



**ENAN
PUR 2023**
Belém 22 a 26 de maio



Dinâmicas urbanas sob a tríade indústria, habitação e mobilidade no Grande ABC, 1950-2022¹

Gisele Yamauchi

Doutoranda do Programa de Pós-graduação Stricto Sensu em Arquitetura e Urbanismo da Universidade São Judas Tadeu

Vitória Sampaio

Mestranda do Programa de Pós-graduação Stricto Sensu em Arquitetura e Urbanismo da Universidade São Judas Tadeu

Leticia Moreira Sigolo

Docente do Programa de Pós-graduação Stricto Sensu em Arquitetura e Urbanismo Universidade São Judas Tadeu

Andréa de Oliveira Tourinho

Docente do Programa de Pós-graduação Stricto Sensu em Arquitetura e Urbanismo da Universidade São Judas Tadeu

Sessão Temática 1: Crise e reestruturação do espaço urbano e regional no Brasil

Resumo. *Esse artigo tem como objetivo observar e analisar as dinâmicas urbanas e as interrelações referentes à tríade indústria, habitação e mobilidade na Região do Grande ABC entre 1950 e 2022. Como metodologia de pesquisa, que abarca dois períodos (1950-1980 / 1990-2022), além da revisão bibliográfica, recorreu-se a estudos de dois casos que envolveram localidades em intenso processo de transformação urbana apoiada na reinserção de áreas industriais ociosas no circuito imobiliário. Uma delas, parte da área de abrangência do Projeto do Eixo Tamanduateí, em um trecho da Avenida Industrial, em Santo André, e uma outra, no bairro Canhema, em Diadema. Como resultado, verificou-se que, entre 1950 e 1980, no bojo do processo de industrialização com baixos salários, a habitação e a mobilidade urbana refletiram uma urbanização marcada pela precariedade e informalidade urbanas. A partir de 1990, na esteira da reestruturação produtiva, à medida que o processo de desindustrialização avançou, somaram-se novos problemas urbanos, intensificados por políticas neoliberais orientadas, em grande medida, pelos interesses do setor imobiliário, e pela proliferação de empreendimentos imobiliários de grande porte, sobretudo de comércio e consumo. Faz-se urgente reinventar os rumos do desenvolvimento na região, em linha com os princípios de equidade e justiça socioambiental e urbana.*

Palavras-chave. *Reestruturação urbana; desenvolvimento sustentável; mobilidade urbana, desindustrialização, Grande ABC.*

Urban dynamics under the triad industry, housing and mobility in the Greater ABC, 1950-2022

Abstract. *This article aims to observe and analyze the urban dynamics and interrelations related to the triad of industry, housing and mobility in the Greater ABC Region between 1950 and 2022. As a research methodology, which includes two periods (1950-1980 / 1990-2022), with bibliographical review, studies of two cases involving localities in an intense*

¹ Essa pesquisa contou com o apoio do Instituto Ânima e da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (Capes).

process of urban transformation were used, supported by the reinsertion of idle industrial areas in the real estate circuit. One of them, part of the coverage area of the Projeto Eixo Tamanduateí, on a stretch of Industrial Avenue in Santo André, and another in the Canhema neighborhood in Diadema. As a result, it was found that, between 1950 and 1980, in the middle of the industrialization process with low wages, housing and urban mobility reflected an urbanization marked by urban precariousness and informality. Since 1990, as the deindustrialization process has advanced, new urban problems have been added, intensified by neoliberal policies oriented, to a large extent, by the interests of the real estate sector, and by the proliferation of large real estate developments, especially trade and consumption. It is urgent to reinvent the Region's development, with the principles of equity and social and environmental and urban justice.

Keywords: Urban restructuring; sustainable development; urban mobility, deindustrialization; Greater ABC.

Dinámicas urbanas bajo la triada industria, vivienda y movilidad en el Gran ABC, 1950-2022

Resumen. Este artículo tiene como objetivo observar y analizar las dinámicas urbanas y las interrelaciones relacionadas con la tríada de industria, vivienda y movilidad en la Gran Región ABC entre 1950 y 2022. Como metodología de investigación, que incluye dos periodos (1950-1980 / 1990-2022), con la revisión bibliográfica, se utilizaron estudios de dos casos que involucran localidades en un intenso proceso de transformación urbana, apoyados por la reinsertión de áreas industriales ociosas en el circuito inmobiliario. Uno de ellos, parte del área de cobertura del Proyecto Eixo Tamanduateí, en un tramo de la Avenida Industrial en Santo André, y otro en el barrio Canhema en Diadema. Como resultado, entre 1950 y 1980, en medio del proceso de industrialización con bajos salarios, la vivienda y la movilidad urbana reflejaban una urbanización marcada por la precariedad urbana y la informalidad. Desde 1990, a medida que avanzaba el proceso de desindustrialización, se han agregado nuevos problemas urbanos, intensificados por políticas neoliberales orientadas, en gran medida, por los intereses del sector inmobiliario, y por la proliferación de grandes desarrollos inmobiliarios, especialmente el comercio y el consumo. Es urgente reinventar las direcciones del desarrollo de la región, con los principios de justicia social, ambiental y urbana.

Palabras clave: Reestructuración urbana; desarrollo sostenible; movilidad urbana; desindustrialización Grande ABC.

Introdução

Este artigo propõe-se a observar e analisar as dinâmicas urbanas e as interrelações referentes à tríade indústria, habitação e mobilidade na Região do Grande ABC entre os anos de 1950 e 2022. Formada pelos municípios de Santo André, São Bernardo, São Caetano, Diadema, Mauá, Rio Grande da Serra e Ribeirão Pires, o Grande ABC integra a Região Metropolitana de São Paulo. Antes mesmo de 1950, a região nucleava uma indústria nascente, com os operários trabalhando nas indústrias moveleira, de porcelana, roupas, sapatos, alimentos e outros tipos de produtos. Entretanto, a partir de 1950, o ABC entrou no mapa dos investimentos externos diretos por meio da instalação de empresas multinacionais – o que conduziu essa importante cidade-região para um crescimento econômico e urbano intenso, desordenado e frágil estrategicamente. Contudo, a partir de 1990, no bojo do processo de reestruturação produtiva, a partir do fechamento de fábricas e da transferência de linhas de produção para outras localidades, o enfraquecimento de um dos pilares da tríade - a indústria – explicitou diversas fragilidades nos outros dois pilares: na habitação e na mobilidade urbana da região. Um dos resultados desse processo foi o surgimento de áreas industriais ociosas, ou seja, que perderam a sua função industrial, gerando um impacto direto no território, e que têm sido objeto de disputa de interesses diversos, muitas vezes dominada pelo setor imobiliário e pela proliferação de empreendimentos de grande porte, sobretudo de comércio e consumo.

Como metodologia de pesquisa, recorreu-se a estudos de casos a partir da seleção de duas intervenções urbanas em curso nas cidades de Diadema e de Santo André, que compõem a região. Para investigar as dinâmicas relacionadas à tríade indústria, habitação e mobilidade urbana nesse território, bem como suas condições atuais, mudanças e continuidades, foi realizada uma revisão bibliográfica do tema e adotados, para o desenvolvimento da análise, dois períodos de estudo: de 1950 a 1980; e de 1990 a 2022. Para o período mais recente, foi realizada uma pesquisa de campo e levantamento fotográfico com vistas a investigar as lógicas presentes, bem como as estratégias e ações adotadas nas intervenções urbanas em andamento atreladas a eixos viários, a saber: a) ruas Anita, Neuza e Yaya, no Bairro Canhema, em Diadema; b) Avenida Industrial e rua Dr. Rubens Awada, no Bairro Centro, em Santo André. Dessa forma, buscou-se investigar as confluências de interesses do setor imobiliário e de empreendimentos voltados ao comércio e ao consumo nestas intervenções e seus rebatimentos sobre o quadro habitacional e de mobilidade urbana nestes dois municípios.

Esse artigo se desenvolve em quatro partes: a primeira discorre sobre o Grande ABC, em que se expõe a sua estruturação urbana e o processo de industrialização no contexto do subdesenvolvimento; a segunda retrata o processo de crise econômica e de reestruturação produtiva, apontando rebatimentos deste processo sobre o déficit habitacional e as condições regionais de mobilidade urbana; a terceira parte problematiza as convergências de interesses do setor imobiliário e de consumo em intervenções urbanas atreladas à maior permissividade na utilização do solo urbano (adensamento construtivo e populacional) a partir de dois casos na Região do Grande ABC, nos municípios de Diadema e Santo André; e, por fim, são apresentadas as considerações finais, que evidenciam o quão nociva para um desenvolvimento sustentável, pode ser a implementação de políticas neoliberais no espaço urbano e a ausência de uma política industrial nacional de longo prazo em regiões como a do Grande ABC.

1. O Grande ABC: estruturação urbana e industrialização no subdesenvolvimento

Entre as décadas de 1950 e 1980, a Região do Grande ABC passou por um período intenso de industrialização e urbanização, conformando-se como um dos *clusters* industriais mais modernos e pujantes da América do Sul. Considerada como uma importante região industrial, na maior parte do século XX, o Grande ABC nucleou os investimentos da produção em massa fordista e, ao mesmo tempo, passou por um rápido e desordenado processo de urbanização. Ao mesmo tempo em que o país crescia economicamente em altas taxas, as condições de vida, sobretudo nas grandes cidades, apresentaram-se marcadas por grandes problemas, relacionados à

precariedade urbana, pela insuficiência das infraestruturas instaladas, bem como pela carência de habitação (o que levou à formação de favelas na Região do Grande ABC). Na medida em que as sete cidades da Região cresciam em termos industriais e populacionais, os problemas de mobilidade, associados ao crescimento da demanda e à intensificação do tráfego de veículos automotores, também aumentavam (GOUVEIA, 2017). É certo que o cenário então existente exigiu maiores deslocamentos, mais viagens, contudo, o sistema de transporte público se mostrou incapaz de atender adequadamente as necessidades de deslocamento da população, o que gerou grande insatisfação, e, em algumas situações, induziu a busca por alternativas como a utilização de veículos particulares. Este, por sua vez, atendia apenas uma parte da população, o que reforçava certa exclusão social. Zioni (2014, p. 35) reforça que os planos de mobilidade enaltecem a “mobilidade dos bens”, enquanto deveria buscar o potencial de articulação entre transportes e uso do solo (MELLO; PORTUGAL, 2017).

