a cidade. Mas não podemos ignorar a intenção comercial da restruturação, que além de visar um grande lucro pelas construtoras, promove a seletividade e gentrificação do espaço, para a construção de uma grande infraestrutura para um bairro elitizado, como veremos mais a frente.

As obras foram realizadas pelos incorporadores Cyrella Empreendimentos Imobiliários e Brazil Realtty, através de negociação com a prefeitura, que concedeu isenção de IPTU por um período de 5 anos e Outorga Onerosa do Direito de Construir. (ALVAREZ, 2008). A Outorga onerosa do direito de construir é uma ferramenta legal que reconhece a distinção entre o direito de propriedade e o direito de construir, atribuindo ao poder público a propriedade sobre os direitos construtivos e o poder de vendê-los àqueles que quiserem exercê-la na propriedade urbana. O objetivo dessa ferramenta é recuperar parte da valorização proporcionada por legislações que alterem o direito do uso do solo

para determinado imóvel ou região.

Dando continuidade à Operação Urbana Industrial I, a Operação Urbana Industrial II, previu a construção de dois hotéis (padrões 3 e 4 estrelas), mais centro de convenções mais doação de área do terreno do parque público já existente.

Nessa fase, como sintetizou Alvarez (2008):

Os benefícios previstos ao empreendedor na Lei 7873, de Operação urbana Industrial II, foram: a) alteração de zoneamento, permitindo-se o residencial, comercial, prestação de serviços, institucional e flat; b) permissão para desmembramento do terreno desde que os lotes tivessem pelo menos 2.700m; c) aumento do potencial construtivo; d) gabarito de 41 metros, a contar do piso térreo; e) dispensa de pilotis. Em contrapartida, o empreendedor interessado deveria doar faixa do terreno (no mínimo 20% do total) para a ampliação do parque e deveria arcar com as despesas de sua reforma, inclusive no trecho doado. (ALVAREZ, 2008, 184)

Ainda como afirma Alvarez sobre esses projetos:

A partir dessas operações, tem se registrado um conjunto de investimentos ou simplesmente a venda de imóveis de grande porte que sinalizam para a constituição de dois fortes núcleos de valorização imobiliária no interior do projeto Eixo. (ALVAREZ, 2008, 176)

### **3.3. Projeto Eixo Tamanduatehy**

Seguindo o andamento das grandes operações urbanas, em 1997, o então prefeito de Santo André, Celso Daniel, lançou o Projeto Santo André Cidade Futuro, que é a raiz do Projeto Eixo Tamanduatehy. A ideia era pensar a cidade de Santo André, para alcançar expectativas propostas em 2020. Para isso, uma equipe técnica multidisciplinar e a comunidade civil discutiria os principais problemas da cidade, em buscas de soluções. Veja imagem abaixo:

**Figura 6: Logomarca do projeto Cidade Futuro**



O projeto foi se realizando em paralelo às discussões sobre o Plano Diretor da Cidade. Ao final, o texto da lei do plano diretor, publicado em 2004, incluiu a demarcação de uma área que foi classificada como uma zona de reestruturação urbana. Como diz o texto da lei:

**Lei 8696**

[...]

**SUBSEÇÃO II DA ZONA DE REESTRUTURAÇÃO URBANA**

Art. 41. A Zona de Reestruturação Urbana caracteriza-se pela predominância de uso misto, carência de equipamentos públicos e incidência de edificações não utilizadas e terrenos subutilizados ou não utilizados.

Art. 42. São objetivos da Zona de Reestruturação Urbana:

- I. reconverter e implantar novos usos e atividades, inclusive o habitacional;
- II. requalificar a paisagem;
- III. estabelecer um controle ambiental eficiente;
- IV. valorizar e proteger o patrimônio cultural.

[...]

Fonte: SANTO ANDRÉ. Plano Diretor. Disponível em:  
[www.cmsandre.sp.gov.br/index.php?option=com\\_content&am](http://www.cmsandre.sp.gov.br/index.php?option=com_content&am)

[p;view=article&id=505&Itemid=64>](#). Acesso em: 15 jun. 2020.

Como se observa, se baseia na existência de um eixo linear, com área de 12,8 km<sup>2</sup> e 10,5 km de extensão, conformado pelo rio Tamanduateí (que atravessa o ABC e deságua no rio Tietê) e pelo sistema de transporte, composto pela antiga ferrovia Santos-Jundiaí (8) e pela Avenida dos Estados (TEXEIRA, 2010).

Como explica Teixeira:

Tem-se, dessa forma, a utilização do conceito clássico de “eixo urbano”, entendido como modo principal de organização do crescimento da cidade, geralmente representado por uma grande avenida, servindo para desencadear processos de transformação interna. [...] (TEIXEIRA, 2010)

Ao longo do conhecido Eixo Tamanduatehy havia um dos principais polos industriais, às margens do rio Tamanduateí e pela linha férrea. Somava-se quase 10 quilômetros de extensão, no território de Santo André, formando um grande corredor que articula as cidades de São Paulo, São Caetano do Sul e Mauá (Oliveira, 2018, p. 97). Essa área, com o fechamento das indústrias se tornou uma ótima reserva de valor para ser usado nesse grande projeto.

