

PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE SÃO PAULO
CIÊNCIAS SOCIAIS

KHEYDER HELSUN ADENNAUER RODRIGUES PAULA DE LOYOLA

LUCROS PRIVADOS, PREJUÍZOS PÚBLICOS:
o processo de enobrecimento do eixo rodoviário Anhanguera sem contraprestação
social à cidade de Cajamar

São Paulo
2024

KHEYDER HELSUN ADENNAUER RODRIGUES PAULA DE LOYOLA

LUCROS PRIVADOS, PREJUÍZOS PÚBLICOS:

o processo de enobrecimento do eixo rodoviário Anhanguera sem contraprestação social à cidade de Cajamar

Dissertação de Mestrado apresentada como requisito parcial para a obtenção do grau de Mestre ao Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo – PUC.

Orientadora: Profa. Dra. Lúcia Maria Machado Bógus.

**São Paulo
2024**

Loyola, Kheyder Helsun Adennauer Rodrigues Paula.
Lucros Privados, prejuízos públicos: O processo de enobrecimento do eixo rodoviário Anhanguera sem contraprestação social e à cidade de Cajamar. Kheyder Helsun Adennauer Rodrigues Paula de Loyola. 2024.
119 f.
Dissertação (mestrado) – Pontifícia Universidade Católica, PUC, São Paulo, 2024.
Orientadora: Prof^a Dra. Lúcia Maria Machado Bógus.
(3.30)CDU

KHEYDER HELSUN ADENNAUER RODRIGUES PAULA DE LOYOLA

LUCROS PRIVADOS, PREJUÍZOS PÚBLICOS:

O processo de enobrecimento do eixo rodoviário Anhanguera sem contraprestação social à cidade de Cajamar.

Dissertação de Mestrado apresentada como requisito parcial para a obtenção do grau de Mestre ao Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo – PUC, sendo a banca examinadora formada por:

BANCA EXAMINADORA

Profa. Dra. Lúcia Maria Machado Bógus

Profa. Dra. Angela Maria Santana Carvalho

Profa. Dra. Vera Lúcia Michalany Chaia

**São Paulo
2024**

Dedico este trabalho a todos os cidadãos cajamarenses que, em meio aos desafios institucionais, encontram novas formas de adaptação social, pautadas no esforço de fazer, do seu direito à cidade, um lugar digno.

AGRADECIMENTOS

Concluindo a jornada de mestrado em Ciências Sociais na PUC-SP, pauso para refletir sobre os desafios e aprendizados que marcaram meu percurso. Esta dissertação não é apenas um trabalho acadêmico, mas também um testemunho dos esforços, leituras e pesquisas documentais que me permitiram explorar a vastidão e a complexidade do tema abordado.

Expresso minha profunda gratidão à minha orientadora, Profa. Dra. Lúcia Maria Machado Bógus, cuja sabedoria, paciência e orientação rigorosa foram fundamentais para a realização desta dissertação. Seu apoio inestimável me guiou com maestria no desenvolvimento dos temas mais desafiadores.

Agradeço também à Equipe de Professores da Pós-Graduação em Ciências Sociais da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo (PUC/SP), cujo suporte acadêmico e infraestrutura proporcionaram o ambiente ideal para o meu desenvolvimento intelectual.

Importante ainda registrar o essencial suporte do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPQ), para a realização deste projeto acadêmico, que permitiu dedicar-me integralmente à pesquisa.

Um agradecimento especial aos servidores municipais e ao Secretário de Desenvolvimento Econômico e Empreendedorismo da cidade de Cajamar, ex-aluno do programa de Doutorado em Ciências Sociais da PUC/SP, o Sr. Mario Jorge Silveira Junqueira, cujas informações técnicas cedidas contribuíram significativamente para o enriquecimento deste estudo.

Por fim, mas não menos importante, minha eterna gratidão à minha querida família que, da sua forma, me apresenta diariamente o lado mais terno da vida que é o carinho. O amor incondicional e a compreensão formam o alicerce sobre o qual construímos nossas aspirações e conquistas.

“A história de todas as sociedades até hoje existentes é a história das lutas de classes.”

Karl Marx e Friedrich Engels

“O homem é um animal social; ele é uma unidade de busca de comunidade. Para encontrar sua plenitude, ele deve encontrar, amar e ser amado; ele deve pertencer.”

Charles Horton Cooley

LOYOLA, Kheyder. LUCROS PRIVADOS, PREJUÍZOS PÚBLICOS: O processo de enobrecimento do eixo rodoviário Anhanguera sem contraprestação social à cidade de Cajamar. Número total de folhas: 119. Trabalho de Conclusão de Curso de Mestrado em Ciências Sociais na Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, cidade de São Paulo, em 2024.

RESUMO

As duas citações iniciais reportam a importância das relações de classe na moldagem da sociedade, bem como a ideia da necessidade de pertencimento. A dissertação analisa a importância da cidade de Cajamar como parte do epicentro logístico para região metropolitana, diante da sua proximidade da Rodovia Anhanguera. E partindo da formação dos conceitos, que serão abordados, cabe afirmar que o processo de exploração de Cajamar existe desde a chegada da Companhia Brasileira de Cimento Portland, na década de 1920, juntamente com a estrada de ferro Perus-Pirapora, que servia de logística para o transporte de passageiros e do produto desta empresa, transportando-os para todo o país. Desta forma, ao longo do tempo, em razão da sua localização geográfica, a cidade de Cajamar se tornou a “Faria Lima” dos galpões logísticos, um atrativo inclusive para imigrantes. O setor logístico instalado na cidade foi beneficiado pelas políticas públicas locais, gerando consequências nos investimentos sociais, o que caminhou paralelamente com os anseios de desenvolvimento daquela coletividade. O estudo demonstra como o setor logístico, inclusive pelos altos índices do *E-commerce*, é o catalisador de desenvolvimento da região, o que potencializa o comércio da cidade e a criação de empregos para os munícipes. Todavia, com a falta de justa contrapartida das empresas, se vê uma distribuição desequilibrada na elaboração das políticas públicas. Empresas e investidores obtêm lucros significativos com benefícios fiscais, infraestrutura perfeita e aluguel barato, enquanto as receitas para o financiamento de serviços públicos essenciais não atingem indicadores expressivos como aqueles destinados ao sistema viário, por exemplo. Mesmo com todas estas premissas, é forçoso não reconhecer que as empresas contribuem com o progresso urbano devido à arrecadação de impostos e a oferta de emprego à população local. Entretanto, por meio da análise das leis orçamentárias e da maioria dos Decretos Municipais, ora colacionados nos anexos deste trabalho, vê-se que a Administração Pública promoveu diversas desapropriações, com fins de utilidade pública, buscando atender à demanda do setor viário da cidade de Cajamar, seja para construção de avenidas que ligam o centro da cidade até a Rodovia Anhanguera, seja para asfaltamento e alargamento de ruas ou rotatórias para desafogar o impactante trânsito provocado pelo acúmulo de veículos de carga. O fenômeno estudado relaciona-se com o processo de gentrificação das zonas voltadas ao setor logístico, antes dedicadas às zonas residenciais e rurais, em detrimento do direito à cidade e às políticas sociais. Assim, incentivos e isenções fiscais são aplicadas à grande massa empresária, tornando um atrativo para novos interessados e a manutenção desse ciclo vicioso.

Palavras-chave: Desenvolvimento econômico, pertencimento, direito à cidade, benefício fiscal, contraprestação social e gentrificação.

ABSTRACT

The initial two quotes highlight the significance of class relations in shaping society, as well as the concept of the necessity for belonging. This dissertation examines the role of the city of Cajamar as a key logistic hub for the metropolitan region, given its proximity to the Anhanguera Highway. Beginning with the development of the concepts to be discussed, it is evident that the exploitation process of Cajamar has been ongoing since the arrival of the Brazilian Portland Cement Company in the 1920s, along with the Perus-Pirapora railway, which was crucial for transporting passengers and the company's products across the country. Over time, due to its geographical location, Cajamar has become the “Faria Lima” of logistic warehouses, attracting immigrants among others. The logistic sector established in the city benefited from local public policies, impacting social investments and aligning with the community's development aspirations. The study demonstrates how the logistic sector, boosted by high e-commerce rates, acts as a catalyst for regional development, enhancing the city's commerce and job creation for residents. However, the lack of fair compensation from companies leads to an imbalanced distribution in public policy formulation. Companies and investors achieve significant profits through tax benefits, perfect infrastructure, and low rent, while revenues for financing essential public services do not reach significant indicators, such as those intended for the road system, for example. With all these premises, it is unavoidable to acknowledge that companies contribute to urban progress through tax collection and local employment opportunities. Nevertheless, an analysis of budget laws and the majority of Municipal Decrees, now included in the annexes of this work, shows that the Public Administration promoted various expropriations for public utility purposes, aiming to meet the demand of the city's road sector, whether for the construction of avenues connecting the city center to the Anhanguera Highway or for the paving and widening of streets or roundabouts to alleviate the heavy traffic caused by the accumulation of cargo vehicles. The phenomenon studied is related to the gentrification process of areas previously dedicated to residential and rural zones, to the detriment of the right to the city and social policies. Thus, tax incentives and exemptions are applied to the large business mass, becoming an attraction for new interests and maintaining this vicious cycle.

Keywords: Economic development, belonging, right to the city, tax benefit, social counteraction, and gentrify.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – (A) Composição de imagens noturnas de satélite em área que abrange a megaregião Rio de Janeiro (RJ) – São Paulo (SP), em janeiro de 2016; (B) Idem, mas com a direção geral dos principais eixos traçada em vermelho.	26
Figura 2 – Esquema da estrutura em formato pluriaxial radial e da estrutura em formato circular do processo de metropolização do espaço.....	27
Figura 3 – Plano Nacional Rodoviário.	28
Figura 4 – Institucionalização das Regiões Metropolitanas e Aglomerações Urbanas na MMP 1980/1991/2000/2010/2014.	30
Figura 5 – Institucionalização das Regiões Metropolitanas e Aglomerações Urbanas na MMP 1980/1991/2000/2010/2014.	31
Figura 6 – Oportunidades de conexão para Campinas: Via Anhanguera, Estrada Velha e SP Railway.	34
Figura 7 – Título emancipador do município de Cajamar	35
Figura 8 – Trabalhadores na construção da Rodovia Anhanguera..	37
Figura 9 – Rodovia Anhanguera em construção..	38
Figura 10 – De outro ângulo, o entroncamento entre as rodovias Anhanguera e Bandeirantes	39
Figura 11 – Técnica de troncos de árvores utilizada na abertura de estradas em 1934.	40
Figura 12 – Mapa Rodoviário 1936.	41
Figura 13 – Marco Comemorativo da Inauguração da Via Anchieta -	41
Figura 14 – Inauguração da Via Anhanguera. Governador Adhemar de Barros (ao centro), sua esposa Leonor Mendes de Barros (à esquerda), secretário de viação	

Caio Dias Baptista (à direita)	42
Figura 15 – Planta via Anhanguera	42
Figura 16 – Foto antiga de Cajamar	47
Figura 17 – Fábrica de cimento Portland.	48
Figura 18 – Lei n. 5.285 de 18 de fevereiro de 1959, que dispôs sobre o Quadro Territorial, Administrativo e Judiciário do Estado.....	49
Figura 19 – Locomotiva nº7.....	50
Figura 20 – Greve dos trabalhadores da fábrica de cimento em Cajamar.....	51
Figura 21 – Extraída da revista “Cidade de Lutas e Conquistas.....	53
Figura 22 – Fábrica de Cimento Cajamar	54
Figura 23 – Buraco engoliu casas em Cajamar, na Grande SP	55
Figura 24 – Reportagem da Folha em 13 de agosto de 1986 sobre tremor de terra em Cajamar(SP).....	56
Figura 25 – Relação de empresas, pessoal ocupado e salário médio	56
Figura 26 – Universidade municipal de logística de Cajamar	59
Figura 27 – E Imigrantes portugueses residentes em Cajamar e funcionário da Perus em romaria à Pirapora.....	63
Figura 28 – Cidade de Cajamar.....	63
Figura 29 – Cidade de Cajamar.....	65
Figura 30 – Cidade de Cajamar.....	65
Figura 31 – Cidade de Cajamar.....	66
Figura 32 – O trabalho pioneiro de Charles Booth demonstrando o mapa da pobreza no <i>East End</i> de Londres em 1889.....	70
Figura 33 – Modelo de áreas concêntricas e as diferentes zonas da cidade e as áreas urbanas propostas por Burgess.....	71

Figura 34 – Comparação da unidade territorial de Cajamar	78
Figura 35 – Comparação entre os modelos de estrutura urbana do início dos séculos XX – radial (a) e XXI – clusters (b).....	79
Figura 36 – Relação de Fonte Cajamar no Estado de São Paulo	83
Figura 37 – Gráfico da Economia de Cajamar.....	84
Figura 38 – Relação entre trabalho e rendimento dos trabalhadores de Cajamar.....	85
Figura 39 – Relação de Ocupação e população.....	86
Figura 40 – Pequena fração polo logístico de Cajamar.....	90
Figura 41 – Praça de pedágio na entrega da cidade de Cajamar, km26.....	92
Figura 42 – Hospital de Campanha em combate à COVID-19.....	92
Figura 43 – Charge que exemplifica o processo de gentrificação.....	97

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Panorama das estradas brasileiras.	32
Tabela 2 – Porcentagem de pessoas com salários acima de 5 salários mínimos e sua relação de proximidade com a Via Anhanguera / Proporção de pessoas com até dois salários mínimos e sua relação de distância em relação a Via Anhanguera.....	81

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Possibilidades de investigação em se tratando de gentrificação.....	95
--	----

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABCOMM – (Associação Brasileira de E-commerce).