Sobre a estruturação urbana na Região do Grande ABC, Langenbuch (1971) constatou que, inicialmente, entre 1915 e 1940, o processo de ocupação acompanhou o eixo ferroviário, o que levou ao surgimento de polos que denominou como de povoados-estação. A linha ferroviária inglesa, que liga as cidades de Santos à cidade de Jundiaí, passando por Santo André, contribuiu para o desenvolvimento de novas atividades comerciais, indústrias de produtos de bens consumo não-duráveis (roupas, sapatos, móveis, porcelanas, alimentos, entre outros) e serviços. Dessa forma, o território hoje conhecido como Região do Grande ABC passou a atrair famílias que estavam à procura de emprego para a melhoria das suas condições de vida, conformando um exército industrial de reserva de mão-de-obra. Passarelli (1994) menciona que houve a criação de novos loteamentos residenciais entre 1906 e 1940 na cidade de Santo André para abrigar este contingente de famílias que para a região migrava, como é o caso dos bairros Ipiranguinha, Silveira, Jardim, Santa Teresinha, entre outros. Ainda que a rede ferroviária não servisse à cidade de São Bernardo do Campo, houve também a chegada de migrantes para os bairros de Rudge Ramos, Vila Orlândia, entre outros. Entretanto, o seu crescimento era mais lento que o dos povoados-estação. Outros povoados-estação como Mauá e Ribeirão Pires se desenvolveram, e também atraíram famílias, porém em menor proporção – dando início à suburbanização escorada no sistema ferroviário (LANGENBUCH, 1971).

Nos anos 1930, com o governo de Getúlio Vargas, estruturou-se um projeto de industrialização nacional, sob a tutela do Estado, que combinou várias políticas de investimento nacional para a conformação das indústrias de base (siderúrgica, de mineração, petróleo, entre outras), como a adoção de taxas cambiais para importação/exportação distintas, o estabelecimento de cotas ou até a proibição de importação de determinados itens, visando a proteção da indústria nacional nascente.

No entanto, o desenvolvimento da Região do Grande ABC definitivamente se intensificou a partir da década de 1950, quando Juscelino Kubitschek assumiu a presidência da República. Nesse governo, engendrou-se o Plano de Metas, que tinha como objetivo, entre outros, atrair empresas multinacionais visando à aceleração da industrialização no país. Enquanto o município de São Paulo apresentava grande crescimento urbano e escassez relativa de terrenos vazios necessários para a instalação dessas empresas os municípios que compõem a Região do Grande ABC dispunham de grande quantidade de terrenos aptos a recebê-las. Esta condição, somada à posição estratégica da região, fez com que seus municípios passassem a receber um crescente número de empresas multinacionais, levando a um rápido processo de industrialização, combinado com uma urbanização acelerada e desordenada entre os anos de 1950 e 1970 (MARQUES; REGO, 2013).

Analisando a tríade indústria, habitação e mobilidade neste período, pode-se afirmar que o Grande ABC vivia uma grande contradição: enquanto a Região ostentava um pujante crescimento econômico, que contribuiu diretamente para o chamado Milagre Econômico Brasileiro (1968-1973), além de dispor de uma grande oferta de postos de trabalho, que atraiu um volumoso contingente de trabalhadores, assistia-se ao agravamento das condições de vida da população

local. Segundo Marques e Rego (2013), as políticas salariais brasileiras cunhadas entre as décadas de 1960 e 1970 não correspondiam às necessidades de sobrevivência dos trabalhadores. Essa industrialização com baixos salários engendrou o que Maricato (1996) denominou de urbanização com baixos salários. Uma combinação de grande explosão populacional e reduzida oferta de habitação, considerando a insuficiente provisão habitacional voltada para os grupos de menor renda, o que conseqüentemente provocou a proliferação de núcleos habitacionais informais, as favelas. As figuras 1 e 2 mostram os problemas relacionados à falta de saneamento básico e de moradia, nas décadas de 1970 e 1990, na Região do Grande ABC.



Figura 1. Favela Tamarutaca, em Santo André, na década de 1970. (Fonte: Movimento de defesa dos direitos de moradores em núcleos habitacionais, 1970).



Figura 2. Favela Tamarutaca, em Santo André, na década de 1990. (Fonte: PINTO; DENALDI, 2019 - Fotografia de Campanhão, 1990).

Somados aos problemas habitacionais, houve a intensificação dos deslocamentos pendulares dos trabalhadores de suas residências para as indústrias, tanto pela ferrovia entre São Paulo, São Caetano do Sul, Santo André, Mauá, Ribeirão Pires e Rio Grande da Serra, quanto pelas linhas de ônibus bastante demandadas nas áreas da Região não atendidas pela ferrovia. Segundo Langenbuch (1971), não havia terminais de ônibus para que os passageiros pudessem embarcar, o serviço de embarque era feito nas calçadas ao lado das estações de trem. O automóvel, importado até meados da década de 1950, e, posteriormente, produzido pelas empresas

multinacionais do setor automotivo instaladas no país, cuja posse tornou-se comum entre as famílias de classe média a partir de então, passou a responder por uma parte importante dos deslocamentos, na modalidade de transporte individual. Como exemplo, o autor aponta que em 1940 havia 454 automóveis registrados na Região do Grande ABC, em 1960, esse número subiu para 7.099 e em 1965, para 18.281. Em relação ao transporte coletivo, o circuito completo do sistema ferroviário inglês Santos-Jundiaí, norte e sul, que fazia 62 partidas diárias, evoluiu para 97 em 1960 e depois para 100 em 1965. Ao mesmo tempo, o número de linhas de ônibus entre São Paulo e os municípios da Região do Grande ABC evoluiu da seguinte forma:

Tabela 1. Número de viagens de ônibus entre São Paulo e os municípios da Região do Grande ABC, 1942 e 1965

Localidades	Número de viagens	
	1942	1965
São Caetano do Sul	102	1671
Santo André	68	719
Mauá (centro)	-	203
Ribeirão Pires	-	108
Rio Grande da Serra	-	-
São Bernardo do Campo [1]	60	612

[1]: A linha ferroviária não passa pelo município.

(Fonte: adaptado pelas autoras a partir de Langenbuch, 1971, p. 195).

Para o desenvolvimento da industrialização na Região, foram abertas importantes vias de ligação regional como a Rodovia Anchieta em 1947 – que se tornou um importante eixo industrial, ligando Santos, mais especificamente o Porto de Santos, a São Paulo, passando pelo Grande ABC. Dela partiram novas vias, entre os municípios de São Bernardo do Campo, Diadema, entre outros, acompanhadas por novas ocupações, as quais Langenbuch (1971) denominou de subúrbios-rodoviários. A longa distância entre estes novos loteamentos e os locais de trabalho de seus moradores não intimidou a vinda de novos moradores, sobretudo pelo fato de já estarem atendidos pelo serviço de transporte público. Segundo os dados dos Censos do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, a população dos municípios do Grande ABC entre 1940 e 1960 cresceu 260,15% (de 192.763 para 501.479 habitantes), com destaque ao município de São Bernardo do Campo (Riacho Grande e Diadema, ainda não desmembrados), que, neste período, cresceu 810,60% (de 11.685 para 94.719 habitantes). Tanto Santo André, quanto São Bernardo do Campo, no início da década de 1970, na visão do autor, além de abrigarem um conjunto importante de indústrias, apresentaram um grande crescimento populacional com um significativo contingente de trabalhadores especializados da indústria fordista.

A Região do Grande ABC, entre 1940 e 1970, devido aos diversos desmembramentos ocorridos no seu território, passou a ser constituída pelos sete municípios que conferem sua conformação atual em 2022.

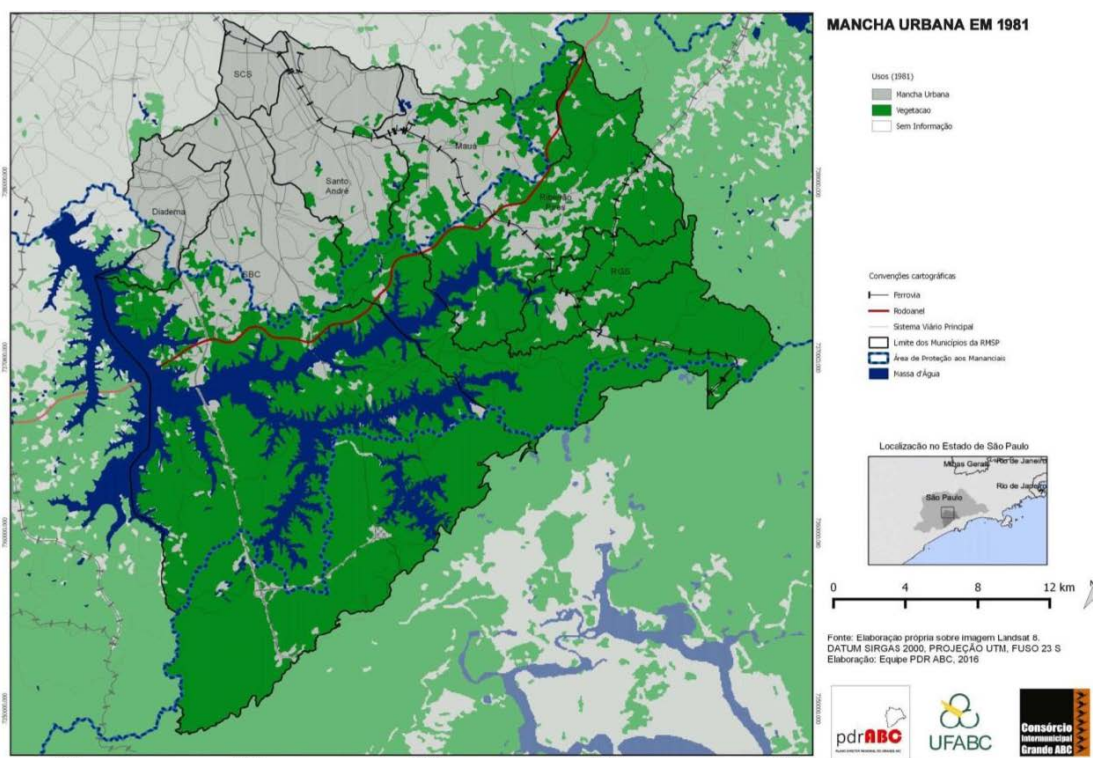


Figura 3. Mancha urbana da Região do Grande ABC em 1981. (Fonte: Consórcio Intermunicipal Grande ABC, 2020, p. 204).