Como esperado para grandes projetos consorciados, esse projeto surgiu com caráter claramente empresarial, conceituado pelo planejamento estratégico urbano, voltado prioritariamente para atender as demandas do mercado. (Teixeira, 2010). Como expõe Teixeira:

Tal fato pode ser comprovado nas três fases políticas do projeto identificadas através de entrevistas realizadas (12). A primeira fase – concepção/implantação (1997-2000) – contou com a condução política do ex-prefeito Celso Daniel, sendo o projeto alocado em seu Gabinete, sob a coordenação de ex-vereador pelo PT, em São Paulo, designado pelo ex-prefeito. Nesta fase, o projeto caracterizou-se por uma estrutura centralizada e pela imposição de uma proposta técnica “fechada”, elaborada pela equipe de consultores contratada para o projeto (13),

desvinculada da realidade urbana do município. Esta formatação política associada ao intenso *marketing* de divulgação do “Eixo Tamanduatehy”, se por um lado, foi capaz de alavancar o processo e impor politicamente a importância do projeto junto aos demais setores da administração municipal, por outro lado, resultou em sérios conflitos entre Secretarias Municipais e críticas externas. Mesmo sem dispor de plano geral e/ou normatização jurídica para toda a área, a administração municipal viabilizou, nesta fase, a quase totalidade das operações urbanas e parcerias. [...] (TEXEIRA, 2010)

Veja abaixo as operações urbanas que já foram realizadas pelo projeto.

**Tabela 2: Operações urbanas realizadas no Eixo Tamanduateí**

Operação Urbana	Ano/periodo de implantação	Área de intervenção	Concessão	Contrapartida e execução
Shopping ABC Plaza	1996 a 1997	157.765m <sup>2</sup>	Outorga Onerosa do Direito de Construir; Isenção do IPTU por 5 anos. Diminuição do número de vagas exigidas no estacionamento.	Doação de 9.859m <sup>2</sup> para obras de duplicação da via ao longo de 500m; execução de espaços públicos como praça, readequação de passeios, mobiliário urbano, iluminação pública, recuperação da via e sinalização de trânsito.
Complexo Hoteleiro	1998 a 2003	22.456m <sup>2</sup>	Outorga Onerosa do Direito de Construir. Mudança na lei de zoneamento, no plano diretor que ainda estava em vigor, no decreto municipal que destinava a área ao parque.	Doação de 3.309m <sup>2</sup> para a ampliação do Parque Municipal; Requalificação urbanística local, ampliação de acesso (Parque Celso Daniel)
UniABC	1997 a 2000	32.700m <sup>2</sup>	Outorga Onerosa do Direito de Construir; permuta de áreas para construção de equipamento comunitário	Doação de 2.099m <sup>2</sup> para duplicação da via; requalificação urbanística implantação de paisagismo e minimização dos impactos do trânsito.

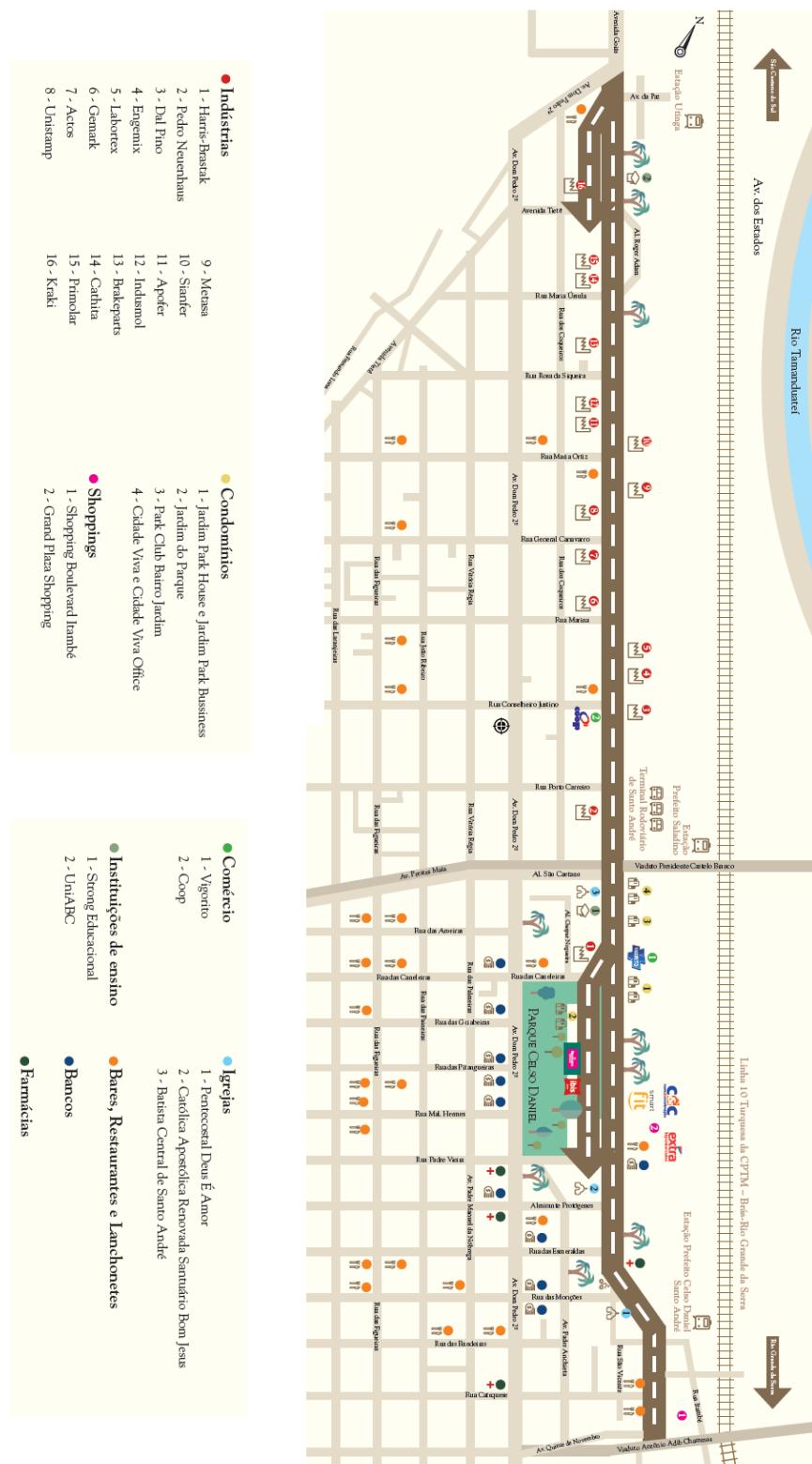
Cidade Pirelli	2003	283.654m <sup>2</sup>	283.654m <sup>2</sup> Permuta de área pública por privada; antecipação de IPTU. Remoção de famílias e pequenos comerciantes	Doação de recursos (U\$S 1.111.111) para o Fundo Municipal de Habitação; doação de 31.589m <sup>2</sup> para a construção de parque municipal e escola. Este projeto não foi realizado. O lote destinado a um conjunto habitacional continua vazio.
Global Shopping	2001	290.000m <sup>2</sup>	Outorga Onerosa do Direito de Construir	O Global Shopping foi executado, porém, os dois pontilhões, um viaduto, via local e paisagismo não foram executadas pela PMSA.
Hipermercado Pão de Açúcar	2001	28.000m <sup>2</sup>	Outorga Onerosa do Direito de Construir	Implementação de parque público; urbanização e paisagismo de 29.000m <sup>2</sup> de área pública.
Hipermercado Carrefour	2001 a 2002	28.714m <sup>2</sup>	Outorga Onerosa do Direito de Construir	Doação de 13.901m <sup>2</sup> ; construção de parque público municipal.