ABComm – Associação Brasileira de Comércio Eletrônico.

ABNT – Associação Brasileira de Normas e Técnicas.

ADCT – Ato das Disposições Constitucionais Transitórias

ADCTs – Ato de Disposições Constitucionais Transitórias.

AE – Agência Executiva.

ALESP – Assembleia Legislativa de São Paulo

Autoban – Autopistas Bandeirantes e Anhanguera.

AV. – Avenida.

BR — Sigla para Rodovia Federal.

CCR – Companhia de Concessões Rodoviárias.

CDT – Centro de Televisão.

CFT – Confederação Nacional do Transporte.

CIBPU – Comissão Interestadual da Bacia Paraná-Uruguai.

CIMBAJU – Consórcio Intermunicipal dos Municípios da Bacia Juqueri.

CIOESTE – Consórcio Intermunicipal da Região Oeste.

CME – Complexo Metropolitano Expandido.

CNT – Confederação Nacional dos Transportes

CPTM – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos.

CRFB – Constituição da República Federativa do Brasil.

DER – Departamento de Estradas de Rodagem.

DERSA – Desenvolvimento Rodoviário S.A.

DNER – Departamento Nacional de Estradas de Rodagem.

DOPS – Departamento de Ordem Política e Social

Dr. – Doutor

EC – Emenda Constitucional.

E-commerce – Comércio eletrônico.

EMPLASA – Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano S/A.

FecomercioSP – Federação do Comércio de Bens, Serviços e Turismo do Estado de São Paulo.

FGTS – Fundo de Garantia por Tempo de Serviço.

FHC – Fernando Henrique Cardoso.

FMI – Fundo Monetário Internacional.

GAL. – General.

Grupo J.J. – José João Abdall.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

IPCA – Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo.

IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada.

IPT – Instituto de Pesquisas Tecnológicas.

IPTU – Imposto Predial e Territorial Urbano.

ISS – Imposto Sobre Serviços.

KM – Quilômetro.

LDO – Lei de Diretrizes Orçamentárias.

LOA – Lei Orçamentária Anual.

MINUSTAH – Missão das Nações Unidas para a Estabilização no Haiti.

MMP – Macrometrópole Paulista.

MNRU – Movimento Nacional pela Reforma Urbana.

ONU – Organização das Nações Unidas.

PEA – População Economicamente Ativa.

PEC – Proposta de Emenda Constitucional.

PEM – Plano Estratégico Municipal.

PIB – Produto Interno Bruto.

PIB – Produto Interno Bruto.

PND – Plano Nacional de Desestatização.

PPA – Plano Plurianual.

Profa. – Professora.

PSOL – Partido Socialismo e Liberdade.

PUC – Pontifícia Universidade Católica

RJ – Rio de Janeiro.

RMC – Região Metropolitana de Campinas.

RMS – Região Metropolitana de Sorocaba.

RMSP – Região Metropolitana de São Paulo

RMVPLN – Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte.

SAGMACS – Sociedade para Análise Gráfica e Mecanográfica Aplicada aos Complexos Sociais.

SBT – Sistema Brasileiro de Televisão.

SP – São Paulo.

UOL -- Universo Online.

ZUI -- Zona Urbana Inteligente.

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	19
2	OBJETIVOS	21
2.1	OBJETIVOS GERAIS	21
2.2	OBJETIVOS ESPECÍFICOS	21
3	METODOLOGIA E ESTRUTURA DO TRABALHO	23
4	SISTEMA ANHANGUERA	25
4.1	EIXOS RODOVIÁRIOS E POLOS URBANOS COMO ESTRUTURAS TERRITORIAIS	25
4.2	MODAL RODOVIÁRIO NO BRASIL E SUAS DEFICIÊNCIAS	31
4.3	A VIA ANHANGUERA	32
4.4	ASPECTOS HISTÓRICOS DA RODOVIA ANHANGUERA	35
4.5	INTEGRAÇÃO DA RODOVIA ANHANGUERA COM A CIDADE DE CAJAMAR	44
5	A HISTÓRIA DE CAJAMAR COM SUAS CONQUISTAS E DESAFIOS	47
5.1	LUTAS E CONQUISTAS	47
5.2	A RELAÇÃO HISTÓRICA ENTRE A CIDADE DE CAJAMAR COM A ESTRADA DE FERRO "PERUS-PIRAPORA" E A COMPANHIA DE CIMENTO PERUS. (ANAIS, LEGISLATURAS, CÂMARA MUNICIPAL DE CAJAMAR)	52
5.3	A INTRIGANTE "CRATERA DE CAJAMAR"	54
5.4	A IMPORTÂNCIA DO CRESCIMENTO LOGÍSTICO PARA O DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO DA CIDADE DE CAJAMAR	56
5.5	CRIAÇÃO DA UNIVERSIDADE DE LOGÍSTICA NA CIDADE DE CAJAMAR	58
5.6	E-COMMERCE PAULISTA E SUA CORRELAÇÃO COM O SISTEMA LOGÍSTICO DE CAJAMAR	60
5.7	A MIGRAÇÃO DE PESSOAS PARA CIDADE DE CAJAMAR EM BUSCA DE TRABALHO	61
6	DA SEGREGAÇÃO URBANA EM CAJAMAR	64
6.1	SEGREGAÇÃO URBANA: CONSIDERAÇÕES SOBRE "DIREITO À CIDADE" EM CAJAMAR	66
6.2	A LIMITAÇÃO DO ACESSO	73
6.3	A SEGREGAÇÃO EM RAZÃO DA GENTRIFICAÇÃO DO ESPAÇO	77
6.4	A SEGREGAÇÃO COMO ORDEM GLOBAL	86
7	CENTROS LOGÍSTICOS E SEUS IMPACTOS PARA A REGIÃO DE CAJAMAR	89
7.1	CENTROS LOGÍSTICOS	89
7.2	DESLOCAMENTOS FORÇADOS	91
7.3	ELEVAÇÃO DO PREÇO DO SOLO COM A INFRAESTRUTURA LOGÍSTICA SOMADA AO FENÔMENO DA GENTRIFICAÇÃO	93
7.4	POLÍTICA EMPRESARIAL DE CONTROLE DE TERRITÓRIO	98
7.5	POLÍTICA FISCAL	101
8	CONSIDERAÇÕES FINAIS	105
	REFERÊNCIAS	107
	ANEXOS	113

1 INTRODUÇÃO

Este trabalho tem por objetivo analisar os impactos econômicos e sociais com a formação do setor logístico na cidade de Cajamar, em razão da expansão territorial urbana, além de abordar a aplicação das políticas públicas sob o prisma do desenvolvimento e da contraprestação social.

A expansão do crescimento econômico das regiões metropolitanas sempre foi marcada pela substituição da indústria pela atividade terciária de comércio e serviço ligados ao capital financeiro e às tecnologias de informação e comunicação, em razão da geração de riqueza e empregos (Bógus; Pasternak, 2015), a região de Cajamar é o típico exemplo citado.

O crescimento urbano de Cajamar pode ser compreendido pelas formas e escalas das dinâmicas urbanas, capazes de impactar as metrópoles e o território macrometropolitano, e em específico as periferias e espaços periurbanos (Grostein, 2015). Tal fenômeno se identifica com os resultados positivos e negativos produzidos pelo setor logístico, que influencia diretamente no desenvolvimento urbano da região.

Não tem este trabalho a intenção de criticar o Código Tributário Nacional ou Municipal, mas apenas o de demonstrar que, embora exista previsão legal para contemplar o direito do empresário que investe na região e oferece emprego, não se vê na mesma norma a exigência de contrapartida social pelos benefícios fiscais concedidos.

Para que se possa entender a atual situação em que se encontra a cidade de Cajamar e sua relação com a Rodovia Anhanguera, cabe considerar que, entre 1910 e 1980, uma série de medidas foram adotadas pelo governo paulista visando qualificar o território com base em ações localizadas com o objetivo de abrir caminho para a descentralização da atividade industrial, que deveria passar a ocorrer em espaços mais dinâmicos, urbanizados, com reserva de mão de obra e atendidos por investimentos públicos e privados. Essas medidas trouxeram como resultado uma gradativa integração entre as regionalizações e a provisão infraestrutural, para o qual os polos urbanos e eixos rodoviários tiveram um papel fundamental na organização territorial, que atualmente é descrita como Região dos Vetores Produtivos, ou seja, uma típica regionalização. Este modelo se amolda com a criação do vetor centralizado em Cajamar, que formou o epicentro logístico em crescente expansão.

Não é de mais, portanto, reconhecer a existência deste vetor urbano e o novo padrão de urbanização como território da metropolização. Cajamar, no caso, é fruto desta modelagem de formação.

Como reflexo dessa regionalização setorial, em que a cidade se encaixa como eixo vetor de produção de bens e distribuição de mercadorias, Cajamar acabou moldando suas políticas de reforma urbana a fim de atender às necessidades do setor logístico, um desafio significativo a ser superado.

Essa problemática sugere que a realização das metas fundamentais da reforma urbana não dependa exclusivamente do planejamento unilateral da Administração Pública. A implementação de instrumentos urbanísticos, conforme previsto na Constituição de 1988 e no Estatuto das Cidades, muitas vezes não consegue promover a reforma urbana de forma efetiva, por ausência de provocação, enfrentamento e pertencimento da população.

Essa reflexão ressalta a necessidade de uma abordagem de gestão democrática na política de reforma urbana, visando não apenas a implementação de leis fiscais, mas também de ações práticas que garantam o acesso equitativo a recursos urbanos de caráter essencial.

2 OBJETIVOS

2.1 OBJETIVOS GERAIS

O presente trabalho tem como objetivos gerais:

- i. Analisar, sob uma perspectiva histórica, a chegada das empresas logísticas na cidade de Cajamar, bem como investigar as ações de Políticas Públicas Urbanas e a forma de distribuição dos gastos públicos neste município.
- ii. Apurar o impacto das estruturas rodoviárias na dinâmica urbana, promovendo uma discussão sobre a influência da Rodovia Anhanguera no desenvolvimento econômico da cidade. O texto aborda a história da infraestrutura rodoviária do Estado de São Paulo e como ela moldou o crescimento e a organização territorial no vetor de Cajamar.
- iii. Analisar o favorecimento indireto do empresariado impulsionado por incentivos fiscais e infraestrutura urbana sem a verificação de contrapartida social, destacando a necessidade de políticas que equilibrem o crescimento econômico como justiça social.

2.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Os objetivos específicos do texto são:

- i. Analisar o processo de gentrificação produzido nas regiões da cidade de Cajamar, em virtude da ocupação logística junto à Rodovia Anhanguera, identificando as intervenções urbanas com políticas direcionadas.
- ii. Apresentar as particularidades históricas da cidade, demonstrando as lutas e conquistas sociais, além da sua correlação com a Rodovia Anhanguera.
- iii. Demonstrar como a organização territorial da macrometrópole e sua distribuição rodoviária influenciaram no desenvolvimento urbano de Cajamar.
- iv. Examinar os atos administrativos e legislação local a fim de identificar as consequências sociais pela falta de contraprestação pelos benefícios fiscais concedidos.
- v. Analisar o efeito dos centros logísticos em Cajamar sobre a estrutura socioeconômica local, explorando os desafios e consequências dessas

instalações para as comunidades próximas, enfatizando a importância de implementar políticas públicas mais abrangentes e inclusivas.

Os objetivos específicos se concentram na análise das dinâmicas de desenvolvimento urbano, nas políticas públicas e na repercussão social da cidade de Cajamar.

3 METODOLOGIA E ESTRUTURA DO TRABALHO

Esta dissertação concentra-se na análise de fenômenos urbanos e sociais, notadamente no processo de gentrificação da região do vetor logístico de Cajamar. A pesquisa investiga a dificuldade de implementação equitativa de políticas públicas na dinâmica urbana da cidade, mesmo possuindo expressiva arrecadação fiscal. Para isso, foram utilizadas revisão de literatura e análise de casos específicos (decretos desapropriatórios), abrangendo estudos acadêmicos, artigos, publicações especializadas e documentos normativos da cidade.