Langenbuch (1971) aponta que os deslocamentos, até o início década de 1970, dentro da área metropolitana paulista, foram desenhados a partir do eixo ferroviário e, posteriormente dos eixos rodoviários, cujos embarques concentravam-se nos subúrbios e tinham como destino principal o município de São Paulo, conforme revelam os dados a seguir:

Área de Santo André – Mauá – São Bernardo do Campo:

- De Santo André: 26,6% para São Paulo, 30,8% para São Caetano do Sul, 5,8% para Itaquera, 15,2% para Mauá, 2,2% para Ribeirão Pires e 19,5% para São Bernardo do Campo;
- De Mauá: 12,5% para São Paulo, 11,8% para São Caetano do Sul, 70,9% para Santo André e 4,8% para Ribeirão Pires;
- De São Bernardo do Campo: 45,0% para São Paulo, 14,3% para São Caetano do Sul, 34,7% para Santo André, 3,9% para Diadema, 2,1% para Riacho Grande.

(Fonte: Adaptado pelas autoras a partir de Langenbuch, 1971, p. 313-314)

Com relação aos deslocamentos ferroviários e rodoviários na área de Ribeirão Pires – Rio Grande da Serra – Paranapiacaba, os destinos dos passageiros eram:

Ferrovários: 21,0% para São Paulo, 3,4% para São Caetano do Sul, 12,1% para Santo André, 9,7% para Mauá [...]

Rodoviários: 14,1% para São Paulo, 13,0% para São Caetano do Sul, 30,0% para Santo André, 24,8% para Mauá, 7,6% para Rio Grande da Serra e para a Vila Elclor e 10,6% para Suzano

(Fonte: Adaptado pelas autoras a partir de Langenbuch, 1971, p. 315)

Por outro lado, os dados mostram que, na década de 1970, os grandes deslocamentos na Região do Grande ABC destinavam-se aos municípios de Santo André, São Bernardo do Campo e São Caetano do Sul, principalmente devido à localização de grandes indústrias, importantes empregadores industriais. Ribeirão Pires, por sua vez, apresentava uma atratividade menor,

apesar da influência que exerce sobre Rio Grande da Serra e o distrito de Paranapiacaba em Santo André. Já São Caetano do Sul guardava, segundo Langenbuch (1971), “relações subcentral” com os bairros Brás, Cambuci, Mooca, Ipiranga e Vila Prudente do município de São Paulo, conectados por linhas de ônibus.

Esses dados mostram, em relação à estruturação da mobilidade urbana, que, até a década de 1970, a cidade de São Paulo guarda uma relação de centro e periferia com o Grande ABC. Ao passo que, nos deslocamentos dentro da Região do Grande ABC, as cidades de Santo André, São Bernardo do Campo e São Caetano do Sul guardam relações entre de centro e periferia com as cidades de Diadema, Mauá, Ribeirão Pires e Rio Grande da Serra. Embora a Região do Grande ABC estivesse passando por um forte processo de industrialização, observa-se, em face do poder de atração de investimentos, e consequentemente na criação de postos de trabalho na cidade de São Paulo, os deslocamentos entre este município e as cidades do Grande ABC se mostraram mais significativos em relação aos deslocamentos internos na região. Os deslocamentos entre São Paulo e as cidades do Grande ABC também apontam para a problemática das cidades dormitórios, o que impacta as condições de vida dos trabalhadores. Zioni (2014) defende que os padrões de mobilidade deveriam refletir os direitos, liberdades e cidadania, porém, essas questões estavam muito distantes no Brasil da censura entre os anos 1960 e 1970.

Na década de 1970, os pífios reajustes salariais frente aos elevados índices inflacionários, além de diminuir o poder de compra do trabalhador, não supriam as necessidades reais de manutenção das condições de vida das famílias. O clima de medo da perda do trabalho, de perseguição, de denúncia dentro das empresas por associações sindicais - considerando que houve intervenção dentro dos sindicatos pelo regime militar - eram grandes.

Contudo, no final da década de 1970, os movimentos sindicais passaram a ser mais combativos contra as atitudes autoritárias dentro do chão de fábrica e buscaram a concertação social. Esses movimentos nasceram na Região do Grande ABC, cujas greves e as chamadas operações tartaruga ali deflagradas ficaram muito conhecidas no país (AMORIM, 2015). Almeida (1980) afirma que a revitalização do movimento sindical, além de defender a redemocratização do país, rompeu com um modelo de sindicalismo corporativista, e defendeu uma política salarial e de contratação livre e direta entre os sindicatos e empresas, a liberdade sindical, o direito à greve, entre outros pontos.

Marques e Rego (2013) afirmam que as políticas de descentralização industrial implementadas pelo governo militar no Brasil, a partir da década de 1970, buscaram a criação de novos polos de desenvolvimento, como é o caso da Região de Campinas e de São Carlos, que passaram a receber investimentos para a instalação de centros de pesquisas e investimentos externos diretos, com impactos negativos sobre a Região do Grande ABC.

Richardson (1980) teorizou sobre o modelo da reversão da polarização e apontou que o fenômeno vinha ocorrendo em grandes aglomerados industriais e urbanos. Após um período de acúmulo de crescentes investimentos e externalidades positivas em relação à concentração industrial, ao atingir um determinado nível, surgiram externalidades negativas, gerando tendências de desconcentração. Isto é, diante de uma grande concentração, nascem problemas que geram deseconomias aglomerativas (o aumento no preço de aluguel / aquisição dos imóveis, problemas de mobilidade urbana, a elevação dos impostos, entre outros). Keen e Townroe (1981) apontaram a ocorrência desse fenômeno no Estado de São Paulo, mais especificamente na Região Metropolitana de São Paulo – RMSP. Os efeitos desaglomerativos, entre outros fatores, passaram também a contribuir para a saída e fechamento de empresas da Região do Grande ABC.

2. Crise econômica, reestruturação produtiva, déficit habitacional e imobilidade urbana: termos do mesmo problema?

As mudanças globais, entre as décadas de 1970 e 1990, como a financeirização da economia, os avanços tecnológicos (nos setores de informática, telecomunicações, transportes), a globalização,

a aplicação do Consenso de Washington nos países do sul global, entre outros, não demoraram para chegar no Brasil. Essas mudanças somadas aos problemas econômicos brasileiros (alto índice de inflação, o endividamento interno e externo, entre outros) e o abandono do olhar estratégico da política industrial com o foco no longo prazo, acabaram surtindo efeitos importantes no território nacional e, principalmente na Região do Grande ABC (SUZIGAN; FURTADO, 2006).

Gereffi (1995), Gereffi, Humphrey e Sturgeon (2005) e Lins (2019) apontam que, no contexto da globalização, as empresas multinacionais adotaram estratégias administrativas e operacionais que implicaram na fragmentação de sua cadeia de produção de valor, territorialmente, em escala regional e até global, para reduzir os custos e valorizar as marcas, assim, aumentando o seu valor acionário. Além do foco estratégico do negócio – o *core business* –, as empresas multinacionais buscaram a redução de ativos que não agregavam valor, transferindo algumas atividades e seus riscos correspondentes aos fornecedores, o que configurou processos diversos de "servitização" (*offshoring*, realocação, terceirizações, etc.). Assim, como advertira Hymer (1978), as empresas multinacionais, embora tenham instalado filiais em vários países, entre eles o Brasil, não se conectaram, de fato, localmente, pois os investimentos em inovação e tecnologia se mantiveram concentrados nos países centrais, onde estavam suas empresas matrizes. Ademais, as subsidiárias serviram também como instrumentos geopolíticos para os países onde se localizava a empresa matriz.

Houve, portanto, uma reorganização da produção entre os países periféricos, com deslocamento de diversas atividades das empresas multinacionais, especialmente para o leste asiático. A financeirização da economia também intensificou um padrão de acumulação cada vez mais centrado nos investimentos financeiros ao invés do produtivo industrial, acentuando-se a crise do sistema produtivo fordista nos países periféricos. Isso provocou novas ondas de desinvestimento fabril, fechamento de filiais, ações de precarização das condições de trabalho, e outras que buscavam aumentar o valor acionário da empresa, em prol de pagamento de maiores dividendos aos acionistas (LINS, 2019). Destarte, desde a década de 1990, a Região do Grande ABC sentiu duramente esse contexto, principalmente nos reflexos associados à grande massa de trabalhadores desempregados e, ainda, no surgimento de extensas áreas industriais ociosas.

As consequências dessas mudanças sobre a inserção do Brasil nas Cadeias Globais de Valor – CGV, a partir da década de 1990, guardam relação com o regime macroeconômico e a falta de uma política industrial orientada para o longo prazo no país. Como resultado, acabaram provocando, no Grande ABC demissões em massa de trabalhadores, transferências de linhas de produção para o interior paulista, outros estados ou países, desnacionalização de empresas e fechamento de fábricas, conforme demonstram os números dos estabelecimentos industriais na Tabela 2 (CONCEIÇÃO, 2006; MARQUES; REGO, 2013).

Tabela 2. Total de estabelecimentos industriais no Grande ABC, por tamanho, 1989-2020.

Tamanho do estabelecimento	1988	1990	1994	1996	1999	2002	2008	2011	2014	2016	2019	2020
0 empregado	236	nd	nd	nd	nd	267	316	339	361	416	360	393
de 1 a 4 empregados	950	1600	1732	1873	1808	1535	1776	1943	2126	2193	2146	2154
de 5 a 9 empregados	635	694	732	800	802	914	1102	1155	1140	1091	1119	1105
de 10 a 19 empregados	603	587	668	706	786	919	1136	1121	1124	1084	1010	979
de 20 a 49 empregados	563	611	578	595	597	717	916	999	908	773	727	688
de 50 a 99 empregados	393	341	286	288	262	306	424	415	366	303	300	302
de 100 a 249 empregados	314	279	288	236	177	180	243	247	235	183	158	157
de 250 a 499 empregados	139	123	99	89	76	74	99	94	86	71	65	64
de 500 a 999 empregados	66	59	52	42	30	33	45	43	35	31	38	31
1000 ou mais empregados	49	38	34	25	14	17	28	28	25	19	15	15
Total	3948	4332	4469	4654	4552	4962	6085	6384	6406	6164	5938	5888

(Fonte: Elaborado pelas autoras a partir de Yamauchi, 2020).