Fonte: Oliveira, Roberlene Gonzales de. **Áreas contaminadas na região do Projeto Urbano Eixo Tamanduatehy e sua abordagem no planejamento urbano do município de Santo André - SP.** Universidade Federal do ABC (UFABC), 2018. p. 99 e 100. Adaptada pela autora.

Ao observar a tabela, é preciso deixar claro que, ao aceitar a responsabilidade da realização da contrapartida, as empresas não estão fazendo "bem-feitorias" ao município. As melhorias realizadas no entorno de suas construções, valorizam sua obra, ou seja, agregam valor. Assim, mais uma vez, as empresas investem na infraestrutura local apenas para obter um retorno mais lucrativo com seu empreendimento

#### 4. Capítulo 3: As diversas faces da Avenida Industrial

**Figura 7: Mapa pictórico da Avenida Industrial**



Fonte: Barreira, Solange A; PEREIRA, Fabiana. **Avenida Industrial: um século de história em Santo André (SP).** 1. ed. São Paulo: Sobarreira Editoração, 2015. p. 25 e 26.

#### **4.1. Primeiro trecho: do Viaduto Adib Chamas ao Viaduto Presidente Castelo Branco**

A Avenida Industrial tem início após o viaduto Adib Chamas, sendo uma continuação da Rua General Glicério. No primeiro ponto da avenida, encontra-se o Terminal EMTU, além disso, a avenida permite o acesso a estação de trem Prefeito Celso Daniel – Santo André.

Nesse trecho, a Industrial possui características muito ligadas ao centro da cidade. Por ser próximo do centro comercial (o calçadão Oliveira Lima), o cenário apresenta comércios, e pequenos bares. Há também espaço específico para camelôs, chamado Shopping Boulevard Itambé. Devido à estação de trem e ao terminal rodoviário, o trecho é bastante movimentado.

Não há, nessa parte da avenida, um investimento estético em paisagismo, sendo ela, basicamente, para cumprir com a função de via de deslocamento. Os estabelecimentos são, nitidamente, destinados à população com menor renda, principalmente os trabalhadores que passam por ali diariamente, entre ir e vir do trabalho de transporte público, sendo a estação o local foco. Assim, não é interessante, do ponto de vista financeiro, um investimento estético.



Fonte: Google Maps, 2020.  
Adaptado pela autora.

Foto: BIANCA J. SILVA BALISA. Março/2020.

#### **Fotografia 2: Terminal EMTU. Início da Avenida Industrial, Santo André, 2020.**

A paisagem como vitrine é determinada pela e para as classes abastadas e não tem função puramente de “enfeite”, beleza em uma paisagem construída cumpre um papel, agrega valor e “valoriza” o espaço de quem pode comprá-lo. Como afirma Milton Santos:

Ora, se nós sabemos, através da constituição técnica do objeto, aquilo que ele pode oferecer, nós estamos em muito melhor condição para sugerir aos especialistas da sociedade, o tipo de sociedade que deve ser instalada. Mas isso supõe que nós conheçamos claramente, que nós vejamos capazes de analisar claramente, a constituição dos objetos. E a capacidade funcional desses objetos. Como também a capacidade funcional dos arranjos, porque é isso que fazem os planejadores. Eles escolhem os objetos, eles escolhem os arranjos entre objetos.... Esses arranjos não são apenas para produzir uma sensação de beleza; não têm uma vocação puramente estética, têm uma vocação pragmática. (SANTOS, 1996<sup>a</sup>, p 40 e 41)

Na Avenida Industrial, os “planejadores” (governo, junto à iniciativa privada) escolheram como objetos de investimento estético apenas as áreas nobres, ou seja, àquelas acessadas pelas classes mais abastadas, onde a paisagem cumpre sua vocação pragmática de agregar valor comercial.

Seguimos percorrendo a Avenida Industrial e assim, temos uma mudança abrupta da paisagem.