A coleta de dados incluiu o uso de informações históricas, estatísticas econômicas e urbanas que serviram como base para uma aferição segura. A análise documental se deu em documentos oficiais, relatórios governamentais, planos urbanísticos, leis, decretos e regulamentos. Além disso, foram realizadas entrevistas com o chefe do poder executivo, vereadores, como também dos gestores públicos do Departamento de Estrada e Rodagem (DER), da Concessionária Autoban e secretários municipais para compreender as políticas e estratégias de desenvolvimento urbano.

No trabalho também é realizado um exame geográfico e cultural da cidade, apresentando a formação de Cajamar e a influência da Rodovia Anhanguera. Isso incluiu a observação de indicadores municipais e regionais relacionados ao crescimento logístico e econômico, população e migração. A pesquisa buscou compreender não apenas os fenômenos urbanos, mas também as motivações e suas consequências sociais.

A dissertação foi estruturada em oito seções – considerando que as três primeiras são a “Introdução”, “Objetivos” e “Metodologia e Estrutura do Trabalho”; e a última é as “Considerações Finais” – abordando aspectos técnicos, históricos, sociais e econômicos. Assim, a quarta seção apresentou o sistema anhanguera, sua correlação com a infraestrutura rodoviária do Estado de São Paulo e como ela moldou o crescimento e a organização territorial no vetor de Cajamar, a fim de justificar os efeitos do desenvolvimento. Na quinta seção foi relatada a história de Cajamar, com suas lutas e conquistas, contemplando os fatos que corroboram com o tema em estudo. Já na sexta seção tratou-se dos centros logísticos e seus impactos para a região de Cajamar, focando na limitação de acesso à população em detrimento de

políticas públicas. Na quinta seção, abordaram-se temas específicos de segregação urbana, buscando apresentar por meio de indicadores a ausência de contraprestação social na condução dos atos de gestão pública.

Por fim, a pesquisa enfatizou a necessidade de políticas urbanas equilibradas que promovessem a justiça social e uma distribuição equitativa em decorrência do rumo tomado para o desenvolvimento urbano local, destacando a responsabilidade das autoridades no planejamento urbano.

4 SISTEMA ANHANGUERA

4.1 EIXOS RODOVIÁRIOS E POLOS URBANOS COMO ESTRUTURAS TERRITORIAIS

Em princípio, a fim de apurar os efeitos que a Rodovia Anhanguera gera à cidade de Cajamar, seja pela formação urbana, seja pelas consequências sociais absorvidas, este trabalho parte da análise do modal rodoviário nacional a fim de compreender como o sistema vetorial de regionalização contribuiu para o desenvolvimento local.

O desenho das rodovias sobre o território paulista é um elemento representativo de uma sequência de estratégias que foram sendo adotadas para a integração da atividade industrial paulista, que nas primeiras décadas do século XX vinha se firmando como principal atividade econômica do estado, em decorrência da passagem de uma economia fundamentalmente agrícola para uma economia industrial entre os anos de 1920 e 1940, motivando uma reordenação territorial com o propósito de integrar as atividades da cadeia produtiva, o que implicava na configuração de novas formas de transporte terrestre, visando a substituição de ferrovias por estradas, iniciativa muito defendida pelo então presidente Washington Luís em toda sua trajetória política, desde quando foi secretário de Estado, no período de 1906 e 1912 até assumir a presidência entre 1926 e 1930, quando defendeu o modelo rodoviário como principal modal (Tavares, 2014). Observe que é a partir dessa época que na cidade de Cajamar começa a surgir o primeiro modal ferroviário logístico com a criação da Estrada de Ferro “Perus-Cajamar”.

Soma-se a isso uma organização institucional visando mobilizar incentivos privados e públicos para o desenvolvimento de rodovias, na forma de congressos paulistas promovidos entre 1917 e 1923 que estabeleceram as primeiras diretrizes técnicas e divulgavam as qualificações deste novo sistema de transporte, o que contribuiu para que no ano de 1921 fosse criada, por meio da Lei 1.835-C, a Inspetoria de Estradas de Rodagem, então subordinada à Diretoria de Obras Públicas e à Secretaria da Agricultura (Tavares, 2014).

A partir de então, três principais planos foram implementados ao longo do tempo: o Plano de Viação de São Paulo, de 1913, fundamentado em um modelo

Radial; a proposta da Rodovia Panamericana, defendida entre a década de 20 e a década de 40; e o Plano Nacional Rodoviário, de 1944 (Tavares, 2014). Em decorrência da expansão da malha rodoviária e da metropolização surgiram formas que Bartholomeu (2019) descreve como eixos, caracterizando mais do que simplesmente uma linha que serve de ligação entre dois pontos, mas um recorte espacial que se distingue ao apresentar significativo fluxo de capitais, pessoas, mercadorias e informações (Figura 1).

Figura 1 – (A) Composição de imagens noturnas de satélite em área que abrange a megarregião Rio de Janeiro (RJ) – São Paulo (SP), em janeiro de 2016; (B) Idem, mas com a direção geral dos principais eixos traçada em vermelho



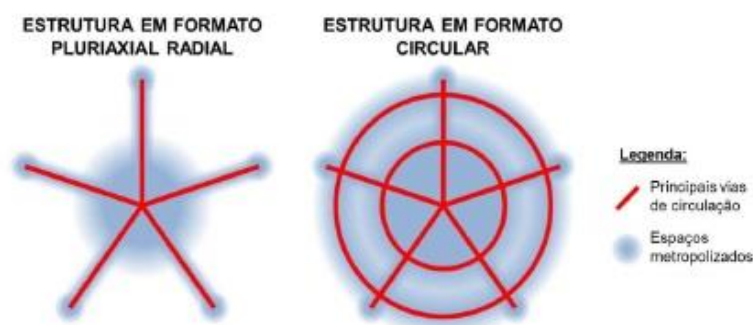
Fonte: Bartholomeu (2019).

Essa forma de eixo se apresenta em escalas por meio das quais se manifesta este fenômeno da metropolização do espaço. Em uma escala regional ampla, ele serve de vetor para a dispersão e difusão pelo espaço de materialidades e imaterialidades relacionadas de alguma forma à esfera metropolitana, tornando-se, assim, um elemento representativo da ancoragem da circulação entre diversos

núcleos da metropolização regional, podendo apresentar formatos que passam pelo pluriaxial radial ao circular, a exemplo das regiões metropolitanas do Rio de Janeiro e São Paulo (Bartholomeu, 2019), (Figura 2).

Como iniciativa voltada para o desenvolvimento econômico regional do país, o Plano Nacional Rodoviário de 1944 (Decreto n. 15.093/1944) foi desenvolvido com o propósito de equipar o território nacional com uma infraestrutura de transportes terrestres, representando a principal iniciativa já tomada na história do país no sentido de integrar os mercados consumidores pela circulação de produtos, tendo sido desenvolvido por uma comissão específica chefiada por Yedo Fiuza, então diretor do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER), (Tavares, 2014).

Figura 2 – Esquema da estrutura em formato pluriaxial radial e da estrutura em formato circular do processo de metropolização do espaço



Fonte: Bartholomeu (2019).

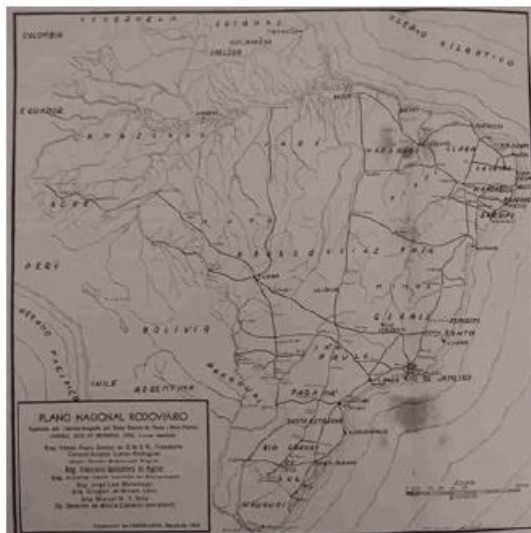
De acordo com Tavares (2014), a orientação pelos eixos Norte Sul e Leste Oeste serviu de base para a definição de uma grelha ortogonal que transporta o território nacional, ajustando-se aos contornos dos conglomerados urbanos.

Essa estrutura estabeleceu-se por pontos de partida ou de chegada que estavam vinculados às capitais estaduais ou às cidades mais importantes das principais regiões. O desenho em grelha gerou poucos cruzamentos e essa escassez valorizou essas próprias cidades, pois elas se transformaram nos entroncamentos e nos entrepostos das principais rodovias (Tavares, 2014).

Tavares (2014) considera em relação a esta grelha que poucas rodovias avançaram para o interior do país, em específico no quadrante norte e centro-oeste, podendo ser observada a prevalência de vias radiais originadas pelos grandes centros, o que permite dizer que a malha se mostrou mais escassa nestas porções e mais adensada nas Regiões Sudeste e Nordeste em decorrência das vias estruturais

e suas ramificações, em benefício dos grandes centros (Figura 3).

Figura 3 – Plano Nacional Rodoviário



Fonte: Tavares (2014).

As premissas acima apresentadas contemplam o sistema nacional, inclusive da Região Sudeste, a fim de justificar a proposição da regionalização paulista. Assim, tais origens deveram-se aos estudos promovidos entre as décadas de 1960 e 1970 que fizeram referência à chamada “São Paulo Exterior”, conceito representativo da expansão industrial urbana nas regiões circundantes da Grande São Paulo, como reflexo do processo de descentralização da produção industrial da capital e visando à criação de polos urbanos industriais e de serviços no interior (Proença; Santos Junior, 2020).

Uma ideia que, segundo Tavares (2018), remonta também aos estudos promovidos pela Sociedade para Análise Gráfica e Mecanográfica Aplicada aos Complexos Sociais (SAGMACS – 1953) – instituição liderada pelo padre Lebre, que havia sido contratada pela Comissão Interestadual da Bacia Paraná-Uruguai (CIBPU), para uma maior compreensão do desenvolvimento paulista no âmbito regional, levando à publicação do estudo “Problemas de Desenvolvimento: Necessidades e Possibilidades do Estado de São Paulo” no ano seguinte – defendia uma regionalização do território paulista com base nas relações de influência da capital e dos principais centros urbanos do interior em relação as demais cidades.

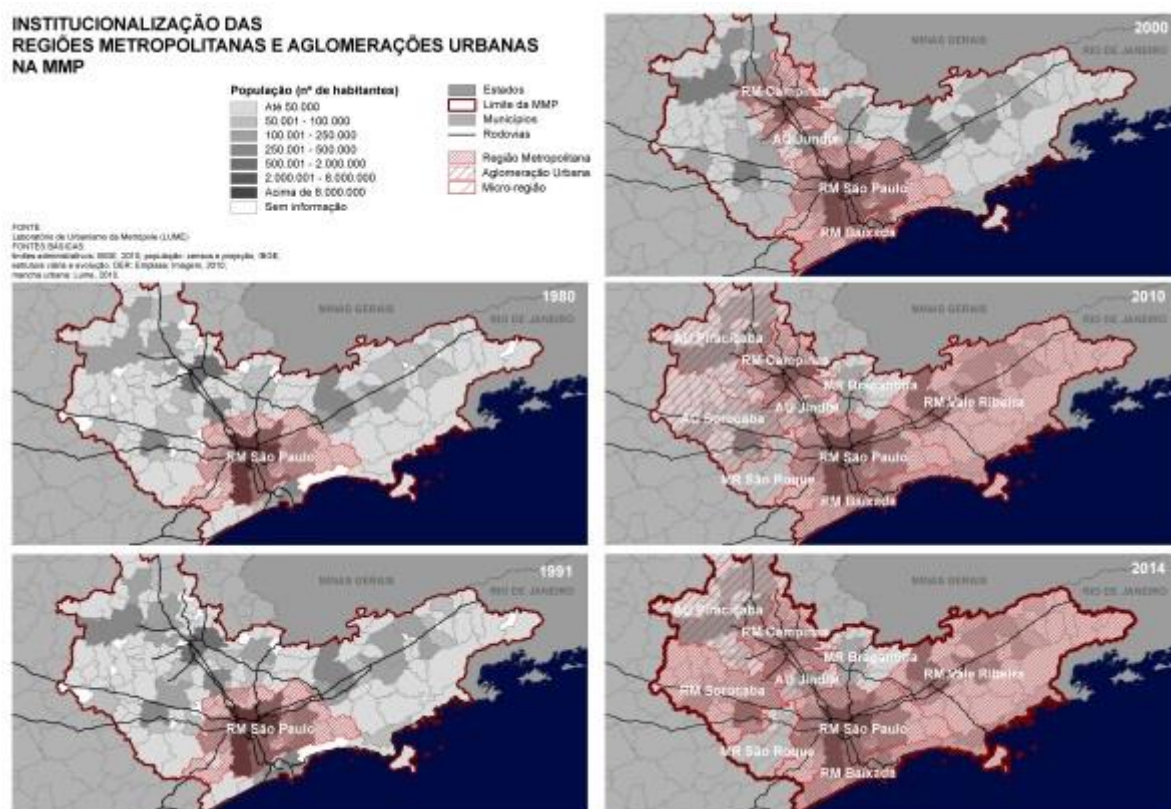
Essa temática, segundo Proença e Santos Junior (2020), voltou a ser discutida na década de 90 a partir de estudos promovidos pela Empresa Paulista de

Planejamento Metropolitano S/A (EMPLASA), nos quais se adotou a terminologia “Complexo Metropolitano Expandido” (CME), descrito como resultado da expansão funcional e de ofertas por parte da Região Metropolitana da Grande São Paulo em relação ao entorno imediato da capital.