Conceição (2006) destacou que, na década de 1990, houve grande empenho por parte dos agentes atuantes na Câmara Regional do ABC¹ em convencer as indústrias a se manterem na Região, todavia, os diálogos não avançaram devido, segundo o autor, à intensidade da reestruturação produtiva em curso e falta de prioridade por parte das multinacionais quanto a sua permanência na Região.

Posteriormente, entre os anos de 2003 e 2011, houve a retomada do crescimento econômico internacional liderado pela China e, também nacional. No Brasil, a implantação das políticas econômicas expansionistas do governo federal, com planos de obras públicas de infraestrutura, política de distribuição de renda e de concessão de crédito às famílias, promoveu um crescimento e um renascimento da indústria nacional e, conseqüentemente, dos empregos na Região do Grande ABC. Contudo, a fragmentação dos estabelecimentos industriais em unidades com menos trabalhadores se manteve e, após 2011, com a crise política deflagrada a partir de 2014, associada a uma crise econômica, assistiu-se à piora do cenário industrial na Região do Grande ABC, conforme revela a Tabela 2.

O cenário de crise econômica, de conseqüente desemprego e de queda da renda das famílias em função da precarização do trabalho no Brasil e na Região também contribuíram para a piora das condições de habitação das famílias que não conseguiam pagar prestações de suas casas ou o aluguel, o que se traduziu no aumento do número de favelas. Segundo Denaldi (2005, p.3), estimou-se que, no ano de 2000, aproximadamente “450 mil habitantes da Região do Grande ABC moravam em 566 núcleos de favela representando um percentual de 19% do total da população da Região”.



Figuras 4. Imagem de fábrica abandonada ocupada em condições precárias por 30 famílias em Ribeirão Pires no Grande ABC Paulista em 2006. (Fonte: Conceição, 2006, p. 322).

Por outro lado, constatou-se, em 2020, a existência de 308 áreas industriais ociosas de diferentes tamanhos, nos sete municípios do Grande ABC, não cumprindo, assim, sua função social no espaço urbano (YAMAUCHI, 2020), conforme revela a Tabela 3 A utilização desse estoque construído ocioso por uma outra empresa ou mesmo por uma nova atividade econômica pode demorar anos. Também poderia se pensar sobre sua possível utilização para habitação, tendo em vista o déficit habitacional da região.

Tabela 3. Quantidade de galpões, depósitos e armazéns ociosos por m² e por município da Região do Grande ABC

Galpões, Depósitos e Armazéns	entre 5000 e 6999 m²	entre 7000 e 9999 m²	a partir de 10000 m²
Santo André	12	6	11
São Bernardo do Campo	52	30	45
São Caetano do Sul	5	8	3
Diadema	32	18	27
Mauá	11	6	20
Ribeirão Pires	6	2	5
Rio Grande da Serra	7	1	1
TOTAL	126	71	111
TOTAL FINAL		308	

(Fonte: Yamauchi, 2020, p. 189)

A questão do uso das áreas urbanas e do cumprimento de sua função social é uma questão central e estratégica em uma região industrial como o Grande ABC, principalmente, para a dinamização da economia local, com vistas à ampliação das oportunidades de trabalho e de geração de renda. A Tabela 4 aponta a queda da participação da Região do Grande ABC no PIB do Estado de São Paulo ao longo dos anos 2000.

Tabela 4. PIB da Região do Grande ABC e participação no PIB do Estado de São Paulo (ESP), 2002-2019 (em mil R\$ correntes).

Ano	PIB - Grande ABC	PIB - Estado de São Paulo (ESP)	Part. % Gde ABC / ESP
2002	39.246.091,35	518.878.815,17	7,56%
2011	105.438.357,93	1.436.672.709,04	7,34%
2016	114.609.521,55	2.038.757.381,64	5,62%
2019	130.563.013,43	2.348.338.000,00	5,56%

(Fonte: Elaborado pelas autoras a partir dos dados divulgados pela Fundação SEADE - 2002/2011/2016 e pelo IBGE - 2019).

A tabela 5 apresenta a evolução populacional dos sete municípios da Região do Grande ABC entre 1989 e 2020 e a tabela 6 revela mudança na participação dos empregos formais do setor industrial para o setor de comércio e serviços, ocorrida neste mesmo período.

Tabela 5. A população do Grande ABC Paulista, nos anos de 1989 a 2018 (Fonte: Elaborado pelas autoras a partir de dados do SEADE, 2019).

	1989	1994	1997	2002	2007	2012	2017	2020
S. André	603.703	626.330	636.765	656.052	669.504	679.933	688.899	693.867
S. B. Campo	536.532	608.399	654.257	715.764	747.011	775.428	799.645	812.086
S. C. do Sul	152.176	147.258	144.070	142.006	146.437	149.751	150.860	151.244
Diadema	288.866	321.184	338.550	363.782	378.254	389.963	399.510	404.477
Mauá	275.122	315.670	338.200	374.922	402.085	425.776	447.911	460.132
R. Pires	78.639	90.882	97.581	106.451	110.920	114.327	117.395	118.968
R. G. Serra	27.671	31.899	34.440	38.469	42.075	45.103	48.076	49.816
Total	1.962.709	2.141.622	2.243.863	2.397.446	2.496.286	2.580.281	2.652.296	2.690.590

Tabela 6. Número e Participação de empregos formais por setor de atividade na Região do Grande ABC, 1989-2020 (Fonte: Adaptado pelas autoras a partir de Conceição, Yamauchi, Monea (2018) para 1989-2016. Elaborado pelas autoras para 2019-2020, com base na Relação Anual de Informações Sociais (RAIS) do Ministério do Trabalho e Emprego).

Ano	Extrat. mineral	Indústria	Serv. de utilidade pública	Const. Civil	Comércio	Serviços	Adm. Pública	Agropec. extração	Total
1989	494	363.333	621	13.608	62.913	120.613	26.596	550	588.728
1999	70	187.759	2.872	11.299	67.266	171.827	34.559	2.796	478.448
2002	48	192.724	2.551	12.634	81.935	224.908	38.452	108	553.360
2005	47	223.827	4.053	16.805	99.696	238.363	41.594	151	624.536
2008	178	255.452	4.503	30.594	123.616	276.361	42.595	167	733.466
2011	62	264.827	4.946	40.420	140.539	309.572	49.286	318	809.970
2014	2	238.722	4.939	41.000	148.050	334.116	51.628	374	818.831
2016	2	190.736	4.342	33.663	140.847	313.340	47.948	360	731.238
2019	0	182.385	3.584	30.126	144.679	328.871	42.671	390	732.706
2020	0	176.561	3.476	30.709	143.431	324.141	46.227	272	724.817

Observa-se, na Tabela 6, a inversão dos empregos no setor industrial para o setor de comércio e serviços nos últimos 30 anos (1989-2020). Em 1989, os empregos industriais respondiam por 61,71%, enquanto no setor de serviços representavam 20,49%. Em 2020, a participação dos empregos industriais retraiu para 24,36% e a do setor de serviços aumentou para 44,72%. Ao mesmo tempo, os empregos no setor de comércio também cresceu de 62.913 postos em 1989 para 143.431 em 2020, perfazendo um aumento de 19,79%.

Com a perda dos empregos industriais entre 1989 e 2020, muitos desses trabalhadores recorreram por necessidade à informalidade e ao empreendedorismo formalizado por meio da abertura do cadastro do microempreendedor individual – MEI, entre outras modalidades precarizantes de trabalho. De acordo com Yamauchi e Machado (2021), em face do longo tempo de recolocação no mercado de trabalho, muitos trabalhadores se registraram como MEI. Entre os anos de 2009 e 2019, o número de MEIs na Região do Grande ABC apresentou um enorme incremento, saltando de apenas 584 MEIs registrados para 193.174.

As Figuras 5 e 6 apontam a distribuição dos empregos formais, bem como a rede de transporte coletivo e sua participação no total das viagens motorizadas na Região Metropolitana de São Paulo e revelam a insuficiente cobertura da rede frente ao desequilíbrio na distribuição da oferta de empregos na região. E esse quadro tem provocado o aumento das viagens realizadas em transporte individual.

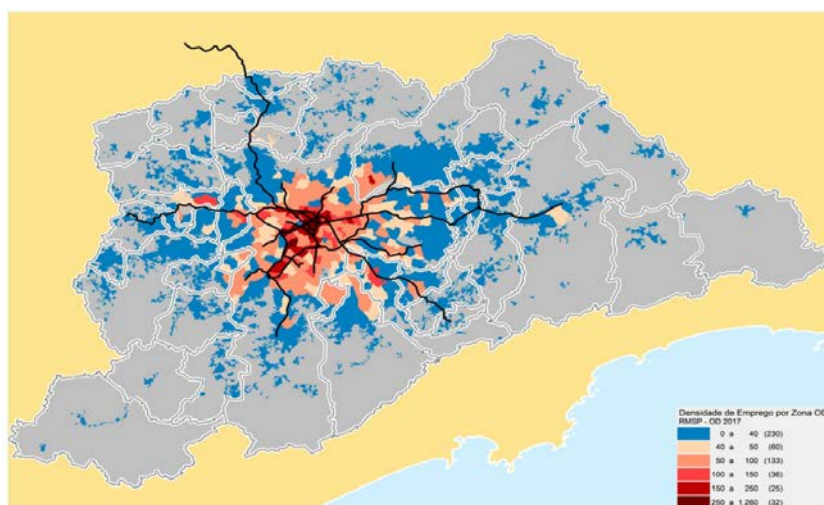


Figura 5. Densidade de empregos na Região Metropolitana de São Paulo – RMSP em 2017 [empregos / hectare]. (Fonte: LISBÔA; NIGRIELLO, 2022)