A rua Itambé é um “divisor de águas” quando pensamos em paisagem. A rua é o acesso à estação de Trem Prefeito Celso Daniel – Santo André e a partir dela, segue pelo lado direito da avenida tendo a presença do Shopping Grand Plaza, que quando inaugurado, chamava-se ABC Plaza.

O Shopping foi inaugurado durante a Operação Urbana Industrial I, em 1997. Em um primeiro momento, estava previsto que fosse cercado por grades, porém, quando construído, adotou uma ideia paisagista inovadora, onde, não haviam grades, o que fazia com que o shopping se assemelhasse à uma

continuação da rua, uma área contínua. Como afirma Maurício Faria, em entrevista concedida à Sakata:

No projeto original do shopping, (ele) estaria totalmente gradeado. A relação dele com a rua era uma relação estritamente fechada e nessas negociações eles concordaram em vivenciar uma experiência de uma maior interação do shopping com a rua, que é um elemento chave. Era para nós um avanço em termos urbanísticos e um trecho do shopping passou a ter então uma continuidade espacial, visual, com a avenida. Avenida que, então, passou a ser reurbanizada. (SAKATA, 2006, p. 147).

Hoje, o shopping não segue o mesmo layout de sua inauguração, e passou a ter grade em todo seu entorno.

Numa análise da paisagem como um dos fatores determinantes para a segregação do espaço, vejo que inserir grades não foi uma alteração somente paisagística. A grade representa de forma figurada e literal a segregação entre a população “bem-vinda” naquele espaço, ou seja, quem tem como consumir o que é proposto ali, e a população que não pode manter esse padrão.

Toda essa parte da avenida, após sua reurbanização ganhou nova “cara”, mais sofisticada, onde o livre acesso (no caso, representado pela ausência de grades) não parece mais interessante. Há presença de elementos na paisagem que remontam ao uso industrial do terreno e da construção, como a caixa d’água e o edifício que é anexo ao shopping e que concentrava as atividades administrativas da indústria Black and Decker, ali instalada.

A mudança do nome também não foi por acaso. Para entender esse fato, segue um breve resumo sobre o ambiente do Shopping Grand Plaza.

Esse Shopping possui uma localização que permite fácil e grande acesso da população de toda cidade devido à proximidade com a estação de trem e terminal rodoviário. Assim, sempre atraiu pessoas de todas as partes, principalmente das periferias de Santo André.

As lojas eram, em sua maioria, lojas mais populares de departamento,

como C&A, Besni, Pernambucanas etc., não havia muita opção de “grife”, isso também era um grande chamariz à população de classe média e de classe mais baixa. Porém, com a reurbanização, essa parte da Industrial ganhou “nova clientela” com os condomínios e hotéis para pessoas com renda mais alta e assim precisou se “reinventar”.

A mudança de nome para Grand Plaza ocorreu em 2010, logo em seguida, começou a ser construído uma nova área, chamada “Boulevard Gastronômico”, onde foram abertos restaurantes mais sofisticados, como os restaurantes de comidas internacionais Soda e Sushi, Portofino Cocina Italiana, a franquia Outback, entre outros. Esse espaço foi inaugurado em 2013. O público do *shopping* mudou, nitidamente. O objetivo da mudança não foi “escondido”, na época da mudança do nome, o Jornal do Grande ABC publicou:

Atento ao mercado da região, os empreendedores do ABC Plaza Shopping, em Santo André, vão adotar nesta semana nova identidade visual, passando a se chamar Grand Plaza Shopping. A mudança terá função de reforçar o posicionamento do complexo.<sup>2</sup>

A “nova identidade” do shopping serviu, nesse caso, mais uma vez, como segregadora do espaço. Uma vez que colocado um ambiente mais sofisticado e caro, há, por consequência, um esvaziamento por parte da população de menor renda, que passa a buscar outras opções, com menor custo. O espaço também ficou mais condizente com a proximidade de um bairro considerado “nobre” na cidade, o bairro Jardim e agregou ainda mais valor à localidade, e consequentemente, reforçou a segregação do espaço, uma vez que, localização também é definidor e separador de classe, como afirma a professora Ana Fani:

Assim, as classes de maior renda habitam as melhores áreas, seja as mais centrais ou, no caso das grandes cidades, quando nestas áreas afloram os aspectos negativos como poluição, barulho, congestionamento, lugares mais distantes do centro. Buscam um novo modo de vida em terrenos mais amplos,

---

<sup>2</sup> Melo, Alexandre. Jornal do Grande ABC, 14 abr. 2010. Disponível em: <[www.dgabc.com.br/Noticia/135602/abc-plaza-vai-mudar-de-nome-e-planeja-expansao](http://www.dgabc.com.br/Noticia/135602/abc-plaza-vai-mudar-de-nome-e-planeja-expansao)>. Acesso em: 7 jan. 2016.

arborizados, silenciosos, e com maiores possibilidades de lazer. À parcela de menor poder aquisitivo da sociedade restam as áreas centrais, deterioradas e abandonadas pelas primeiras, ou ainda a periferia, logicamente não arborizada, mas aquela em que os terrenos são mais baratos, devido à ausência de infraestrutura, à distância das “zonas privilegiadas” da cidade, onde há possibilidades da autoconstrução – da casa realizada em mutirão. Para aqueles que não têm nem essa possibilidade, o que sobra é a favela, em cujos terrenos, em sua maioria, não vigoram direitos de propriedade. (CARLOS, 2011, p. 48 e 49).