Em 1993 foram definidas estratégias de planejamento territorial por parte do governo estadual constituindo uma “Região de Planejamento de Interesse Metropolitano” (Proença; Santos Junior, 2020, p.4). Diante disto, afirma Grostein (2015), que, no Estado de São Paulo, 20% do seu território concentra 74% da população – 80% do Produto Interno Bruto (PIB) paulista – e algo em torno de 30% do PIB nacional.

De acordo com Grostein (2015), a configuração atual da Macrometrópole (MMP) envolve 174 municípios em uma área de 50 mil km² caracterizados por intensa urbanização, compreendendo uma população aproximada de 30 milhões de habitantes. Ele afirma que, em relação ao Estado de São Paulo, 20% do território concentra 74% da população e 80% do Produto Interno Bruto (PIB) paulista e algo em torno de 30% do PIB nacional.

na MMP 1980/1991/2000/2010/2014



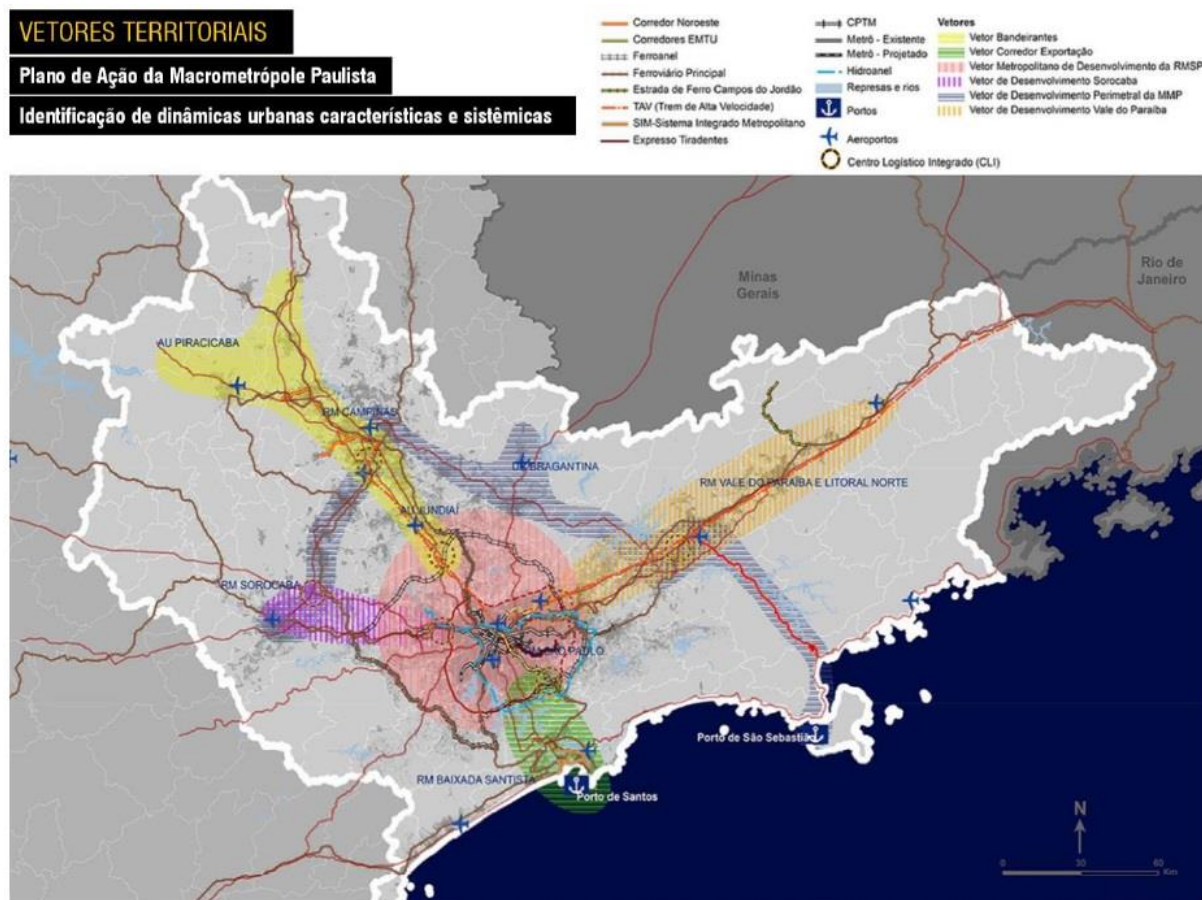
Fonte: Grostein (2015).

De acordo com Proença e Santos Junior (2020), o mais recente documento acerca de um planejamento territorial para a RMSP dedica bastante atenção à questão dos fluxos e circulação, fazendo com que o território do Estado de São Paulo passasse a ser analisado na forma de uma rede de fluxos que conta com infraestruturas de circulação de pessoas, bens e mercadorias.

Neste sentido, apresenta-se os seis vetores distintos, como evidencia a Figura 5, sendo eles: Vetor de Desenvolvimento Perimetral; Vetor Metropolitano de São Paulo; Vetor de Desenvolvimento do Vale do Paraíba; Vetor de Corredor de Exportação; Vetor de Desenvolvimento Bandeirantes; e Vetor de Desenvolvimento Sorocaba; ordenamento que consideram legítimas as consequências das políticas de interiorização da produção industrial propostas ao longo do Século XX (Proença; Santos Junior, 2020). Inclusive o mapa faz questão de frisar a presença de um centro logístico integrado.

Figura 5 – Institucionalização das Regiões Metropolitanas e Aglomerações Urbanas

na MMP 1980/1991/2000/2010/2014



Fonte: Proença e Santos Junior (2020).

4.2 MODAL RODOVIÁRIO NO BRASIL E SUAS DEFICIÊNCIAS

Para compreender a impactante deferência com o Estado de São Paulo para o restante do país, especialmente em relação ao eixo que estudamos, é importante apreciarmos brevemente como se encontra a situação do território nacional.

No mundo contemporâneo, a logística de transportes tem participação fundamental no desenvolvimento e crescimento dos países, ao determinar a melhor forma de se transportar mercadorias no menor tempo possível, a um custo mínimo e em condições adequadas. Em relação ao cenário brasileiro são utilizados cinco modais de transporte: ferroviário, rodoviário, aquaviário, aeroviário e dutoviário; cada qual com suas vantagens e desvantagens (Barreto; Ribeiro, 2020). Entretanto, historicamente o Brasil sempre foi muito dependente do modal rodoviário, principalmente nas últimas três décadas (Moreira; Freitas Júnior; Toloi, 2018), tema relacionado a este tópico.

Moreira, Freitas Júnior e Toloí (2018) consideram que esta concentração no modal rodoviário, atrelado à precária infraestrutura em muitos trechos faz com que os custos operacionais se elevem significativamente, gerando um impacto de 1,1 bilhão de dólares ao ano, que poderia ser evitado se houvesse uma melhor distribuição na utilização dos modais disponíveis, ao invés de concentrar o investimento no modal rodoviário. Segundo dados do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, relativos ao ano de 2014, o Brasil conta com algo em torno de 1,7 milhão de quilômetro de estradas (Tabela 1).

Tabela 1 – Panorama das estradas brasileiras

ESTRADAS	EXTENSÃO EM KM	PERCENTUAL
Pavimentadas	221.820	12,9%
Não pavimentadas	1.363.740	79,5%
Planejadas	128.904	7,5%
Estaduais	255.040	14,8%
Municipais	1.339.260	78,1%
Federais	119.936	7,0%

Fonte: Moreira, Freitas Junior e Toloí (2018).

Considerando tais informações, olhando para o cenário nacional em comparação às rodovias que adornam o eixo logístico sudeste, é notória a preocupação do Poder Público com o setor em comento. As rodovias, além de exemplares e seguras, contam com alças de acessos e retornos estratégicos para melhor atender ao seguimento. Tal fenômeno acaba por trazer empresas localizadas em outros estados para comporem sua logística dentro de um vetor que lhe diminua o custo operacional, o que acaba por favorecer a região e promover a migração de mão de obra.

4.3 A VIA ANHANGUERA

Suarez (2014) acredita que o Eixo São Paulo-Campinas apresenta uma grande oportunidade de se observar os impactos econômicos e sociais da reestruturação produtiva do capital. Este eixo abrange as regiões metropolitanas de São Paulo, Campinas e Jundiaí e tem como elo a Via Anhanguera.

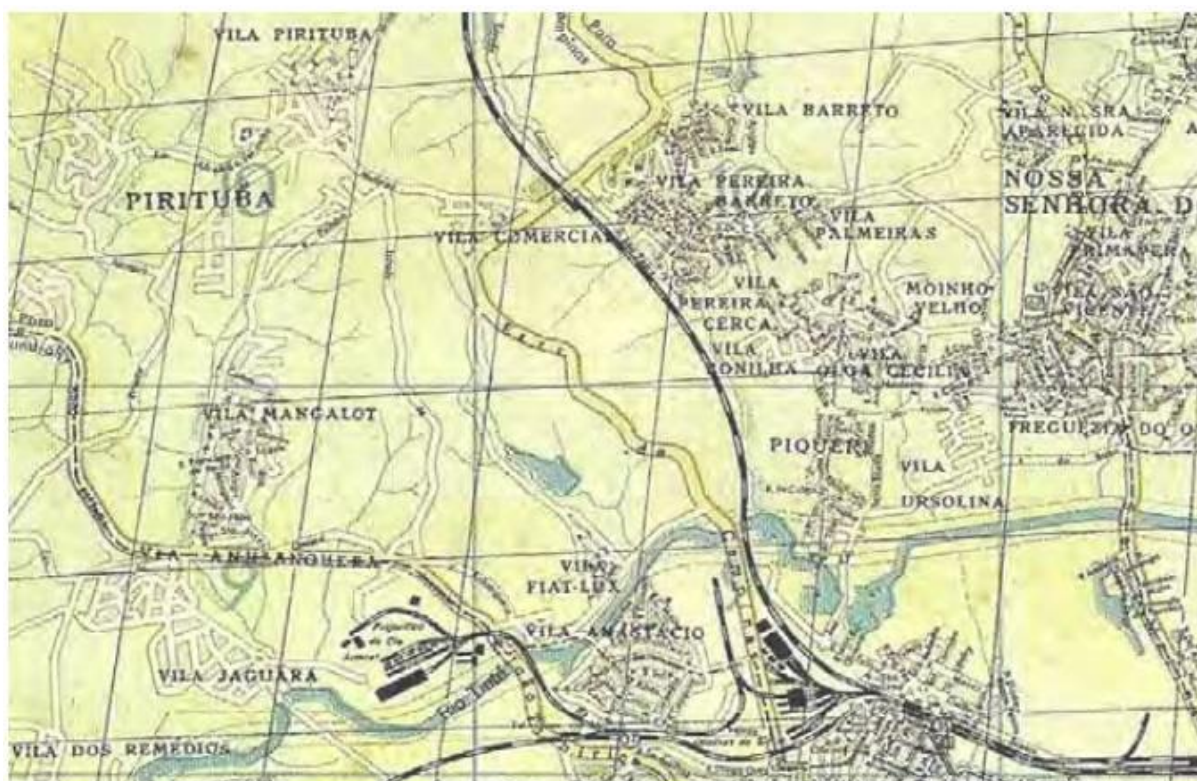
Entre as décadas de 30 e 70 a cidade de São Paulo apresentou uma taxa de crescimento acima da média nacional, e Suarez (2014) considera que isto fez com que muitas cidades do entorno também se beneficiassem, fazendo com que o desenvolvimento regional ocorresse como resultado do fenômeno de acumulação concentradora.

Um movimento de descentralização industrial passou a ocorrer de forma mais evidente a partir da década de 70 em decorrência de fatores como a integração do mercado nacional, contribuindo desta forma para estimular bases produtivas no restante do país, o que levou a uma expansão das fronteiras agrícolas e a uma ampliação da infraestrutura produtiva e de transportes e comunicações, bem como a políticas de desenvolvimento regional e incentivo às exportações (Suarez, 2014).