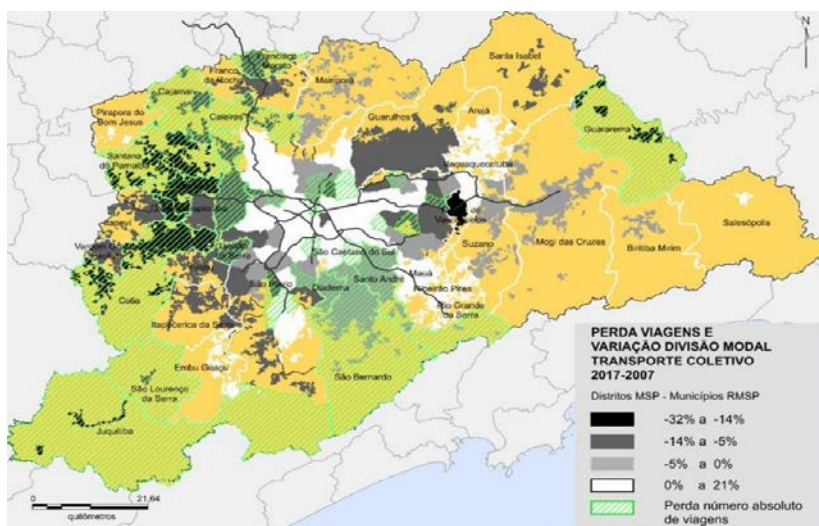


Figura 6. Participação do transporte coletivo nas viagens motorizadas (2007 e 2017).
(Fonte: LISBÔA; NIGRIELLO, 2022)

A questão da mobilidade, ou, melhor dizendo, da imobilidade, relacionada aos deslocamento de pessoas, à circulação de insumos e mercadorias, essencial para geração de riqueza, continua sendo um dos grandes problemas estruturais da Região do Grande ABC. Segundo Lisbôa e Nigriello (2022), a inadequação da rede de transporte coletivo metropolitano contribuiu para o aumento das viagens em transporte individual motorizado na metrópole paulistana. Há um grande desequilíbrio na distribuição territorial dos empregos nesta região, com uma grande concentração da oferta no centro expandido da capital. Desta forma, a falta de condições adequadas de mobilidade, além de ser um grande desafio para o desenvolvimento econômico da Região, altera o cotidiano de seus habitantes à medida que interfere diretamente nas suas condições de trabalho, moradia, bem como de acesso à saúde, educação e lazer.

Os deslocamentos pendulares estão diretamente relacionados a um processo amplo de ocupação e expansão de um território. Zion (2014) enfatiza que a mobilidade urbana, intrinsecamente associada ao processo de urbanização, ganha maior centralidade frente às transformações em curso na metrópole relacionadas à intensificação e à aceleração dos fluxos de pessoas, informações, bens e serviços gerados e atraídos por ela. A autora apresenta múltiplas abordagens na análise do problema, principalmente as que o vinculam ao paradigma da motorização da sociedade, à deterioração ambiental, à precarização das condições de deslocamento nas áreas metropolitanas. Nesse contexto se encontram um das fragilidades das políticas de mobilidade urbana, que se colocam longe das perspectivas abertas pela tecnologia informacional. Por fim, Zioni (2014) defende que a mobilidade urbana deve ser entendida fundamentalmente como relacional – produzida contextualmente e socialmente diferenciada.

Os padrões de deslocamentos no Grande ABC, se estendem para outras tantas localidades da RMSP e são justificados principalmente pelo motivo de trabalho, e para atender as necessidades de deslocamento cotidiano na região, os principais modais utilizados são os transportes coletivos e o individual, de acordo com a Pesquisa Origem e Destino de 2007 e 2017. No ano de 2017, foram produzidas 42 milhões de viagens diárias na RMSP, 67,3% delas realizadas por modos motorizados, sendo 36,4% por transporte coletivo e 30,9% por transporte individual. Já as viagens não motorizadas representaram 32,7%, subdivididas em a pé e de bicicleta, que responderam por 31,8% e 0,9%, respectivamente.

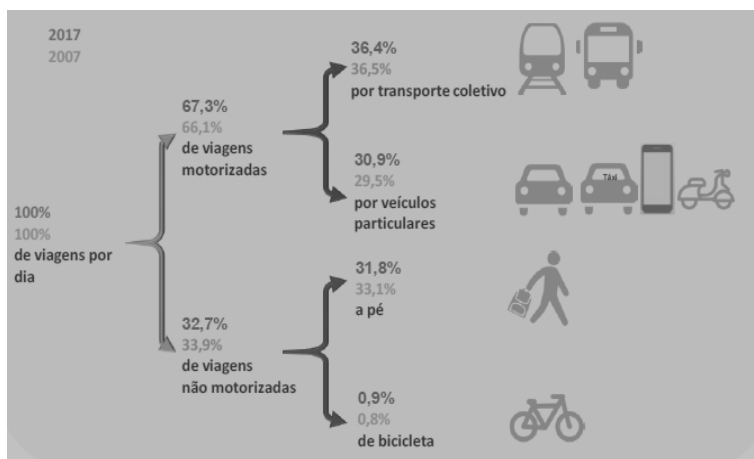


Figura 7. Distribuição Modal das Viagens na Região Metropolitana de São Paulo em 2007 e 2017. (Fonte: Metrô-Pesquisa OD, 2017)

Desde 2019, a Região do Grande ABC vem testemunhando um novo capítulo de anúncios de fechamento de fábricas, dessa vez das grandes montadoras de veículos, que passam por uma grande mudança tecnológica relacionada à alteração da matriz energética utilizada, baseada em combustíveis fósseis, para uma outra oriunda de fontes de energia renováveis como a elétrica, da General Motors em São Caetano do Sul, que foi revertido, da Ford Motor Company em São Bernardo do Campo, cujo galpão foi vendido em 2020 para a Construtora São José, e de outras empresas ligadas ao setor.

3. Adensamento e mobilidade urbana à luz de dois casos na Região do Grande ABC

As áreas industriais ociosas, resultantes do fechamento e da saída de empresas, revelam a perda da complexidade tecnológica na Região do Grande ABC. Resultantes de movimentos macroeconômicos que engendram reconfigurações territoriais, seu enfrentamento demanda uma articulação entre as políticas de desenvolvimento econômico e as políticas de desenvolvimento urbano. Todavia, não é o que se tem testemunhado na Região. O Grande ABC carrega problemas não resolvidos do passado, da falta de habitação, da precária condição de mobilidade, da não universalização do saneamento básico, entre outros. Ou seja, há uma sobreposição de problemas antigos e novos, como o das áreas industriais ociosas, que requerem a formulação e implementação de políticas setoriais articuladas e ações estratégicas.

Na perspectiva do campo do planejamento urbano, entre os anos de 2002 e 2021, a problemática das áreas industriais ociosas ficou esquecida pelos atores sociais, principalmente pelos gestores públicos, outorgando à população local, sobretudo às camadas de mais baixa renda, o ônus da saída das empresas. Embora tenham ocorrido dois eventos, o “Multilevel Governance” e o Seminário “Arquitetura e Cidade: desenvolvimento sustentável e qualidade do espaço público no Grande ABC” na Região entre os anos de 2017 e 2018, não houve menção de tratativas para as áreas industriais ociosas nos sete municípios da Região do Grande ABC (TOURINHO; YAMAUCHI, 2019).

O erro persistiu, principalmente pelos desgastes institucionais e entre os atores sociais envolvidos: Diadema optou por sair do Consórcio Intermunicipal do ABC², em 2017, e as Câmaras Municipais de Rio Grande da Serra e de São Caetano do Sul votaram a favor da retirada destes dois municípios do Consórcio, em 2018; o protagonismo da Agência de Desenvolvimento Econômico do Grande ABC³ foi desaparecendo devido aos conflitos e à saída de importantes atores sociais. A falta de interação entre os atores sociais contribuiu para a desatualização da situação das áreas industriais ociosas, bem como dos planos diretores pelos gestores públicos em relação ao contexto de reestruturação produtiva e desindustrialização que a Região vem testemunhando desde 1990 (KLINK, 2001; CONCEIÇÃO, 2006).

Evidentemente, os resultados dessa falta de interação institucional e entre os atores sociais, refletiram no território, que vem assistindo à ampliação das áreas industriais ociosas (YAMAUCHI, 2020). Nesse contexto, faltam diretrizes, instrumentos e ações para o uso estratégico destas áreas, e destacaram o fato de as intervenções urbanas em curso estarem obedecendo, quase que exclusivamente, aos interesses do setor imobiliário e de consumo, conforme revela o Quadro 1.

Quadro 1. Síntese das principais intervenções urbanas por município na Região do Grande ABC após o Projeto Eixo Tamanduatehy (1998-2006) (Fonte: Yamauchi, 2020, p. 107).

Município	O que era antes da Intervenção Urbana	Depois da Intervenção Urbana	Lógica da Intervenção Urbana
Santo André	Áreas industriais Ociosas ao longo do Eixo Tamanduatehy	Projeto Eixo Tamanduatehy (1998-2006). No lugar de vários galpões ociosos se instalaram centros comerciais, shopping, universidade, faculdade, estacionamentos e conjuntos habitacionais. O projeto não foi concluído.	Mercado de consumo, mercado imobiliário, com contrapartida de obras sociais, pontuais, fora do Eixo. Projetos habitacionais foram incorporados na 2ª fase do projeto. Ainda há áreas industriais ociosas à espera de solução
São Bernardo do Campo	Antigo terreno das empresas Brasmotor, Dodge Fargo, Brastemp Antigo terreno da empresa Tecelagem Tognato S/A	SBC Plaza Shopping (2012) e Supermercado Walmart-BIG (1995 e 2019) Condomínio Residencial e <i>Business Domo</i> (2007-2019)	Mercado de consumo Mercado imobiliário com obra de integração social de lazer "Parque das Bicicletas" (2019)
São Caetano do Sul	Antigo terreno da empresa Cerâmica São Caetano	Park Shopping São Caetano do Sul (2011)	Mercado de consumo, mercado imobiliário
Mauá	Antigo terreno da empresa Porcelana Schimidt	Parte do terreno é ocupado pelo Supermercado Roldão, uma parte se transformou num estacionamento de caminhões e a outra parte segue ainda sem ocupação	Mercado de consumo
Ribeirão Pires	Antigo terreno da empresa Philips Antiga empresa Tecmafrig Máquinas e Equipamentos S/A Antiga empresa Ugimag do Brasil	Loja de materiais de construção Copafér Supermercado Atacadista Açaí Futuras instalações do Supermercado Atacadista Atacadão	Mercado de consumo Mercado de consumo

Enquanto se assiste ao abandono de áreas antes industriais, ou a conversão de algumas dessas áreas em condomínios residenciais de médio e alto padrões, ou, ainda, em usos comerciais, aumentam o déficit habitacional e a piora das condições de habitação para os grupos sociais mais vulneráveis.