No caso aqui estudado, pode –se dizer que o bairro mais nobre da cidade serviu de âncora para as transformações urbanas decorrentes das operações urbanas, conforme, a professora Isabel Alvarez pontuou:

Entre os bairros lindeiros ao perímetro do Eixo, os mais valorizados são o bairro Jardim e o Campestre (que foram loteados na década de 1920, como já assinalado) e que têm entre seus limites a Avenida Industrial. São bairros de ruas largas, arborizadas, dotadas de toda infra-estrutura, por onde se vê poucas pessoas nas ruas, a não ser nas ruas e avenidas de maior concentração comercial e de serviços. O bairro Jardim, particularmente, vem passando por um processo de verticalização intenso nas últimas décadas, com a inauguração de edifícios de alto padrão que se destacam pela arquitetura arrojada e pela quantidade e de seguranças que neles trabalham. Do ponto de vista de equipamentos públicos, além de uma escola estadual que funciona atualmente como diretoria de ensino, o maior equipamento vinculado ao bairro é o Parque Celso Daniel; de resto, academias, bares, restaurantes, danceterias, “buffets”, boutiques, escolas particulares distribuem-se pelas principais vias do bairro e atendem clientes de outros lugares da cidade. (ALVAREZ, 2008, p.171).



Foto: BIANCA J. SILVA BALISA. Março/2020.

**Fotografia 3: Shopping Grand Plaza. Santo André, São Paulo, 2020.**

O shopping Grand Plaza se estende por uma longa faixa da Avenida Industrial, e, seu término é de frente de uma área aberta do Parque Celso Daniel. O parque é público, e, em teoria deveria, deveria ser uma área para benefício da população em geral, como é de se esperar de áreas públicas, porém, uma série de processos deixou claro que o parque, na verdade está à serviço da valorização imobiliária e faz parte do pacote “estilo de vida saudável” da população, de classe alta, que reside ali próximo.

Entre esses processos pode-se citar o fato do terreno que era lindeiro ao parque, pertencente à empresa Armco, ter sido desmembrado e destinado, uma parte dele, para construção de um conjunto residencial de alto padrão, chamado Jardim do Parque, como mostra Alvarez:

Nas propagandas, o mote principal valorizava o fato de que se tratava do único condomínio que tinha o Parque Celso Daniel como extensão de sua área e que estava situado na área mais valorizada de Santo André. À época, fizemos pesquisa em duas imobiliárias para saber se o preço dos apartamentos eram condizentes com os de padrão semelhante no bairro Jardim;

pela avaliação dos corretores o empreendimento Cyrela estava cerca de R\$ 50.000,00 mais caro. (ALVAREZ, 2008, p.185).



Foto: BIANCA J. SILVA BALISA. Março/2020.

**Fotografia 4: Residencial Jardim do Parque. Santo André, São Paulo, 2020.**

Ao lado do conjunto residencial citado acima, estão dois hotéis, O Mercure e o Ibis. Na paisagem, eles também se “fundem” ao paisagismo da avenida e do parque, mostrando mais uma vez o uso do patrimônio público à bem do capital privado.



Foto: BIANCA J. SILVA BALISA. Março/2020.

**Fotografia 5: Parque Central e hotel Mercure. Santo André, São Paulo, 2020.**

Há sempre uma justificativa para que a utilização da máquina pública em prol do capital não pareça algo apenas por interesse. Sempre há uma maquiagem para abrandar esse parecer. Nesse caso, Alvarez aponta para o fato de os investidores alegarem que geram emprego e renda para o município, mas, os investimentos feitos em obras valorizam o próprio investimento, assim, não há nenhuma benfeitoria altruísta (ALVAREZ, 2008, 186).

#### **4.2. Segundo trecho: do Viaduto Presidente Castelo Branco à divisa com São Caetano**

A duplicação da via é a diferença mais “visível”, pois causa um grande efeito de amplitude, essa duplicação chega ao fim em outra estação rodoviária e ferroviária, a estação Prefeito Saladino. Ao cruzar o viaduto Castelo Branco e passar em frente à estação, a Avenida ganha outra paisagem.

A primeira construção que chama atenção é Pedro Neuenhaus Cia. Ltda. Uma fábrica de ventiladores, fundada em 1938 e que segue produzindo. A

arquitetura com moldes fabris é clara. O entorno não há nenhum apelo estético que possa mostrar alguma preocupação visual com o local. Isso porque, a partir daqui a avenida tem outro tipo de ocupação e outra função.

Na figura 6 (página 35) é possível ver que ainda existem algumas indústrias funcionando, todas a partir desse trecho. A avenida se afunila, dando lugar à uma via de mão dupla, e o cenário que parece ter estacionado no tempo, o telhado triangular do atual supermercado Coop deixa ainda mais presente essa impressão (ver fotografia 5). A professora Ana Fani, explica sobre os testemunhos históricos guardados pela paisagem:

A paisagem de hoje guarda momentos diversos, do processo de produção espacial, os quais fornecem elementos para uma discussão de sua evolução da produção espacial, e do modo pelo qual foi produzida. (CARLOS, 2011, p. 55).

Sobre o mesmo tema, em outro momento, a professora afirma:

[...] A paisagem traz as marcas de momentos históricos diferentes produzidos pela articulação entre o novo e o velho. O acesso à cidade é mediado por mecanismos de mercado assentados na propriedade privada da terra. (CARLOS, 2011, p. 50).

A partir dessa segunda fala, pode-se afirmar que o “novo e o velho” ainda coexistem, não só na paisagem, mas também nas dinâmicas socioeconômicas, uma vez que as mudanças de processos não são rupturas abruptas e sim um processo. No caso das indústrias, pode-se afirmar que houve uma grande mudança, no tipo de produção, na ocupação do espaço e na localização, mas, ainda assim, ela se faz necessária para produção do capital e da vida como conhecemos, por isso, sabe-se que não haverá extinção dessa atividade, embora ela vá ganhando novos contornos de produção.