O período de redistribuição econômica regional no Brasil, especialmente marcante entre 1970 e 1985, e seu subsequente declínio de 1985 a 1995, destaca-se inicialmente pelo efeito das políticas econômicas tanto nacionais quanto regionais, além do crescimento econômico em si, que promoveram a dispersão de investimentos e atividades econômicas a partir de São Paulo para outras partes do país. Já na segunda fase, a situação é alterada pela “crise da dívida” e pela adoção de políticas neoliberais, que restringiram essa tendência de descentralização. O estudo também incorpora uma análise sobre o padrão migratório inter-regional nesse intervalo (Cano, Wilson. jun.1997).

A Via Anhanguera (SP-330) teve papel importante na urbanização, que foi significativamente influenciada pelos eixos ou vetores de expansão. Foi pavimentada em 1948 e, por consequência, atingiu a cidade de Cajamar. Entretanto, isto também favoreceu um processo de enobrecimento da região do eixo até Campinas, fazendo com que a população mais desfavorecida fosse deslocada para as regiões mais periféricas da cidade (Vitte; Cisotto; Vilela Filho, 2010). A Figura 6 traz um mapa de 1951 que evidencia as três oportunidades de conexão para Campinas, sendo elas a Via Anhanguera, Estrada Velha e a SP Railway.

Figura 6 – Oportunidades de conexão para Campinas: Via Anhanguera, Estrada Velha SP Railway



Fonte: Eigenheer (2011).

Eigenheer (2011) afirma que das três primeiras autoestradas que partiam de São Paulo, a princípio, a Via Anchieta e a Via Dutra foram as que tiveram impacto mais significativo para o desenvolvimento industrial e suburbano do entorno, envolvendo os municípios de São Bernardo do Campo e Guarulhos, respectivamente. Esses municípios passaram a observar um aumento da oferta de oportunidades de desenvolvimento pela maior facilidade de conexão com a metrópole e por atraírem indústrias. Entre as décadas de 50 e 60, o desenvolvimento industrial destes municípios chegou a superar o da capital.

No caso da Via Anhanguera, contribuiu para o surgimento de núcleos residenciais operários com a característica de serem populosos e densamente construídos, a exemplo de Vila Piauí, São Domingo, Vila Mangalot, Vila Jaguará e Vila Anastácio, sendo que estas duas últimas já existiam antes da rodovia e se beneficiaram dela. Estes núcleos se encontram muito próximos da capital, não chegando a ultrapassar os limites do distrito, o que só ocorreu com o mais recente, intitulado Vila Piauí, que adentra o distrito de Osasco (Eigenheer, 2011). Quanto a Cajamar, ainda não era região de procura, uma vez que surgiu em 18 de fevereiro de

1.959 (vide figura 7).

Figura 7 – Título emancipador do município de Cajamar



Fonte: Revista “Cidade de Lutas e Conquistas”, Galdino, Jefferson (2008).

4.4 ASPECTOS HISTÓRICOS DA RODOVIA ANHANGUERA

A Rodovia Anhanguera, anteriormente denominada Via Anhanguera (SP-330), é uma rodovia brasileira do estado de São Paulo, considerada uma das mais bem conservadas rodovias do país, classificando-se sempre nas melhores posições do ranking elaborado por meio de pesquisas rodoviárias entre 2013/2022, realizado pela Confederação Nacional do Transporte (Confederação Nacional dos Transportes. Pesquisa CNT de Rodovias. Brasília: CNT, 2023a).

A Rodovia Anhanguera liga São Paulo com a região norte do estado e suas principais cidades industriais e a uma das mais produtivas áreas agrícolas. Faz parte do sistema BR-050, que liga Brasília a Santos. É uma das mais importantes rodovias do Brasil e uma das mais movimentadas, com o trecho de maior tráfego entre São

Paulo e Campinas, o primeiro a ser construído. É duplicada, contendo trechos com faixas adicionais e pistas marginais. Tem um tráfego pesado, especialmente de caminhões. É considerada, juntamente com a Rodovia dos Bandeirantes e Rodovia Washington Luís, o maior corredor financeiro do país, pois interliga algumas das regiões metropolitanas do estado como São Paulo, Campinas e Ribeirão Preto, assim como o eixo logístico de Cajamar.

A primeira menção da estrada que se tornaria a Rodovia Anhanguera foi uma carta de 1720 do alferes José Peixoto da Silva Braga, enviada ao padre Diogo Soares, na qual está indicado o roteiro que aquele oficial havia seguido com a bandeira do Anhanguera, o moço. Registra que Bartolomeu Bueno da Silva saíra de São Paulo com uma tropa de 152 homens armados, acompanhados de dois religiosos bentos e providos de 39 cavalos. Entre São Paulo e Campinas, a travessia foi feita em cinco dias, quatro deles em romper matas, até ser atingido o Rio Mojiguaçu (ALESP, Projeto de Lei 423/2020).

Em 1774, era uma estrada de terra entre São Paulo, Jundiaí e Campinas, servindo aos tropeiros e viajantes que exploravam o interior em busca de ouro, pedras preciosas e escravos, já que Cajamar registra a existência de solo mineral (anais Prefeitura <https://cajamar.sp.gov.br>).

A primeira versão da estrada, conhecida como Estrada Velha de Campinas (SP-332), foi iniciada em 1916 com a mão de obra de 84 sentenciados, que construíram 32 km. A São Paulo–Campinas, antecessora da Anhanguera, foi concluída em 1921, quando existiam, em todo estado de São Paulo, pouco mais de três mil carros de passageiros e 100 caminhões.

Em 1920, Washington Luís, presidente do Estado, determinou a aceleração dos trabalhos da São Paulo-Jundiaí e seu prolongamento até Campinas. Neste momento a ideia de surgimento de Cajamar se confunde com a história de desenvolvimento da referida rodovia. Assim, o presidente autorizou a contratação de trabalhadores assalariados, que substituíram os presidiários que estavam na linha de frente na construção. Foi a primeira estrada planejada e executada em função dos veículos motorizados. No ano de 1920, era iniciada a construção do trecho de Campinas até Ribeirão Preto.

Em 1940, no dia 25 de janeiro, tinham início, pelo interventor federal Adhemar Pereira de Barros, as obras de construção da nova rodovia São Paulo-Campinas, que passou a chamar-se, oficialmente, Via Anhanguera. Oito anos depois, em 22 de abril

de 1948, no segundo governo de Adhemar de Barros, surgia a primeira pista pavimentada da rodovia ligando a capital a Jundiaí e, depois, a Campinas. Em 1953, a segunda pista, tornando-se a primeira rodovia pavimentada e duplicada do país. Nove anos depois, começavam as obras de construção e pavimentação do novo acesso da Anhanguera a Campinas. Em março de 1976, a DERSA assumia o controle do km 10 ao 110.

Em 19 de agosto de 1996, o Sistema Brasileiro de Televisão (SBT) inaugurou, às margens da rodovia, próximo a Cajamar, o seu complexo de centro de televisão, conhecido como CDT da Anhanguera, para substituir os antigos estúdios da Central de Produções da Vila Guilherme, Teatro Silvio Santos (Av. Gal. Ataliba Leonel 1772 com Rua Azir Antônio Salton, 232), Fábrica de Cenários da Rua dos Camarés do Carandiru e Estúdios do Sumaré, sendo considerado um dos maiores centros televisivos da América Latina. O km 23 ou 18 recebe o nome de Complexo Viário Silvio Santos.

Figura 1 – Trabalhadores na construção da Rodovia Anhanguera. Estrada foi inaugurada em 22 de abril de 1948



Fonte: Arquivo Público do Estado de São Paulo.

Um dos principais troncos viários de São Paulo, a Rodovia Anhanguera com mais de 71 anos, era rota utilizada por tropeiros que se deslocavam para o interior do

estado. Como já anotado, foi a partir de 1921, que o trajeto foi preparado para a construção da estrada, que na época ainda era de terra. O objetivo era ligar uma cidade ainda em desenvolvimento, com a mais desenvolvida da região e, claro, facilitar o transporte de mercadorias que vinham das lavouras ao redor.

O veloz desenvolvimento da região fez com que a Rodovia Anhanguera se tornasse uma artéria vital para o escoamento da produção e logística de uma das regiões mais potentes e empreendedoras do Estado. Quem vê hoje a rodovia, com um fluxo de veículos intenso e passos apressados dos pedestres nas vias marginais, não imagina como foi concebida a estrada no seu início, ainda no Brasil dos desbravadores.

Figura 2 – Rodovia Anhanguera em construção



Fonte: Arquivo Público do Estado de São Paulo

Hoje, passam por ela diariamente mais de 40,3 mil veículos, sendo a quinta mais movimentada do Estado de São Paulo e o trecho de maior tráfego é São Paulo e Campinas, o primeiro a ser construído. Também trafega todos os dias por ali uma fatia da riqueza que movimenta a região, tornando-se muito importante no eixo

industrial e agrícola da região nordeste do Estado. São 453 quilômetros que ligam a Capital, São Paulo, ao norte do Estado, em Igarapava, na divisa com Minas Gerais, onde inicia a BR-050.

Figura 3 – De outro ângulo, o entroncamento entre as rodovias Anhanguera e Bandeirantes



Fonte: Clóvis Ferreira/Digna Imagem.

Em que pese no ano de 1920, Washington Luís, presidente do Estado, ter determinado a aceleração dos trabalhos da Estrada São Paulo-Jundiaí e seu prolongamento, existiam, em todo estado de São Paulo, pouco mais de três mil carros de passageiros e 100 caminhões. No ano de 1922, era iniciada a construção do trecho de Campinas até Ribeirão Preto. Foi a primeira estrada planejada e executada em função dos veículos motorizados. No entanto, a inauguração oficial ocorreu somente em 1940.

O formato se configurou em 1948, após oito anos de obras, com o asfaltamento do trecho entre a capital e Jundiaí, na gestão do governador Adhemar de Barros. Em 1953, a Anhanguera tornou-se a primeira rodovia pavimentada e duplicada do Brasil, com 80 quilômetros de extensão. Em 1962, começavam as obras de construção e pavimentação do novo acesso da Anhanguera a Campinas e, em março de 1976, a

DERSA assumia o controle do km 10 ao 110.

Desde 1 de maio de 1998, a concessionária CCRAutoban, que faz parte do Grupo CCR, é responsável pela manutenção e pela exploração das rodovias Bandeirantes e Anhanguera, as mais extensas do estado, em regime de concessão. Possui postos de pedágios, bases da Polícia Rodoviária, passando por trechos de muita beleza. Além de serviços nas vias de circulação, foi investido em controle e segurança, ao instalar telefones de emergência por toda a rodovia, cabos de fibra ótica para comunicação, estações de controle de tráfego e câmeras de monitoramento. Há equipes disponíveis para prestar socorro mecânico, incluindo guinchos e serviços de primeiros socorros com ambulâncias.

Figura 4 – Técnica de troncos de árvores utilizada na abertura de estradas em 1934



Fonte: Biblioteca do DER.

Figura 5 – Mapa Rodoviário 1936

centro), sua esposa Leonor Mendes de Barros (à esquerda), secretário de Viação Caio Dias Baptista (à direita)



Fonte: Biblioteca do DER (1948).

Figura 8 – Planta via Anhanguera



Fonte: Biblioteca do DER (década de 40).

Observa-se que, no mapa acima, não há sequer menção sobre o distrito onde hoje sedimenta a cidade de Cajamar.