Passados dezesseis anos do início do século XXI, o problema do déficit habitacional dos grupos sociais mais vulneráveis na Região do Grande ABC aumentou. De acordo com o Diagnóstico Habitacional Regional do Consórcio Intermunicipal do Grande ABC – CIGABC (2016), em julho de 2016, estimou-se que havia 788 assentamentos precários, perfazendo uma população de 454.720 habitantes, representando 18,6% dos 2.443.768 habitantes da Região. O relatório também apontou que havia um déficit habitacional de 96.844 moradias enquadradas nas faixas 1, 2 e 3 do Programa Minha Casa Minha Vida - PMCMV (CIGABC, 2016). A Figura 4 aponta os lançamentos imobiliários por faixa de preço (2011) e os empreendimentos do PMCMV entre 2009 e 2014 na Região do Grande ABC.

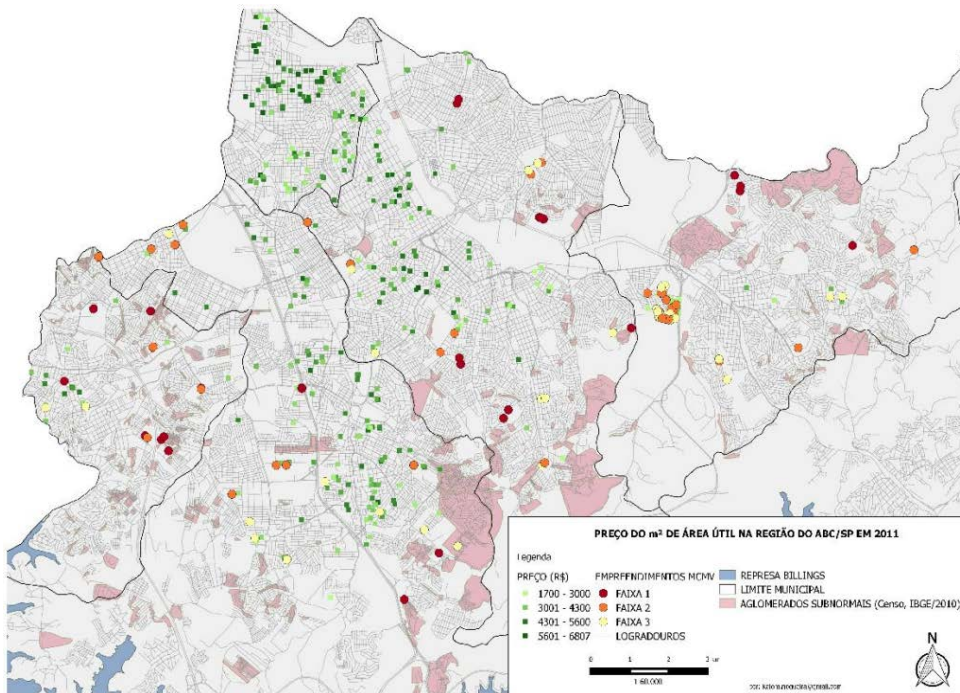


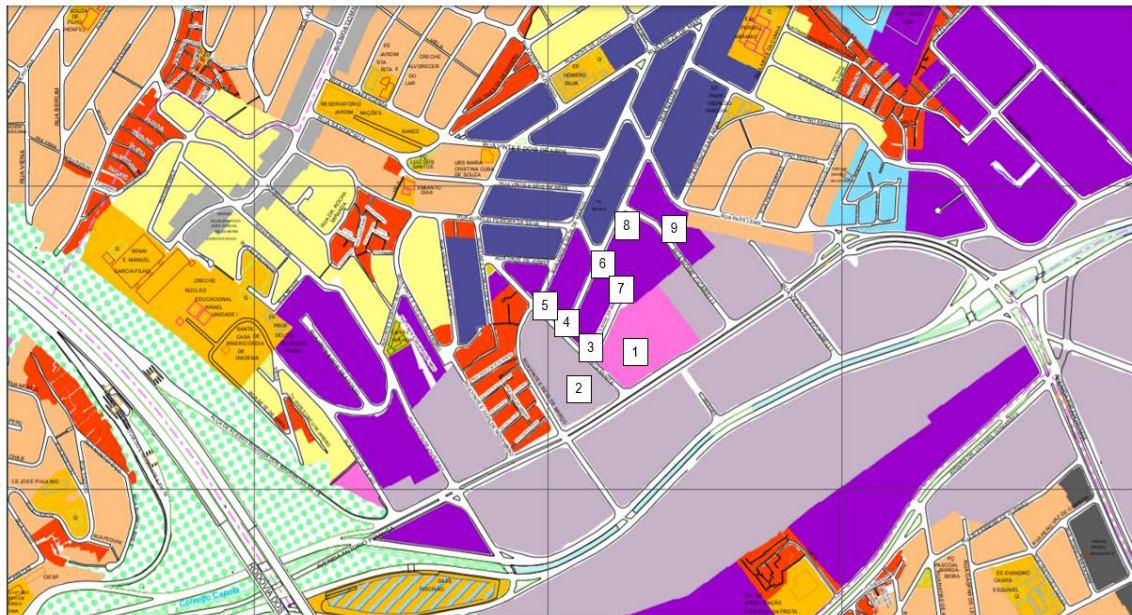
Figura 8. Lançamentos imobiliários por faixa de preço (2011) e empreendimentos do PMCMV entre os anos de 2009 e 2014 na Região do Grande ABC (Fonte: CIGABC, 2016, p. 161)

A grande maioria dos lançamentos residenciais concentrou-se nos municípios de Santo André, São Bernardo do Campo e São Caetano do Sul, enquanto os empreendimentos do PMCMV apresentaram-se mais distribuídos na Região, apesar de ausentes em São Caetano do Sul. Situados majoritariamente nos municípios mais valorizados do Grande ABC, estes lançamentos residenciais, em grande medida, revelaram uma boa localização intraurbana - próxima ao centro ou a grandes vias de ligação/avenidas – o que contribuiu para a elevação dos valores do metro quadrado destes empreendimentos. Já os conjuntos habitacionais produzidos no âmbito do PMCMV obedeceram à lógica da localização periférica que acompanha historicamente a produção de moradia social no país, com raras exceções. Destaca-se ainda que alguns desses empreendimentos imobiliários, produzidos entre 2009 e 2014, situaram-se em antigas áreas industriais ociosas da Região do Grande ABC.

Enquanto não se estrutura uma visão estratégica quanto à utilização das áreas industriais ociosas na Região, surgem novas intervenções urbanas orientadas exclusivamente pelos interesses do setor imobiliário e de consumo, apoiadas em diretrizes de adensamento e verticalização sem considerar as condições de acesso e a capacidade de suporte da malha viária existente. Os dois exemplos a seguir elucidam essas dinâmicas nocivas segundo os preceitos de um desenvolvimento sustentável. O primeiro caso, nas áreas industriais ociosas localizadas nas ruas Anita, Neuza e Yayá, no Bairro Canhema, em Diadema, é um grande exemplo de adensamento e verticalização em áreas adjacentes à via local, com reduzida capacidade de suporte, conforme revelam as Figuras 9 a 13.



Figura 9. Foto aérea com a localização das áreas industriais ociosas nas adjacências das ruas Anita, Neuza e Yayá, no Bairro Canhema, em Diadema – SP (Fonte: Google Maps, 2021)



<p>LEGENDA</p> <ul style="list-style-type: none"> ZONA DE PRESERVAÇÃO AMBIENTAL - ZPA ZONA DE RECUPERAÇÃO AMBIENTAL - ZRA EIXO ESTRUTURADOR AMBIENTAL - EEA ZONA DE QUALIFICAÇÃO URBANA - ZQU ZONA DE RECUPERAÇÃO URBANA - ZRU EIXO DE ADENSAMENTO CENTRAL - EAC EIXO ESTRUTURADOR PRINCIPAL 1 - EEP1 EIXO ESTRUTURADOR PRINCIPAL 2 - EEP2 EIXO ESTRUTURADOR LOCAL 1 - EEL1 EIXO ESTRUTURADOR LOCAL 2 - EEL2 ZONA ESTRATÉGICA DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO - ZEDE ZONA PREDOMINANTEMENTE INDUSTRIAL - ZPI ÁREA ESPECIAL DE INTERESSE SOCIAL 1 - AEIS1 ÁREA ESPECIAL DE INTERESSE SOCIAL 2 - AEIS2 ÁREA ESPECIAL DE INTERESSE SOCIAL 3 - AEIS3 ÁREA ESPECIAL DE PRESERVAÇÃO AMBIENTAL 1 - AP1 ÁREA ESPECIAL DE PRESERVAÇÃO AMBIENTAL 2 - AP2 ÁREA ESPECIAL DE PRESERVAÇÃO AMBIENTAL 3 - AP3 ÁREA ESPECIAL DE LAZER E ESPORTE - ALE ÁREA ESPECIAL DE LAZER E ESPORTE / ZONA DE PRESERVAÇÃO AMBIENTAL - ALE/ZPA ÁREA ESPECIAL DE USO INSTITUCIONAL - AEUI MÓVEL DE INTERESSE HISTÓRICO, ARTÍSTICO, PASAGÍSTICO E CULTURAL - IPHAC AEIS/IPHAC AP3/PHAC 			

Figura 10. Localização das áreas industriais ociosas nas ruas Anita, Neuza e Yayá, localizadas no Bairro Canhema, em Diadema – SP de acordo com o plano diretor anterior, Lei Complementar n. 273/2008 (Fonte: Yamauchi, 2021)

As áreas industriais ociosas localizadas nas adjacências das ruas Anita, Neuza e Yayá no Bairro Canhema em Diadema sofreram alteração em seu zoneamento, deixaram de ser gravadas como Eixo Estruturador Principal 2 – EEL2, no Plano Diretor anterior (2008) - Lei Complementar n. 273/2008 e passaram a ser gravadas como Eixo de Adensamento Leste – EAL, no atual Plano Diretor (2019), Lei Complementar n. 473/2019.

Essa mudança nos parâmetros urbanísticos resultante da alteração no zoneamento destas áreas viabiliza e incentiva a promoção de novos empreendimentos imobiliários caracterizados por intensa verticalização e adensamento do solo urbano, em uma localidade cuja malha viária é constituída por vias locais, de porte pequeno e reduzida capacidade de suporte (as ruas Anita, Neuza e Yayá), ainda que situadas nas proximidades de um grande eixo viário (avenida Antônio Piranga), onde se encontra o corredor de ônibus da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo (EMTU/SP). Convenientemente, a aproximadamente 300 metros da rua Anita, a 400 metros da rua Yayá e a 415 metros da rua Neuza, está localizado o supermercado Maxxi Atacadista, na Avenida Antônio Piranga, que será bastante beneficiado pelo adensamento resultante da construção desses novos empreendimentos.