Apesar de não possuir mais a relevância econômica, nem a imponência de outrora, a produção industrial ainda é importante produtor de capital para Santo André. Muitas indústrias se “reinventaram” e conseguiram se manter no mercado. Por isso, é importante deixar claro que:

A paisagem geográfica revela, assim, os antagonismos e contradições inerentes ao processo de produção do espaço num determinado momento histórico. [...]. (CARLOS, 2011, p. 42).



Foto: BIANCA J. SILVA BALISA. Março/2020.

**Fotografia 6: Fachada da Coop, em frente à Estação Prefeito Saladino. Santo André, São Paulo, 2020.**

Seguindo na Avenida Industrial, as construções também dão lugar à alguns estabelecimentos comerciais, como pequenos restaurantes, pensões e pousadas. A leitura desses espaços deixa claro que não houve qualquer intenção para tornar a via um ambiente mais agradável aos trabalhadores. O espaço é meramente para reprodução da dinâmica do trabalho. Sendo um ambiente onde abriga, principalmente, trabalhadores braçais, de baixa renda, não há interesse por parte do Estado por revitalização do espaço, pois o “público” local não daria um retorno rentável.

A preocupação para produzir um ambiente esteticamente agradável, onde a reprodução do trabalho se torne menos massacrante só existe quando se trata do trabalhador das classes mais abastadas, pois esse não só coexiste no espaço, ele também o consome. Isso se torna claro na observação desse trecho da Avenida Industrial.



Foto: BIANCA J. SILVA BALISA. Março/2020.

**Fotografia 7: Pequenos estabelecimentos. Santo André, São Paulo, 2020.**

Mais adiante, a via dá lugar à diversos muros de antigas indústrias, os locais parecem abandonados, e o capital nesse espaço parece se reproduzir por meio das propagandas pintadas nesses muros. Tal situação pode sinalizar uma potencial transformação no futuro, uma vez que a avenida é importante via de comunicação entre Santo André e São Caetano, com forte presença populacional e atividade econômica. Além disso trata-se de uma área dotada de infraestrutura.

A partir da rua perpendicular, Joaquim Lopes da Silva, há alguns motéis e pontos de prostituição. Durante o dia, a paisagem não apresenta essa face de maneira tão óbvia, mas, ao transitá-la a noite, vê-se isso claramente. Mais uma vez, não se vê nenhum investimento na construção do espaço para o benefício da população local.

A partir do número 2600 do logradouro, há, novamente, uma mudança na paisagem, uma vez que há algumas residências. São construções antigas, e

deterioradas pelo tempo.

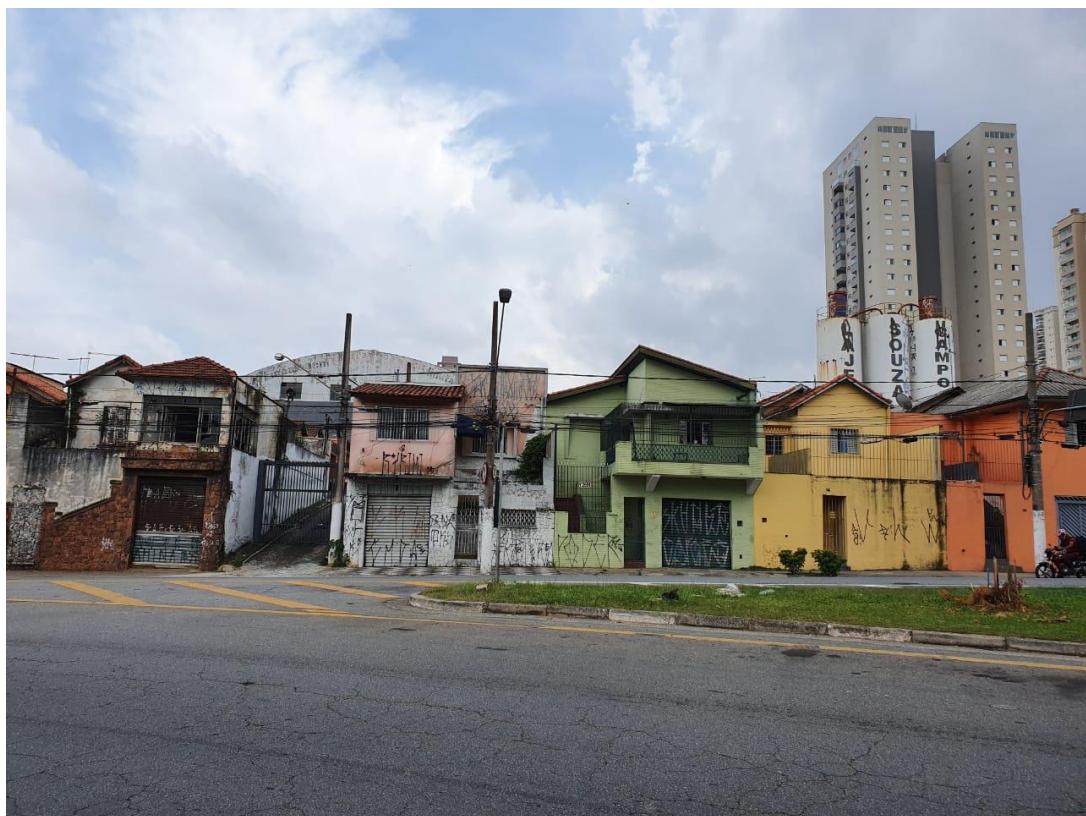


Foto: BIANCA J. SILVA BALISA. Março/2020.