O Projeto de lei nº423/2022 – que visa alterar a denominação da Rodovia Anhanguera (SP-330) para Rodovia Luiz Gama – fez surgirem assuntos de todas as ordens, em especial sobre os Bandeirantes Bartolomeu Bueno da Silva e seu filho (de mesmo nome), conhecidos como “diabo velho” em detrimento de suas expedições que promoviam a escravização e extermínio de população indígena e quilombola. A proposta da deputada Monica Seixas, da Bancada Ativista – PSOL, traz na mensagem do referido projeto de lei a seguinte comenda:

Esta propositura tem o objetivo de reparar o dano histórico causado por se homenagear, erroneamente, dois assassinos, responsáveis pelo massacre físico e simbólico contra negros e indígenas, segmentos sociais que ainda não tiveram a oportunidade de contar a sua versão da história. Nomear a rodovia SP-330 de Anhanguera materializa o que o intelectual português Boaventura Souza Santos conceituou como epistemicídio. O conceito, articulado pela filósofa brasileira Sueli Carneiro, remonta às tentativas sistemáticas de apagamento histórico e a aniquilação de saberes, da memória e do protagonismo de determinados grupos ou povos. Garantir a renomeação da rodovia Anhanguera para rodovia Luiz Gama é um ato de reconhecimento não só aos feitos do poeta, advogado, jornalista e abolicionista como também às lutas do povo negro sobrevivente e resistente neste Estado de São Paulo. Luiz Gonzaga Pinto da Gama, conhecido como Luiz Gama, nasceu em Salvador - BA, dia 21 de junho de 1830 e morreu em São Paulo, 24 de agosto de 1882, foi advogado, orador, jornalista, escritor brasileiro e o Patrono da Abolição da Escravidão do Brasil. Nascido de mãe negra livre e pai branco, foi contudo feito escravo aos 10 anos, e permaneceu analfabeto até os 17 anos de idade. Conquistou judicialmente a própria liberdade e passou a atuar na advocacia em prol dos cativos, sendo já aos 29 anos autor consagrado e considerado “o maior abolicionista do Brasil”. Como poeta, foi o primeiro autor da Literatura Brasileira a enunciar-se negro, com a publicação das Primeiras Trovas Burlescas de Getulino, em 1859. Como jornalista, fundou o primeiro jornal ilustrado de São Paulo, o Diabo Coxo, em 1864, ao lado do caricaturista italiano Ângelo Agostini. Como advogado, libertou mais de 500 escravizados ilegalmente do cativeiro. Foi também maçom e líder político, tendo fundado o Partido Republicano Paulista. Dedicou sua vida um único sonho: “um Brasil americano, e as terras do Cruzeiro, sem reis e sem escravos”. Foi um dos raros intelectuais negros no Brasil escravocrata do século XIX, o único autodidata e o único a ter passado pela experiência do cativeiro. Pautou sua vida na luta pela abolição da escravidão e pelo fim da monarquia no Brasil, contudo veio a morrer seis anos antes da concretização dessas causas. Por fim, espera das nobres deputadas e deputados aprovação da presente proposição. A presente propositura foi apresentada pela codeputada Erika Hilton da Bancada Ativista. Sala das Sessões, em 26/6/2020 (Seixas, Projeto de lei nº423, 2022).

Até a conclusão deste trabalho não se verificou outro desfecho legislativo, quanto a sua eventual aprovação e sanção.

4.5 INTEGRAÇÃO DA RODOVIA ANHANGUERA COM A CIDADE DE CAJAMAR

A Rodovia Anhanguera desempenha um papel crucial na conexão e desenvolvimento logístico da cidade de Cajamar, situada na região metropolitana de São Paulo. Por estar estrategicamente localizada próxima a esta importante via, Cajamar se beneficia consideravelmente do fluxo logístico e comercial que transita pela rodovia.

Por margear a cidade, além de sua situação geográfica junto à região metropolitana, a Anhanguera transformou Cajamar em um ponto estratégico para grandes centros logísticos, empresas e indústrias que buscam facilidade de acesso a importantes centros econômicos. A cidade se tornou um polo logístico significativo devido à sua localização estratégica, possibilitando a distribuição de produtos para diversas regiões do país.

Os centros logísticos e industriais estabelecidos em Cajamar se beneficiam diretamente da proximidade com a Rodovia Anhanguera. Empresas de logística, armazenamento e distribuição encontram na região uma infraestrutura viária favorável para o transporte de cargas, facilitando a conexão com outros polos comerciais e industriais.

A presença desses grandes centros logísticos ao redor da Rodovia Anhanguera impulsiona o crescimento econômico da região, criando oportunidades de emprego, fomentando o comércio local e contribuindo para a movimentação de mercadorias em larga escala.

A integração entre a Rodovia Anhanguera e os centros logísticos de Cajamar não apenas fortalece a economia local, mas também impulsiona a infraestrutura da região. O constante fluxo de cargas e mercadorias influencia no desenvolvimento de estruturas de suporte, como armazéns, sistemas de transporte e serviços relacionados à logística.

Essa interação entre a Rodovia Anhanguera, Cajamar e os centros logísticos cria um sistema econômico dinâmico, impulsionando a região como um polo de atividade comercial e industrial. Esta integração não apenas fortalece a economia local, mas também impulsiona a infraestrutura da região. O constante fluxo de cargas e mercadorias influencia no desenvolvimento de estruturas de suporte, como armazéns, sistemas de transporte e serviços relacionados à logística (Estradas e

Fronteiras do Brasil – A Rodovia e a Cidade. Maricato, de Ermínia Maricato e Torres Ribeiro, Ana Clara).

Ao analisar o impacto que a presença de grandes rodovias tem sobre as cidades, é fundamental abordar diversos aspectos relacionados ao direito à cidade e ao desenvolvimento urbano. A Rodovia Anhanguera exemplifica a complexidade enfrentada pelas cidades que interagem com grandes eixos rodoviários.

Ainda é importante considerar o impacto econômico e logístico que a Rodovia Anhanguera traz às cidades por onde passa. Cidades próximas a rodovias importantes frequentemente atraem investimentos industriais e comerciais, como demonstrado em Cajamar, que se tornou um importante polo logístico na região metropolitana paulista, em parte devido à sua proximidade com a Anhanguera. Contudo, essa valorização econômica pode levar a desafios relacionados à especulação fundiária e à falta de acesso a moradias acessíveis, como discutido anteriormente. A especulação imobiliária pode elevar os preços das terras e residências, tornando difícil para a população de baixa renda encontrar habitação adequada.

Outro aspecto importante é a estrutura urbana e o planejamento. A cidade de Cajamar, que cresceu às margens da rodovia, precisa considerar cuidadosamente seu planejamento urbano para garantir a sustentabilidade e a qualidade de vida. Isso inclui a gestão do tráfego, a redução da poluição sonora e do ar e a garantia de que o desenvolvimento econômico não irá se sobrepor ao direito da cidade.

Lógico que, por ser cidade lindeira à rodovia, faz divisas com outras que sofrem com as mesmas questões de Cajamar. Para isto, olhando pela lógica do consórcio, a cidade de Cajamar conta com participação no CIMBAJU (Consórcio Intermunicipal dos Municípios da Bacia Juqueri) e CIOESTE (Consórcio Intermunicipal da Região Oeste). Mas trataremos do segundo, dada a sua significância para o tema ora abordado.

O Consórcio Intermunicipal da Região Oeste Metropolitana de São Paulo (CIOESTE) foi estabelecido em 17 de outubro de 2013 por prefeitos de oito municípios, incluindo Barueri, Carapicuíba e Osasco e, posteriormente, expandiu-se para incluir Araçariguama, Cajamar e Vargem Grande Paulista. O consórcio visa atender demandas coletivas e individuais dos municípios consorciados em áreas como habitação, saúde, infraestrutura e social. Uma das iniciativas notáveis do

CIOESTE foi a criação de uma ata de registro de preços de medicamentos em 2016, utilizada por todos os municípios membros.

Os municípios integrantes do CIOESTE apresentam diversidade em termos demográficos e econômicos, exemplificado pela diferença populacional entre Osasco e Pirapora do Bom Jesus e pelo destaque econômico de Cajamar no comércio eletrônico. Apesar dos desafios relacionados à capacidade administrativa, limitada por questões estatutárias, a equipe deste consórcio é altamente qualificada, com muitos membros cedidos pelos municípios.

A adesão ao CIOESTE é voluntária e motivada pela busca de eficiência e economia. As ações dos gestores municipais são guiadas pelo pragmatismo na racionalização de recursos, enfatizando a eficácia da cooperação intermunicipal para enfrentar desafios complexos e promover o desenvolvimento sustentável e equitativo nas cidades participantes.

Estes municípios carregam os mesmos problemas sociais, seja por serem atravessados pela Rodovia Anhanguera, ou simplesmente por serem áreas contíguas e padecerem por efeito reflexo. Observe que, em entrevista com o Prefeito de Cajamar, atual presidente deste consórcio, o Sr. Danilo Barbosa (Danilo Juan), afirmou que, apesar de possível, não existe um estudo dentro do consórcio para verificar uma limitação aos atos de segregação, como também para promoverem em conjunto uma política de acesso, de direito à cidade.

5 A HISTÓRIA DE CAJAMAR COM SUAS CONQUISTAS E DESAFIOS

5.1 LUTAS E CONQUISTAS

Como veremos a seguir, a história de Cajamar está atrelada à implantação da fábrica de cimento da Companhia Brasileira de Cimento Portland, na década de 1920, localizada em Perus, São Paulo, devido à abundância de matéria-prima na região, o minério das pedreiras de Água Fria, como também à Linha férrea Perus-Pirapora.

Figura 16 – Foto antiga de Cajamar



Fonte: Acervo Nelson Camargo, www.memoriasdecajamar.com.br. (1962)

Figura 17 – Fábrica de cimento Portland



Fonte: Acervo Nelson Camargo, www.memoriasdecajamar.com.

Por este fato, na década de 1930, os trabalhadores da fábrica e das minas começaram a residir no distrito da Água Fria, que ainda fazia parte de Santana de Parnaíba. Na década de 1940, devido à existência de outro distrito com o mesmo nome em São Paulo, foi necessário mudar de nome e, assim, o distrito passou a se chamar Cajamar (Carvalho, 1992).

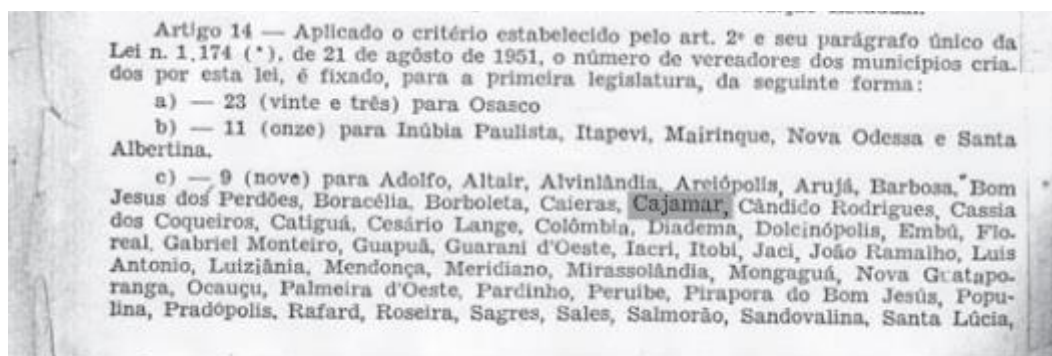
E foi a exploração do minério em Cajamar que deu origem aos primeiros núcleos habitacionais, conhecidos como vilas residenciais dos operários, incluindo a Vila dos Pires, Vila do Acampamento e Vila Nova (História de Cajamar, Site da Prefeitura Municipal de Cajamar).

Em relação à origem do nome “Cajamar”, existem duas teorias. Uma delas sugere que o nome veio de “Cayamar”, possivelmente associado a um bandeirante chamado Manuel Callamares. A outra teoria sugere que o nome tenha se originado da expressão indígena “cai-a-mar”, que significa “fruto colorido e manchado”, associado ao araçazeiro, árvore que era abundante na região.

Cajamar, hoje, é um município com fácil acesso pela via Anhanguera e pela Rodovia Bandeirantes e, com a implantação do Rodoanel, está conectada às principais vias do Estado de São Paulo. Possui uma população majoritariamente dedicada às atividades industriais, que constituem sua principal fonte de renda. Seu território é dividido entre os distritos de Jordanésia e Polvilho, incluindo áreas urbanas e rurais (IBGE, 2022).

Cajamar iniciou sua formação administrativa em 30 de novembro de 1938, passado para distrito com o já apontado nome de “Água Fria”, porém ainda pertencente ao Município de Santana de Parnaíba. Somente após seis anos (em 1.944), teve sua atual denominação. Conta com uma área de 135 km² e uma população com mais de 76.000 habitantes, estando distante de São Paulo 38 quilômetros. São Sebastião é o Padroeiro da cidade, fazendo seu aniversário no dia 18 de fevereiro, por causa da sua emancipação política em 1959 e por meio da Lei nº 5.285/59, que regulou o quadro territorial, administrativo e Judiciário do Estado (vide anexo).

Figura 18 – Lei n. 5.285 de 18 de fevereiro de 1959, que dispôs sobre o Quadro Territorial, Administrativo e Judiciário do Estado



Fonte: Câmara Municipal de Cajamar (2005).

Conhecido como latossolo vermelho amarelo, o solo é rico em ferro, alumínio cálcio e magnésio e calcário, um dos motivos que atraíram interessados na região. Apesar da expressividade logística, Cajamar ainda conta na economia com a extração de madeira e pedra, indústria de alimentos, metalúrgicas, cosméticos e produtos químicos. Como cidades limítrofes, Cajamar tem Jundiaí, Pirapora do Bom Jesus, Santana de Parnaíba, São Paulo, Caieiras e Franco da Rocha, o que facilita seu acesso, sedimentando ainda mais o eixo logístico.

Cajamar possui com um acervo respeitável para história ferroviária nacional, inclusive com projetos culturais de recuperação das locomotivas e dos trilhos. Pouco sabem, mas foi a locomotiva nº 7 que inspirou Adoniran Barbosa na canção “Trem das Onze” (Galdino, 2008).