As Figuras 12 e 13 evidenciam a reduzida capacidade de suporte destas vias locais, sendo possível prever os problemas na mobilidade urbana que resultarão dessas iniciativas. O empreendimento na rua Anita, 225, já foi lançado, *Soul Imigrantes*, que contará com 4 torres residenciais, totalizando 752 unidades no local, conforme Figura 14. Segundo fontes locais, há rumores de que a antiga área industrial situada entre as ruas Neuza e Yayá tenha sido comprada por outra construtora, com a previsão de construção de outras 3 torres residenciais, intensificando ainda mais o adensamento construtivo e populacional em curso, em uma área cuja malha viária apresenta reduzida capacidade de suporte para o incremento de fluxos previsto.

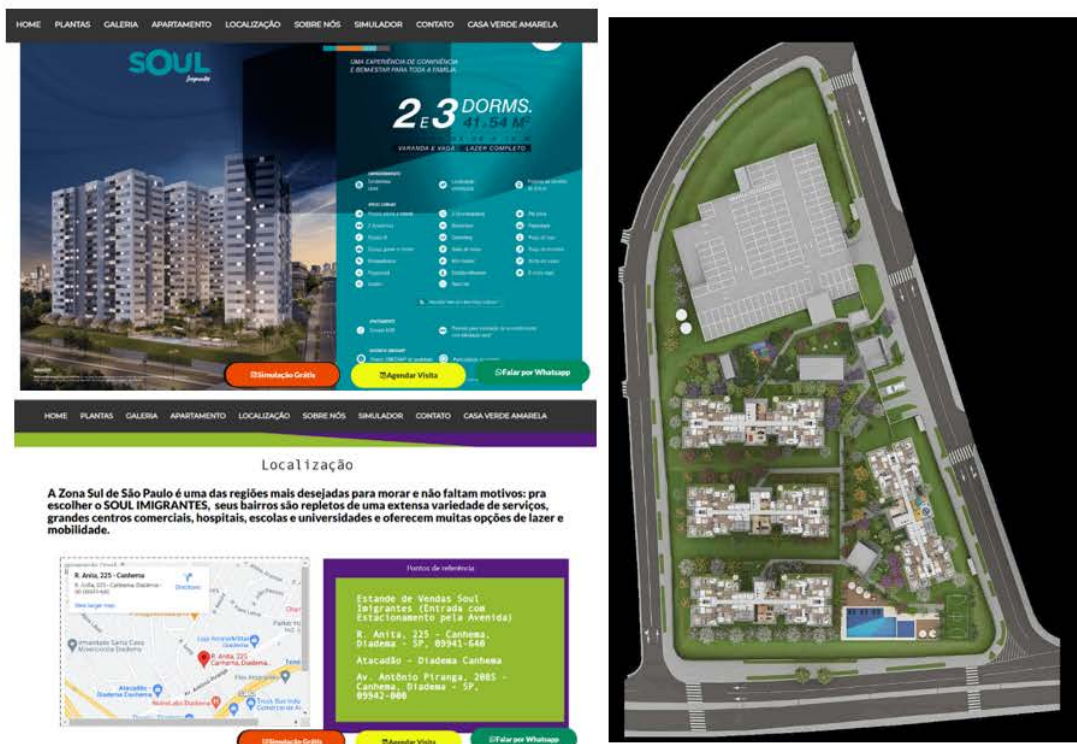


Figura 14. Foto do empreendimento Soul Imigrantes situado à rua Anita, 225, Canhema, Diadema, 2022. (Fonte: Adaptado pelas autoras a partir de <https://soulimigrantes.com.br/>)

Considerando que haverá mais veículos circulando nessas pequenas vias, há tendências de seu saturamento, piorando e/ou criando problemas de mobilidade urbana, o que implica em maiores tempos de deslocamento.

O segundo exemplo analisa o processo de transformação urbana em curso desde 1997 nas adjacências da Avenida Industrial e da rua Dr. Rubens Awada em Santo André (TEIXEIRA, 2010). As Figuras 15 e 16 mostram a Avenida Industrial em 2003 e em 2022, o que permite verificar mudanças morfológicas ocorridas ao longo destes 19 anos.



Figura 12. Foto da Avenida Industrial em Santo André em 2003. (Fonte: Teixeira, 2010, p. 1)



Figura 13. Foto da Avenida Industrial em Santo André em 2022. (Fonte: Google Earth, 2022)

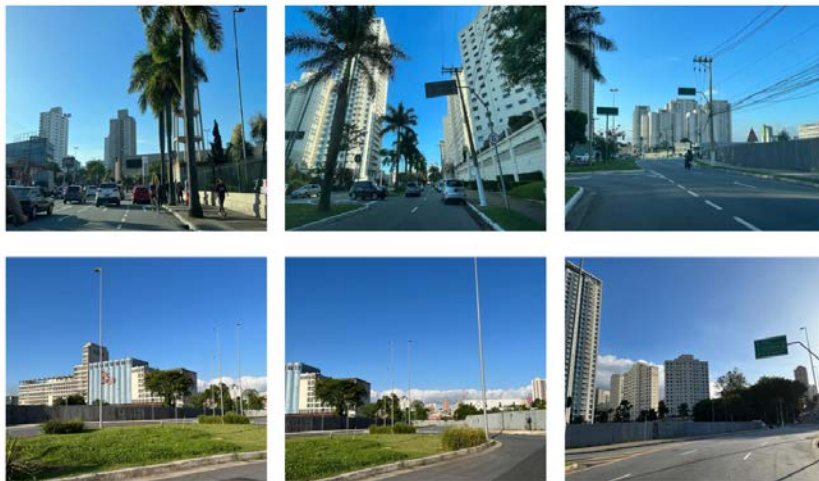


Figura 14. Fotos da Avenida Industrial e de novas vias adjacentes em 2022. (Fonte: Acervo das autoras, dezembro de 2022)

O objetivo é analisar as transformações urbanas em curso em uma parte da área de abrangência do projeto, no trecho da Avenida Industrial entre a estação ferroviária de Santo André e a estação ferroviária Prefeito Saladino.

Novos lançamentos imobiliários vêm surgindo nas adjacências da Avenida Industrial que teve sua estrutura viária alterada com a abertura de novas vias de acesso. A duplicação da Avenida Industrial, conforme apontado por Moro Júnior (2007) e Yamauchi (2020) resultou de contrapartidas exigidas pelo poder público, a prefeitura municipal, à empresa responsável pelos novos empreendimentos imobiliários ali localizados. Uma parte das áreas vazias adjacentes à nova via já está ocupada por anúncios promocionais do empreendimento imobiliário “Living Santo André” do grupo Cyrela, nas demais não há nada ainda.

Uma preocupação relacionada às transformações urbanas em curso nesta região se refere à permanência de uma das poucas indústrias remanescentes, o Moinho São Jorge, que atende ao setor alimentício.

Nota-se, nesse exemplo, que a abertura destas vias, antes de ser uma resposta aos diversos problemas de mobilidade urbana identificados na região, está comprometida com o atendimento dos interesses do setor imobiliário, que tem identificado nesta localidade grandes oportunidades de negócios, e reivindicado intervenções que resultem na maior valorização de seus investimentos.

Com relação às questões da mobilidade urbana, o Consórcio Intermunicipal do Grande ABC capitaneou, em 2012, a elaboração de um Plano Regional de Mobilidade Urbana que considerou questões que se generalizam na Região, bem como aspectos específicos de cada município. Conforme expresso no referido Plano (2012, p. 2), “os Prefeitos de nossas sete cidades acreditam que não há como tratar o trânsito, os transportes e o sistema viário senão como uma política integrada.” Todavia, há desafios relacionados à articulação entre os planos de mobilidade dos sete municípios que compõem a Região e destes com o Plano Regional.

4. Considerações Finais

A Região do Grande ABC cunhou um dos processos de industrialização de sucesso realizados pelo mundo, mesmo que de maneira tardia. Todavia, esse sucesso foi alcançado com base em expedientes de rebaixamento do custo da reprodução da força de trabalho, uma industrialização com baixos salários que engendrou uma urbanização com baixos salários, marcada pela precariedade habitacional e informalidade na ocupação do solo urbano. A partir de 1990, pelas mudanças nas economias globais já mencionadas, o Grande ABC assistiu o seu parque industrial ruir, por meio do fechamento de fábricas e de transferências de linhas de produção para outras localidades. Nota-se, também, que problemas ligados ao subdesenvolvimento, como a falta de habitação, as precárias condições de mobilidade urbana, podendo ser descrita como uma situação de imobilidade, as carências de infraestrutura e serviços básicos, entre outros, se sedimentaram com o tempo.

Esses exemplos retratam as realidades presentes em seis dos sete municípios que compõem a Região do Grande ABC. Além disso, eles mostram as desventuras em série do subdesenvolvimento brasileiro em relação à tríade industrialização, habitação e mobilidade.

Como foi evidenciado a partir dos dois casos analisados, parte das áreas industriais ociosas, resultantes do processo de desindustrialização em curso desde os anos 1990 na Região do Grande ABC, tem sido ocupada segundo os interesses do setor imobiliário e de consumo, em detrimento de uma destinação mais aderente aos preceitos de um desenvolvimento sustentável. Esse servilismo tem origem e expansão, também, nas brechas existentes e nos conflitos entre os planos diretores e zoneamento incidentes nos municípios da Região. Os dados econômicos do

PIB, dos estabelecimentos industriais, de emprego e das áreas industriais ociosas evidenciam o quanto nocivas foram a implementação de políticas neoliberais no espaço urbano e a ausência de uma política industrial nacional voltada para o longo prazo para a Região do Grande ABC.

A replicação constante desse modelo tem colocado cada vez mais em xeque o futuro da Região. Se antes já havia problemas estruturais entre a indústria, a habitação e a mobilidade, a partir de 1990, eles se intensificaram, ao privilegiar os interesses na produção do espaço dos grupos de maior poder econômico, quem nem sempre tem ligações mais perenes com o Grande ABC, em contexto de avanço da financeirização da economia. É preciso aprender com os erros, buscar melhorias e cunhar políticas que, conscientes das deficiências do passado, alinhem tendências para o futuro. Esses desafios colocados pela desindustrialização, falta de habitação, precariedade e ineficiência na mobilidade urbana (que não atende às necessidades de circulação de insumos, mercadorias e pessoas) precisam ser enfrentados com diálogo entre os atores sociais e ações estratégicas multiescalares para renovar os rumos do desenvolvimento na Região do Grande ABC, nos seus aspectos sociais, econômicos e ambientais, em linha com os princípios de equidade e justiça socioambiental e urbana.