**Fotografia 8: Construções residenciais. Santo André, São Paulo, 2020.**

A paisagem segue na Avenida mesclando os elementos citados acima: indústrias ativas, indústrias abandonadas, pontos de prostituição, pequenos bares e restaurantes. Há uma ruptura na paisagem assim que cruza-se a rua Sabara. Nesse ponto, a via volta à se duplicar, com a presença de um canteiro central com plantas que ornam o paisagismo. Esse trecho da Industrial teve investimento paisagístico e fez parte da restruturação urbana do Projeto Eixo Tamanduatehy.

A revitalização do espaço foi feita para a instauração da faculdade UniABC, que hoje foi comprada pelo grupo Kroton, e hoje é a Faculdade Anhanguera. O investimento desse trecho foi acordada na contrapartida da parte privada (Doação de 2.099m<sup>2</sup> para duplicação da via; requalificação urbanística implantação de paisagismo e minimização dos impactos do trânsito).



Foto: BIANCA J. SILVA BALISA. Março/2020.

**Fotografia 9: Faculdade Anhanguera. Santo André, São Paulo, 2020.**

A partir da leitura da paisagem aqui colocada, fica clara a seletividade de investimento que houve na Avenida industrial. Isso reafirma o que foi colocado como a produção do espaço desigual inherente ao capitalismo. Os lugares são revitalizados de acordo com o retorno financeiro que ele proporciona. Ao serem reestruturados, há a valorização do espaço, que passa a expulsar a população que “não paga” pelas grandes infraestruturas. Aqui a população mais pobre, é privada do direito à cidade, já que não consegue usufruir dessa estrutura.

Para finalizar, a professora Ana Fani deixa claro o fato da construção do espaço se dá através das relações materiais (e de interesse) humano, que é externado pela reprodução do capital:

A paisagem é uma forma histórica específica que se explica através da sociedade que a produz, num produto da história das relações materiais dos homens que a cada momento adquire uma nova dimensão [...] (CARLOS, 2011, p. 43).

## 5. Considerações finais

Apesar da impossibilidade de cercar tudo que envolve a dinâmica da construção do espaço urbano, pode-se concluir que, a paisagem é registro desse processo e evidência o investimento desigual que o capital exige para se manter. Isso se sustenta no trecho de Carlos, abaixo:

A paisagem é humana, tem a dimensão da história e do socialmente reproduzido pela vida do homem. É expressão do trabalho social materializado, mas também é expressão de um modo de vida. A desigualdade que pode ser percebida “no olhar-se a paisagem” é consequência dos contrastes decorrentes do processo de produção do espaço urbano. As relações criam as formas e as funções que devem ser cumpridas. (CARLOS, 2011, p. 24).

A partir dessa base, a realização da leitura da paisagem da Avenida industrial nos permitiu escancarar a seletividade de investimentos do poder público nos espaços urbanos. Parques, vias e paisagismos devem, em tese, ser construções que beneficiam a população como um todo, pensando em seu estado de bem-estar. Mas, no sistema econômico vigente, esses são apenas mais ferramentas para o capital privado valorizar seus investimentos.

A cidade, que outrora adquiria lucro pela fabricação e comercialização de bens materiais, hoje “evoluiu”, e a mercadoria se tornou a própria cidade. A construção do espaço do mundo do capital não é humana, é financeira e hierarquizada, como afirma Carlos:

A fábrica aqui, o depósito ali a rede de transportes acolá, a infraestrutura, as moradias, ruas, praças, playgrounds, parques, estacionamentos etc., dão uma outra dimensão à matéria-prima original, transformando-a substancialmente e mudando seu conteúdo. O lugar é construído como condição para a produção e para a vida, e ao serem construídas, essas condições produzem um espaço hierarquizado, diferenciado, dividido, contraditório, que se consubstancia como um dado modo de vida como formas de relacionamento, como ritmos do cotidiano,

como ideologia, religião e como um modo de luta. (CARLOS, 2011, p. 52 e 53).

Resta à população a resignação e ocupação de espaços que lhe são “permitidos”, ou a resistência, luta e ocupação do que lhe deveria pertencer, ou seja toda a infraestrutura construída em uma cidade.

Para finalizar, reafirmo, nas palavras da professora Ana Fani, a importância da observação da paisagem para compreensão do mundo em que estamos inseridos:

A observação da paisagem expressa o fato de que o espaço se produz desigualmente. (CARLOS, 2011, p. 43).

## **6. Bibliografia**

ALVAREZ, Isabel Aparecida Pinto Alvarez. A reprodução da metrópole: o projeto Eixo Tamanduatehy. São Paulo: Tese de doutorado da Universidade de São Paulo, 2008.

BARREIRA, Solange A; PEREIRA, Fabiana. Avenida Industrial: um século de história em Santo André (SP). 1. ed. São Paulo: Sobarreira Editoração, 2015.

BOTELHO, Adriano. O urbano em fragmentos: a produção do espaço e da moradia pelas práticas do setor imobiliário. São Paulo: Annablume; Fapesp, 2007.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. A metrópole de São Paulo no contexto da urbanização contemporânea. *Estudos Avançados*, São Paulo, v. 23, n. 66, p. 303-314, jan. 2009. ISSN 1806-9592. Disponível em: <<http://www.revistas.usp.br/eav/article/view/10425>>. Acesso em: 20 jan. 2020.

\_\_\_\_\_. A Reprodução da Cidade como Negócio. In: CARLOS, A. F. A.; CARRERAS, C. (Org.) *Urbanização e mundialização: estudos sobre a metrópole*. São Paulo: Contexto, 2005.