Figura 19 – Locomotiva nº 7



Fonte: Extraída da revista “Cidade de Lutas e Conquistas”, Galdino, Jefferson (2008).

Fato histórico e de repercussão nacional, Cajamar é a cidade da vez. Uma de suas lutas se deu com a batalha travada entre o Grupo J.J. Abdalla e os “Queixadas”. Já abordamos a importância da Companhia Brasileira de cimento Portland, mas em 14 de maio de 1962 reuniram-se os operários de Perus, da Usina Miranda e de outras duas fábricas do mesmo grupo J.J. Abdalla para promover a greve, que teve grande eco. A empresa descontava 5% dos salários para destiná-los à moradia, porém não cumpria com o pactuado. Vejam que o problema é histórico, além disso, não pagavam o prêmio de produção coletiva e tão pouco a taxa de insalubridade. Somando forças,

os operários exigiram o que lhes era devido, entretanto, além de não atender às exigências, a fim de intimidar, o polêmico empresário intimidou os grevistas na noite do dia 13 de maio, chegando a Perus e Cajamar com mais de 100 soldados da Força Pública e da Guarda Civil, como também agentes do Departamento de Ordem Política e Social (DOPS), mas ainda assim os operários permaneceram na greve.

Figura 20 – Greve dos trabalhadores da fábrica de cimento em Cajamar



Fonte: Arquivo Cajamar Notícias (1962).

Passados trinta e dois dias, os dirigentes fizeram acordo para retornar, mas logo iniciou a demissão em massa, a título de perseguição. Transformou-se em um problema nacional, os 501 funcionários demitidos iniciaram uma batalha de sete anos na justiça. Mas o final era o já esperado: vitória das forças do capital! Até intervenção no sindicato o Grupo conseguiu, mas finalizou sem encontrar nenhuma irregularidade. Veja a matéria publicada no jornal *Folha de S. Paulo* no dia 14 de junho de 1964, narrando a tensão permanente provocada pelas sequentes greves:

Aguarda-se a situação em Cajamar: O diretor do DOPS, Sr. Aranha Schmidt, acertou ontem o envio para Cajamar de um pelotão de soldados fortemente armados para reforçar o destacamento policial local, em vista do cima de agitações que tende a agravar-se com a aproximação da data do julgamento da questão trabalhista suscitada por operários da Cia. Portland Perus,

dispensados durante uma greve geral reivindicatória, em 1962. Segundo o relatório do delegado Tasso de Oliveira, observador do DOPS enviado a Cajamar, a situação agravou-se com o conflito ocorrido anteontem a noite num bar, no bairro da Água Fria, culminando o clima de tensão que vinha crescendo a meses (FOLHA DE S. PAULO, 1964).

5.2 A RELAÇÃO HISTÓRICA ENTRE A CIDADE DE CAJAMAR COM A ESTRADA DE FERRO “PERUS-PIRAPORA” E A COMPANHIA DE CIMENTO PERUS (LEGISLATURAS. CÂMARA MUNICIPAL DE CAJAMAR)

A Estrada de Ferro é uma ferrovia localizada na região metropolitana de São Paulo e sua história está intimamente ligada à Fábrica de Cimento de Perus (ou Cimento Portland Perus), que desempenhou um papel crucial na região.

A ferrovia foi inaugurada em 1914, com o objetivo principal de facilitar o transporte logístico de calcário e outros materiais necessários para a produção de cimento na Fábrica de Cimento de Perus. Esta linha ferroviária percorria cerca de 12 km, conectando a Fábrica de Perus com a cidade de Cajamar e Pirapora.

Atualmente, a Estrada de Ferro e a Fábrica de Cimento de Perus são elementos importantes na história industrial e ferroviária da região metropolitana de São Paulo, além da relevância cultural. Cabendo ainda registrar que a ferrovia era o principal meio de transporte utilizado pelos operários para seguirem de Cajamar (que contava com outros nomes que trataremos neste trabalho) à cidade de São Paulo.

Com uma característica interessante, a bitola dos trilhos desta Estrada de Ferro, tinha apenas 60 centímetros de largura, o que a tornava rara na época.

Figura 21 – Extraída da revista “Cidade de Lutas e Conquistas”



A Vila de Água Fria em foto de 1972.

Fonte: Galdino, Jefferson (2008).

Note que, embora a Fábrica de Cimento Portland Perus estivesse fisicamente localizada em Perus, suas operações e impactos econômicos se estendiam além dos limites dessa cidade, influenciando a economia e a vida das comunidades vizinhas, incluindo Cajamar. A história da fábrica e sua relação com a região circundante são importantes aspectos industrial e econômico dessa parte do estado de São Paulo.

A Fábrica de Cimento de Perus foi uma das maiores produtoras de cimento do Brasil e um importante empregador na região durante décadas. Sua fundação remonta ao ano de 1926, e a fábrica foi operada por várias empresas ao longo de sua história.

Figura 22 – Fábrica de Cimento Cajamar



Fonte: Cajamar Notícias.

Durante seu auge, a fábrica tinha uma produção significativa. Vale destacar que, ao longo dos anos, a Fábrica de Cimento de Perus passou por diversas mudanças de propriedade e enfrentou desafios econômicos. A fábrica foi desativada em 1987, o que teve consequências significativas para a economia local, ou seja, o sofrimento da população é histórico (Carvalho, 1992).

5.3 A INTRIGANTE “CRATERA DE CAJAMAR”

Há 38 anos a cidade de Cajamar foi palco de um episódio marcante com a formação de uma cratera, em agosto de 1986, que rapidamente se tornou um marco na história local. O incidente não apenas redefiniu a paisagem, mas também deixou marcas profundas na comunidade, narrando uma história de superação e renascimento.

Figura 9 – Buraco engoliu casas em Cajamar, na Grande SP



Fonte: Silvestre P. Silva (1986).

O fenômeno, que não resultou em ferimentos, foi semelhante ao observado em Maceió devido ao colapso de uma mina subterrânea. O estrondo inicial, acompanhado de rachaduras nas paredes, levou à evacuação emergencial de 22 quarteirões. O então prefeito, Aristides Ribas de Andrade, declarou estado de calamidade pública e ordenou a desocupação das residências próximas ao buraco, que continuava a se expandir.

Especialistas do Instituto de Pesquisas Tecnológicas (IPT) descartaram a hipótese de um terremoto, atribuindo a causa à exploração do subsolo. Mais de 3 mil pessoas tiveram que buscar refúgio em escolas ou nas casas de familiares (<https://www.cmdc.sp.gov.br>).

A cratera, inicialmente com 10 metros de diâmetro, aumentou para 60 metros em apenas dois meses, atingindo uma profundidade de 13 metros. Ela se estabilizou em dezembro de 1986, e no ano seguinte, a água subterrânea emergiu, marcando um novo capítulo para o município.

Figura 10 – Reportagem da Folha em 13 de agosto de 1986 sobre tremor de terra em Cajamar (SP)



Fonte: Folha de S. Paulo (1986).

Com um esforço monumental, mais de 1.100 caminhões foram utilizados para aterrar a cratera, transformando-a na atual “praça do buraco”. Hoje, a Praça Alfredo Soria, construída sobre a antiga cratera, serve como um espaço comunitário vibrante, com quadras esportivas, pista de skate e playground, simbolizando a resiliência da cidade.

Este episódio, embora tenha deixado cicatrizes, é agora uma lembrança de como a comunidade de Cajamar se uniu e superou um dos momentos mais desafiadores de sua história.

Desde a estabilização da cratera em 1986, não foram registrados mais incidentes no local, consolidando a praça como um símbolo de transformação e renovação para os moradores de Cajamar.

5.4 A IMPORTÂNCIA DO CRESCIMENTO LOGÍSTICO PARA O DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO DA CIDADE DE CAJAMAR

O documento “A Importância do Crescimento do Setor Logístico para o Desenvolvimento Econômico da Cidade de Cajamar” de autoria do Secretário de Desenvolvimento Econômico de Cajamar (da Silveira Junqueira, Mario Jorge) ofereceu uma análise abrangente do papel vital que o setor logístico desempenha na economia local e regional, servindo de grande fomento para este trabalho.

Neste documento é possível identificar a contextualização socioeconômica da cidade, em uma abordagem inicial sobre a composição demográfica e econômica de

Cajamar, destacando sua População Economicamente Ativa (PEA) e a taxa de desemprego. Esta seção estabelecerá a cidade como um caso de estudo significativo para entender a interseção entre desenvolvimento urbano e dinâmicas econômicas regionais.

A ideia afirma a exploração da substituição do setor industrial pelo setor terciário, especialmente o logístico, como principal motor econômico. Este segmento investiga como essa mudança reflete tendências globais e afeta a estrutura urbana, o mercado de trabalho e as relações socioeconômicas em Cajamar e na Região Metropolitana de São Paulo.

Figura 11 – Relação de empresas, pessoal ocupado e salário médio

Cadastro Central de Empresas		TABELA	SÉRIE HISTÓRICA	CARTOGRAMAS	RANKING
Ano: 2021 ▼	Fonte	Cajamar	Adicionar comparação ▼	Adicionar comparação ▼	
UNIDADES LOCAIS		2.854			unidades
NÚMERO DE EMPRESAS E OUTRAS ORGANIZAÇÕES ATUANTES		2.726			unidades
PESSOAL OCUPADO ⓘ		55.163			pessoas
PESSOAL OCUPADO ASSALARIADO		52.368			pessoas
SALÁRIO MÉDIO MENSAL ⓘ		3			salários mínimos
SALÁRIOS E OUTRAS REMUNERAÇÕES		2.212.296			(x 1000) R\$

Fonte: IBGE (2021).

É evidente o impacto econômico e social dos centros de distribuição logística. Em exame do crescimento dos condomínios logísticos e sua contribuição para a economia local, promovemos uma análise quantitativa do aumento no número de empregos diretos e indiretos, discutindo como isso afeta as dinâmicas sociais, a distribuição de renda e as oportunidades de emprego dentro e nos arredores de Cajamar.

São críticas as discussões sobre os desafios enfrentados pela população (com o crescimento dos centros logísticos) e as oportunidades para o desenvolvimento de Cajamar (recursos advindos dos impostos recolhidos), diante da necessidade de

desburocratização e aprimoramento da interação com órgãos governamentais e direcionamento de contraprestação de políticas públicas. Desta forma, é imperioso que haja proposta de reflexão sobre como Cajamar pode aproveitar seu *status* como polo logístico para promover um desenvolvimento econômico mais inclusivo e sustentável, o que ainda padece de antigos vícios de lucros privados e prejuízos públicos.

Todavia, esta compreensão vem mudando junto com a nova política urbana de desenvolvimento da cidade, nesta atual gestão, em que se nota uma preocupação maior com o impacto social frente ao crescimento logístico e a criação da nova Lei de Incentivos fiscais (Lei Complementar nº1.797/2019) e as alterações junto ao Plano Diretor – Lei Complementar nº179/2019, em anexo.

Em observância à normatividade atual de Cajamar, destaca-se a preocupação socioeconômica, considerando as complexidades e as dinâmicas urbanas, formulando estratégias para o desenvolvimento futuro da população e buscando um equilíbrio frente à complexidade empresarial encontrada. Assim, nota-se o respeito às limitações das zonas urbanas já sedimentadas, não mais sendo alvos de especulação imobiliária para instalação de novos centros logísticos.

5.5 CRIAÇÃO DA UNIVERSIDADE DE LOGÍSTICA NA CIDADE DE CAJAMAR

Foram colhidos documentos e ofícios a respeito das “Justificativas Relativas ao Desenvolvimento Econômico da Cidade de Cajamar para Implantação da Universidade da Logística” junto à Secretaria de Desenvolvimento Econômico e Empreendedorismo do Município. Este relatório foi realizado pelo próprio Secretário Mario Jorge Silveira Junqueira, que ofereceu um estudo detalhado com fundamentação para a implementação de uma instituição educacional focada no setor logístico em Cajamar.

Figura 26 – Universidade municipal de logística de Cajamar



Fonte: Site da Prefeitura de Cajamar (2024).

Sob uma análise aprofundada da posição de Cajamar como um polo logístico nacional, consta que sua geografia, a infraestrutura e as políticas locais contribuíram para esse *status* de epicentro logístico, gerando a necessidade de desenvolvimento do capital humano local.

Nesta seara, vendo Cajamar como um Polo Logístico, de fato, recaímos na discussão sobre como a localização geográfica e a infraestrutura de Cajamar contribui para se estabelecer como um centro logístico nacional. A análise se aprofunda como essa identidade afeta (ou deveria afetar) a percepção e a realidade econômica da cidade, bem como suas implicações para o planejamento urbano e a mobilidade regional.