5. Referências

AMORIM, Wilson A. C.; SARSUR, Amyra. M.; FISCHER, André. L.; AUGUSTO JÚNIOR, Fausto; CRUZ, Marcus V. G. da; HUERTAS NETO, Miguel. **Negociações coletivas no Brasil: 50 anos de aprendizado**. São Paulo: Atlas, 2015.

ARCHER, François. **Os novos princípios do urbanismo**. São Paulo: Romano Guerra, 2010.

CONCEIÇÃO, Jefferson J. da. **Quando o apito da fábrica silencia: atores sociais diante da reestruturação do parque industrial da Região do ABC**. 2006. 338f. Tese (Doutoramento em Sociologia). Universidade de São Paulo, USP, São Paulo.

CONCEIÇÃO, Jefferson J.; YAMAUCHI, Gisele; MONEA, Gustavo K. de A. A Mudança no perfil do emprego formal do Grande ABC Paulista nos últimos trinta anos, 1989-2017: como os números devem ser lidos. **Carta de Conjuntura do CONJUSCS**, ed. 7, abr., 2019. Disponível em: <<http://noticias.uscs.edu.br/uscs-lanca-7a-carta-de-conjuntura/>>. Acesso em: 10.jun.2019.

CONSÓRCIO INTERMUNICIPAL GRANDE ABC. **Plano de Mobilidade Regional do Grande ABC 2013-2016**. Santo André: CIGABC, 2012.

CONSÓRCIO INTERMUNICIPAL GRANDE ABC; UNIVERSIDADE FEDERAL DO ABC. **Relatório final Plano Diretor Regional do Grande ABC (PDR): Diretrizes, Macrozoneamento, instrumentos e Programas Territoriais Estratégicos**. São Bernardo do Campo, 2016.

_____; _____. **Pesquisa para apoiar a discussão e elaboração do Plano Diretor Regional do Grande ABC: Relatório 02 – Diagnóstico**. São Bernardo do Campo, 2016.

DENALDI, Rosana. Intervenção municipal em favelas: aprimoramento e limitações. **Anais do XI ANPUR**. Salvador: Universidade Federal da Bahia, 2005. Disponível em: <<http://www.xienanpur.ufba.br/431.pdf>>. Acesso em: 03 dez. 2022.

FERREIRA, Josué Catharino. **As alterações na estrutura industrial de Santo André (1975 – 2013)**. Dissertação (Mestrado em Ciências Humanas e Sociais). Universidade Federal do ABC, UFABC, Santo André, 2013.

GEREFFI, Gary; HUMPHREY, John; STURGEON, Timothy. The governance of global value chains. **Review of international political economy**, v. 12, n. 1, p. 78-104, 2005. Disponível em: <<https://www.tandfon-line.com/doi/abs/10.1080/09692290500049805>>. Acesso em: 19.ago.2018.

GOUVEIA, Débora Sierra de. **A Formulação de Políticas Públicas para a mobilidade urbana no Grande ABC**. Dissertação de Mestrado em Administração da Universidade Municipal de São Caetano do Sul, 2017.

HYMER, Stephen. **Empresas multinacionais: a internacionalização do capital**. Rio de Janeiro: Graal, 1978.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. **Censo do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística** de 1940. IBGE, 1940.

_____. **Censo do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística** de 1960. IBGE, 1940.

KEEN, David et al. **Polarization reversal in the state of São Paulo, Brazil**. New York: The World Bank, 1981.

KLINK, Jeroen J. **A cidade-região: Regionalismo e reestruturação no grande ABC Paulista**. Rio de Janeiro: DP&A Editora, 2001.

_____. Planejamento, estratégia local e complexidade: uma reinterpretação do legado do projeto Eixo Tamanduatehy (Santo André). **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, v. 13, n. 1, p. 119, 2011. Disponível em: <<http://rbeur.anpur.org.br/rbeur/article/view/288>>. Acesso em: 30.ago.2019

LANGENBUCH, Juergen R. **A estruturação da Grande São Paulo: estudo de geografia urbana**. Rio de Janeiro, Instituto Brasileiro de Geografia, Departamento de Documentação e Divulgação Geográfica e Cartográfica, 1971.

LINS, Vinícius Ferreira. A economia política da financeirização: possíveis implicações no mundo do trabalho. **Economia e Desenvolvimento**, v. 31, p. 1, 2019. Disponível em: <<https://periodicos.ufsm.br/eed/article/view/36085>>. Acesso em: 21 out. 2019.

LISBÔA, Andreina; NIGRIELLO, Leonardo L. **Os desafios do planejamento de expansão do metrô de São Paulo**. In: Seminário Ferrovias em áreas metropolitanas. Universidade São Judas Tadeu, jun. 2022.

MARQUES, Maria Rosa; REGO, José Márcio. **Economia Brasileira**. São Paulo: Saraiva, 2013.

MELLO, Andréa; PORTUGAL, Licínio. Um procedimento baseado na acessibilidade para a concepção de Planos Estratégicos de Mobilidade Urbana: o caso do Brasil. **Eure (Santiago)**, v. 43, n. 128, p. 99-125, 2017. Disponível em: <<https://www.scielo.cl/pdf/eure/v43n128/art05.pdf>>. Acesso em: 13 nov. 2022.

MORO JUNIOR, Enio. **A redenção inexistente nos planos urbanísticos municipais: o caso do Projeto Eixo Tamanduatehy**. Annablume, 2007.

MOUSSA, Amer N. **O Rio Tamandateí e o desenho urbano**. Monografia. São Paulo, Universidade de São Paulo, 2005. Disponível em: <http://www.fau.usp.br/cursos/graduacao/arq_urbanismo/disciplinas/aup0272/6t-alun/2005/m4-moussa/index.html>. Acesso em: 13.mar.2018.

METRO DE SÃO PAULO. **Metro-Pesquisa Origem e Destino entre 2007 e 2017**. São Paulo: Metro de São Paulo, 2017. Disponível em: <<https://www.metro.sp.gov.br/pesquisa-od/pesquisa-od.aspx>>. Acesso em: 04 dez. 2022.

PASSARELLI, Silvia. **O diálogo entre o trem e a cidade: o caso de Santo André**. Dissertação de Mestrado (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo. São Paulo, 1994. Disponível em: <<https://repositorio.usp.br/item/000742088>>. Acesso em: 15.ago.2019.

PINTO, Matheus G.; DENALDI, Rosana. **O tratamento da precariedade da unidade habitacional: O caso da favela Tamarutaca**. In: FERREIRA, Lara; OLIVEIRA, Paula; LACOVINI,

Victor. Dimensões do intervir em favelas: desafios e perspectivas. São Paulo: Peabiru TCA / Coletivo LabLaje, 2019, p. 157-164.

RICHARDSON, Harry Ward. Polarization reversal in developing countries. **Papers of the regional science association**, v. 45, 1980. Disponível em: <http://documents.worldbank.org/curated/en/628461468021552445/pdf/URR8116000Pola0of0Sao0Paulo00Brazil.pdf>. Acesso em 12.nov.2017.

SAKATA, Margarida Nobue. Novos instrumentos de gestão urbana e regional: Santo André e o caso do projeto eixo Tamanduateí. **Revista do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da FAUUSP**, n. 25, p. 186-199, 2009. Disponível em: <<http://www.periodicos.usp.br/posfau/article/view/43615/47237>>. Acesso em: 13.mar.2018.

SUZIGAN, Wilson; FURTADO, João. Política industrial e desenvolvimento. **Brazilian Journal of Political Economy**, v. 26, p. 163-185, 2006. Disponível em: <<https://www.scielo.br/j/rep/a/mSMT3Jw8Mv7ZFNcWqRtyNkv/?format=pdf&lang=pt1>>. Acesso em: 10 dez. 2022.

TOURINHO, Andréa de Oliveira; YAMAUCHI, Gisele. Áreas industriais degradadas na Região do Grande ABC Paulista – Velhos problemas, novas ideias. In: **Anais XVIII ENANPUR 2019**. Natal, UFRN, 2019. Disponível em: <<http://anpur.org.br/xviiienanpur/anaisadmin/capapdf.php?reqid=833>>. Acesso em: 30.set.2019.

YAMAUCHI, Gisele. **A Indústria foi embora, e agora?** As áreas industriais ociosas na Região do Grande ABC Paulista: Identificação e dimensionamento da problemática entre 1989 e 2019. Dissertação de Mestrado em Arquitetura e Urbanismo. Universidade São Judas, São Paulo, 2020.

_____; TOURINHO; Andréa de O. A Gestão estratégica regional urbana: economia, multi-atores e território. In: **Boletim Econômico CORECON ABC**, Santo André, CORECON ABC, n. 1, mar., 2022, p. 5-6.

_____; MACHADO, Vivian. O socorro necessário às micro e pequenas empresas no país durante a pandemia: a urgência de renovação dos programas emergenciais de crédito. In: Universidade Municipal de São Caetano do Sul. **Carta de Conjuntura**, ed. 18, ago. 2021. Disponível em: <<http://noticias.uscs.edu.br/uscs-lanca-18a-carta-de-conjuntura/>>. Acesso em: 28 ago. 2021.

ZIONI, S. Mobilidade da produção na metrópole. **Revista USP**, [S. l.], n. 102, p. 33-44, 2014. DOI: 10.11606/issn.2316-9036.v0i102p33-44. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/revusp/article/view/97621>. Acesso em: 24 jun. 2022.

¹ Segundo Conceição (2006), a Câmara Regional do ABC foi criada no ano de 1997 com a função de fazer diagnósticos, elaborar e executar políticas em prol do desenvolvimento local, principalmente a manutenção da indústria.

² O Consórcio Intermunicipal Grande ABC é um órgão público, composto pelos sete municípios da região, com o objetivo de planejar, articular e definir ações de planejamento de caráter regional.

³ Criada em 1998, a Agência do Desenvolvimento Econômico do Grande ABC é um órgão de natureza mista, que busca atuar e promover debates e ações estratégicas econômicas com os atores sociais em prol do desenvolvimento econômico regional.