\_\_\_\_\_. A cidade. 9. ed. São Paulo: Contexto, 2011. (Repensando a Geografia).

CLAVAL, Paul. A paisagem dos geógrafos. In: CORRÊA, Roberto Lobato; ROSENDALHI, Zeny (Orgs.). *Paisagens, textos e identidade*. Rio de Janeiro: EDUERJ, 2004.

CORRÊA, Roberto Lobato. *Trajetórias Geográficas*. São Paulo: Editora Ática, 1999.

DIARIO do Grande ABC. Disponível em: <[www.dgabc.com.br/Noticia/148409/sto-andre-conta-sua-historia-para-criancas?referencia=navegacao-lateral-detalhe-noticia](http://www.dgabc.com.br/Noticia/148409/sto-andre-conta-sua-historia-para-criancas?referencia=navegacao-lateral-detalhe-noticia)>. Acesso em: 13 fev. 2020.

FERREIRA, João Sette Whitaker. 2010. Cidades para poucos ou para todos? Impasses da democratização das cidades no Brasil e os riscos de um

'urbanismo às avessas'. In: Francisco de Oliveira, Ruy Braga e Cibele Rizek (coord.) *Hegemonia às avessas*. São Paulo: Boitempo. pp. 185-213.

HARVEY, David. *O novo imperialismo*. Capítulo: *A Opressão Via Capital*. Ed. 6. São Paulo: Edições Loyola, 2012.

INSTITUTO Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Santo André – São Paulo: Histórico. Disponível em: <<https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/dtbs/saopaulo/santoandre.pdf>>. Acesso em: 10 fev. 2020.

LEFEBVRE, Henry. *O direito à cidade*. São Paulo: Ed. Moraes, 1991.  
\_\_\_\_\_. *Espaço e política*. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2008.

\_\_\_\_\_. *Le retour de la dialectique: 12 mots clef pour le monde moderne*. Paris: Messidor/ Éditions Sociales, 1986. Tradução Margarida Maria de Andrade.

LENCIOMI, S. *O processo de metropolização do espaço. Uma nova maneira de falar da relação entre metropolização e regionalização*. São Paulo: Hucitec/Fapesp, 2004.

MACHADO, Lucy Marion Calderini Philadelpho. *Percepção da Paisagem: conceituação, observação, descrição, vivência*. Disponível em: <[https://acervodigital.unesp.br/bitstream/123456789/47176/1/u1\\_d22\\_v9\\_t03.pdf](https://acervodigital.unesp.br/bitstream/123456789/47176/1/u1_d22_v9_t03.pdf)>. Acesso em: 10 fev. 2020.

Melo, Alexandre. *Jornal do Grande ABC*, 14 abr. 2010. Disponível em: <[www.dgabc.com.br/Noticia/135602/abc-plaza-vai-mudar-de-nome-e-planeja-expansao](http://www.dgabc.com.br/Noticia/135602/abc-plaza-vai-mudar-de-nome-e-planeja-expansao)>. Acesso em: 7 jan. 2020.

MONBEIG, Pierre. *O estudo geográfico das cidades*. Boletim Geográfico, IBGE. ano 1, nº 7, outubro de 1943.

OLIVEIRA, Roberlene Gonzales de. Áreas contaminadas na região do Projeto Urbano Eixo Tamanduatehy e sua abordagem no planejamento urbano

do município de Santo André - SP. Universidade Federal do ABC (UFABC), 2018.

PREFEITURA de Santo André. Disponível em:  
<[www2.santoandre.sp.gov.br](http://www2.santoandre.sp.gov.br)>. Acesso em: 20 abr. 2020.

RODRIGUES, Arlete Moysés. A cidade como direito. Revista eletrónica de Geografía y Ciencias Sociales, Universidade de Barcelona, 2007.

SANTO ANDRÉ. Plano Diretor. Disponível em:  
<[www.cmsandre.sp.gov.br/index.php?option=com\\_content&view=article&id=505&Itemid=64](http://www.cmsandre.sp.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=505&Itemid=64)>. Acesso em: 10 maio 2020.

SANTOS, César R. Simoni. Dos Negócios na Cidade à Cidade como Negócio: uma nova sorte de acumulação primitiva do espaço. Revista Cidades, vol. 03, Nº 05, Janeiro-Junho de 2006. ISSN 1679-3625. pp. 101-122.

SANTOS, Milton. Pensando o espaço do homem. 4. ed. São Paulo: Hucitec, 1997.

\_\_\_\_\_. Da paisagem ao espaço: Uma discussão. In: II Encontro Nacional de Ensino de Paisagismo em Escolas de Arquitetura e Urbanismo Do Brasil, 2, 1995, São Paulo. Anais do II ENEPEA. São Paulo: Universidade São Marcos/FAUUSP, 1996a.

\_\_\_\_\_. A natureza do espaço. São Paulo: Hucitec, 1996b.

SAKATA, M. N. Projeto Eixo Tamanduatehy: uma nova forma de intervenção urbana em Santo André? Dissertação de Mestrado. São Paulo: FAU/USP, 2006.

SERPA, Angelo. Milton Santos e a paisagem : parâmetros para a construção de uma crítica da paisagem contemporânea. Paisagem Ambiente: ensaios - n. 27 - São Paulo - p. 131 - 138 – 2010.

SINGER, Paul. Economia política da urbanização. São Paulo, Brasiliense, 1980.

TEIXEIRA, Aparecida Netto. A produção do espaço público no projeto urbano Eixo Tamanduatehy (Santo André, SP). Arquitextos, 122.04, ano 11, jul. 2010. Disponível em: <[www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/11.122/3483](http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/11.122/3483)>. Acesso em: 10 fev. 2020.