Enquanto a criação de centros logísticos no eixo Anhanguera apresenta oportunidades significativas de desenvolvimento, é fundamental considerar e mitigar os impactos fiscais e sociais dessa expansão. Uma abordagem equilibrada e justa garantirá que os benefícios sejam amplamente distribuídos, promovendo um desenvolvimento sustentável e inclusivo.

5.6 E-COMMERCE PAULISTA E SUA CORRELAÇÃO COM O SISTEMA LOGÍSTICO DE CAJAMAR

A pesquisa desenvolvida pela Federação do Comércio de Bens, Serviços e Turismo do Estado de São Paulo (FecomercioSP) em colaboração com a Ebit/Nielsen aponta para uma projeção significativa no que tange ao *e-commerce* paulista. Conforme os dados, o comércio eletrônico em São Paulo encerrou o ano de 2023 com um faturamento de mais de R\$ 667 bilhões, um incremento de 26% em relação ao ano anterior. Lembrando aqui que grande parte das empresas desta natureza se encontram na cidade de Cajamar, que representa uma ação substancial dentro destes números e dados.

O presidente da ABComm (Associação Brasileira de Comércio Eletrônico), Maurício Salvador, esclarece em uma entrevista para a revista *Poder360* que a prevalência da região surge pela renda, densidade demográfica, além do acesso à internet dos interessados. Nas suas palavras sustenta que:

O faturamento do *e-commerce* segue mais ou menos a distribuição do PIB brasileiro. No entanto, dois fatores também influenciam: a classe social e a qualidade da internet, que diminui quando saímos das grandes capitais [...] Isso impacta no *e-commerce*, pois se a pessoa não consegue navegar ou a navegação é muito lenta, as imagens não carregam, então ela não vai [...] (SALVADOR, 2023, Site PODER 360)

De acordo com a 8ª edição do NuvemCommerce, um relatório anual que compila dados do comércio eletrônico, não só as grandes empresas, mas as pequenas e médias empresas do Brasil tiveram um faturamento de R\$ 27 bilhões com o *e-commerce* em 2022, um aumento de 17% em relação aos R\$ 23 bilhões de 2021. Deste montante, o Estado de São Paulo foi responsável por quase metade, com R\$ 13 bilhões. Isso evidencia o papel crucial dessas empresas na dinâmica econômica e social do estado, refletindo também em suas estruturas de mercado e na distribuição de capital. Sob este contexto, muitas das pequenas e médias empresas se amparam nos grandes centros logísticos de Cajamar, aproveitando o nicho do mercado sudeste e da comodidade do dinamismo que a situação reclama.

Seguindo os dados da ABcomm (Associação Brasileira de Ecommerce), o apontado setor faturou R\$ 185,7 bilhões em 2023, número de 9,5% maior que os 169,59 bilhões faturados em 2022. Todavia, para o ano de 2024, a previsão é de que o faturamento atinja 204,7 bilhões, com um aumento de 10,23% em relação ao ano

de 2023. Esse crescimento não apenas reflete a expansão econômica do setor, mas também aponta para mudanças significativas nos padrões de consumo e nas estratégias comerciais dentro do estado (<http://dados.abcomm.org/>).

E, é claro, merece considerações sobre as Implicações Sociológicas. A ascensão do comércio eletrônico em São Paulo não é apenas um fenômeno econômico, mas também um indicador de transformações sociais mais amplas, incluindo mudanças no comportamento do consumidor, na estrutura de mercado e nas práticas comerciais. A análise desses dados dentro de um contexto sociológico mais amplo pode revelar *insights* sobre a sociedade contemporânea e suas tendências, oferecendo uma base robusta para a formulação de políticas públicas e estratégias de negócios mais eficazes e inclusivas. É o que esperamos com o atual cenário de gestão pública Municipal de Cajamar, acenando os atos administrativos com apelo social.

5.7 A MIGRAÇÃO DE PESSOAS PARA CIDADE DE CAJAMAR EM BUSCA DE TRABALHO

A migração de pessoas particularmente para a cidade de Cajamar/SP é um fenômeno que merece uma análise detida sob a perspectiva sociológica, considerando as complexas interseções de globalização, políticas de estado, identidade e interação social. Neste trabalho, se pretende explorar essas dimensões, situando o fenômeno migratório dentro de um quadro teórico que aborda as dinâmicas de poder, as relações interculturais e as estruturas de oportunidade e exclusão.

Iniciando com uma contextualização teórica, é possível afirmar que a migração é compreendida como parte de um processo global de deslocamentos humanos, que pode ser analisado à luz de teorias como a do Sistema Mundial Moderno de Wallerstein, que considera as migrações como um aspecto da economia política global (Wallerstein, Immanuel – O Sistema do Mundo Moderno, 1974. Volume I), e a Hipótese do Estruturalismo Transnacional, que vê as migrações como redes transnacionais formadas por conexões pessoais e comunitárias que ultrapassam fronteiras (Arjun, Appadurai – A Modernidade em grande Escala: Dimensões Culturais da Globalização, 1996).

A questão da migração e da territorialidade pode ser analisada sob várias perspectivas, contestadas entre si. Prudente lembrar a ideia de poder, por ser uma

manifestação com relação íntima com o assunto abordado. Segundo Max Weber (1946), o poder é definido como a capacidade de um indivíduo impor sua vontade sobre outros, independente de resistência.

Claude Lévi-Strauss (1962) alerta sobre o perigo de usar a ciência para promover preconceitos raciais. Argumenta que as diferenças culturais entre as raças humanas deve-se a fatores geográficos, históricos e sociológicos e não a atributos biológicos. Lévi-Strauss destaca ainda que a diversidade cultural, muito mais ampla que a diversidade racial, é um campo rico para estudos. Neste mesmo sentido, aponta o problema do etnocentrismo, uma atitude que tende a desvalorizar culturas diferentes da própria (1962).

No contexto da sociedade burguesa, a territorialidade é influenciada por leis de mercado imobiliário, decisões governamentais e políticas públicas. Isso resulta em segregação socioeconômica e, às vezes, étnica, nas áreas residenciais, refletindo uma espécie de “apartheid social”. A desigualdade territorial se manifesta em diferenças nas condições de moradia, qualidade de vida e acesso a serviços essenciais, levando a uma espacialidade fragmentada e alienada na sociedade urbana. Os cidadãos vivenciam a cidade por meio de seus medos e afeições, o que contribui para a fragmentação do espaço urbano (Verás, M. P. B. 2012).

Os movimentos migratórios impactam profundamente o indivíduo, afetando sua noção de territorialidade e causando um sentimento de deslocamento simbólico. Esse fenômeno é descrito como “desterritorialização e desculturização”, processos sociais que ocorrem de maneira dialética. O imigrante, ao chegar a um novo ambiente, perde elementos de sua cultura original e, simultaneamente, contribui para a formação de uma nova cultura e contexto de vida. Esta situação cria um sistema de recompensas diferenciadas baseado na localização espacial, afetando tanto aqueles que migram quanto os que permanecem estáticos (Verás, M. P. B. 2012).

A Cidade de Cajamar, como já sustentado em outros momentos deste trabalho, desde a chegada da estrada de Ferro e da fábrica de cimento, sofre movimentos migratórios. Em entrevista com o Secretário de Desenvolvimento Econômico e Empreendedorismo da Cidade de Cajamar, o Sr. Mario Jorge da Silveira Junqueira, sobre suas experiências socioculturais dos imigrantes, vê “[...] como os haitianos constroem sua identidade em um novo contexto, formando comunidades diaspóricas e interagindo com a sociedade receptora de Cajamar”.

Especificamente, em relação à imigração de pessoas Haitianas, é crucial uma análise da história política e econômica do Haiti para entender suas motivações, notadamente para Cajamar. É verificado que, diante da instabilidade política prolongada do Haiti e as intervenções internacionais, estreitaram-se as relações a fim de que a região se tornasse um atrativo para trabalho, precisamente no contexto da MINUSTAH (Missão das Nações Unidas para Estabilização do Haiti, 2004).

Ainda em entrevista, o Secretário Municipal afirma ser vital um exame das condições de trabalho, da estratificação social e da inclusão ou exclusão dos imigrantes haitianos no tecido socioeconômico de Cajamar, a fim de equalizar as condições de emprego na região. Isso inclui uma análise das políticas públicas brasileiras em relação aos imigrantes e de como elas afetam as oportunidades de trabalho, acesso a serviços e direitos civis dos cajamarenses.

Como visto, a cidade de Cajamar nasceu, emancipou-se, sobreviveu e, até a presente data, ainda permanece como acolhedora de pessoas em busca de sonhos ou para servir de berço para imigrantes japoneses, portugueses, dentre outros. Contrastando com a ideia de homogeneização cultural pela globalização, Schwarcz e Queiroz (1996, p. 13) apontam que a globalização tem, paradoxalmente, dado origem a um “espetáculo das diferenças” e à “afirmação das etnicidades”.

Cajamar se apresenta com uma cidade miscigenada, a figura 35 abaixo mostra os imigrantes portugueses na década de 1950 se relacionando com pessoas vindas de todos os lados em busca de emprego e um sonho.

Figura 27 – Imigrantes portugueses residentes em Cajamar e funcionário da Perus em romaria à Pirapora, 1952

Imigrantes portugueses residentes em Cajamar, e funcionários da Perus em romaria à Pirapora, 1952.



. Fonte: Câmara Municipal de Cajamar. Tragédia é Lutas (2005).

6 DA SEGREGAÇÃO URBANA EM CAJAMAR

Com a mencionada expansão da Região Sudeste do país, notabilizada em São Paulo pela formação do eixo das rodovias Anhanguera e Bandeirantes, Cajamar recebe diariamente novos interessados para locação ou construção de galpões. Como exemplo, está em construção um centro logístico em uma área de 5 milhões de metros quadrados, equivalente a 463 campos de futebol. Difícil até mesmo de dimensionar.

Sobre esta informação, estranho seria se a população de Cajamar não recebesse os reflexos desta formação setorial. Aqui se registra a oferta de emprego, aumento da arrecadação municipal e a ocupação das áreas urbanas.

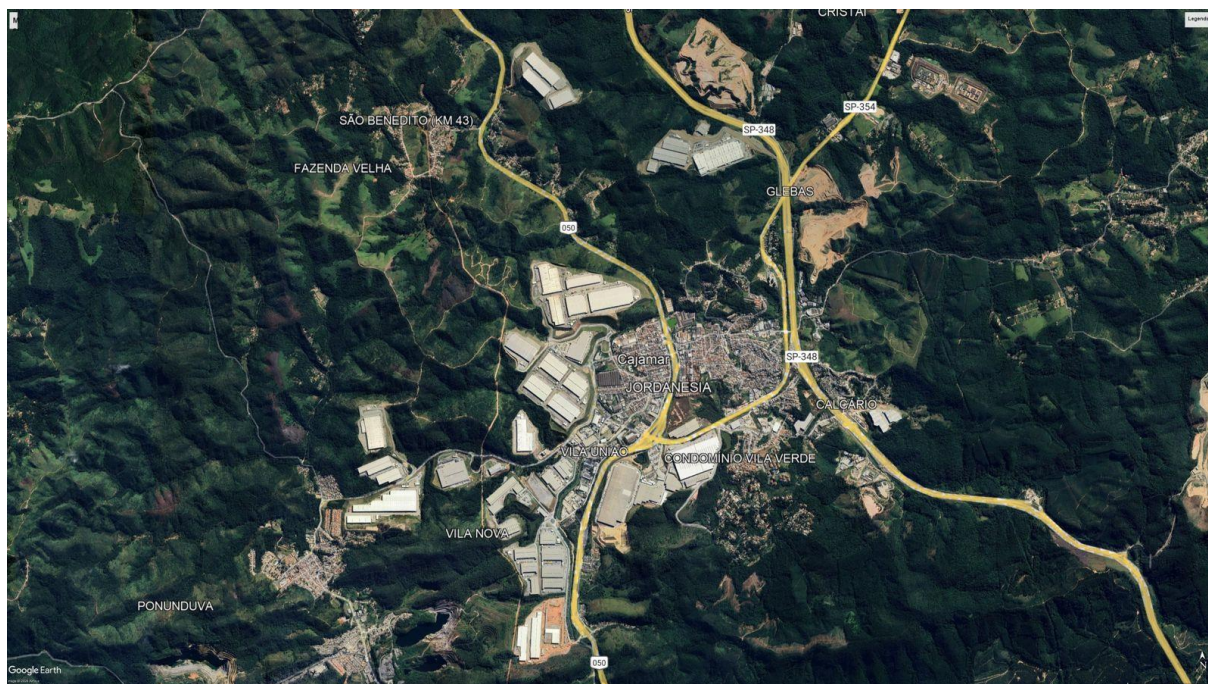
Nas sequências das imagens a seguir é possível identificar que os galpões logísticos e empresariais estão presentes por toda área urbana, cortada pela Rodovia Anhanguera.

Figura 28 – Cidade de Cajamar



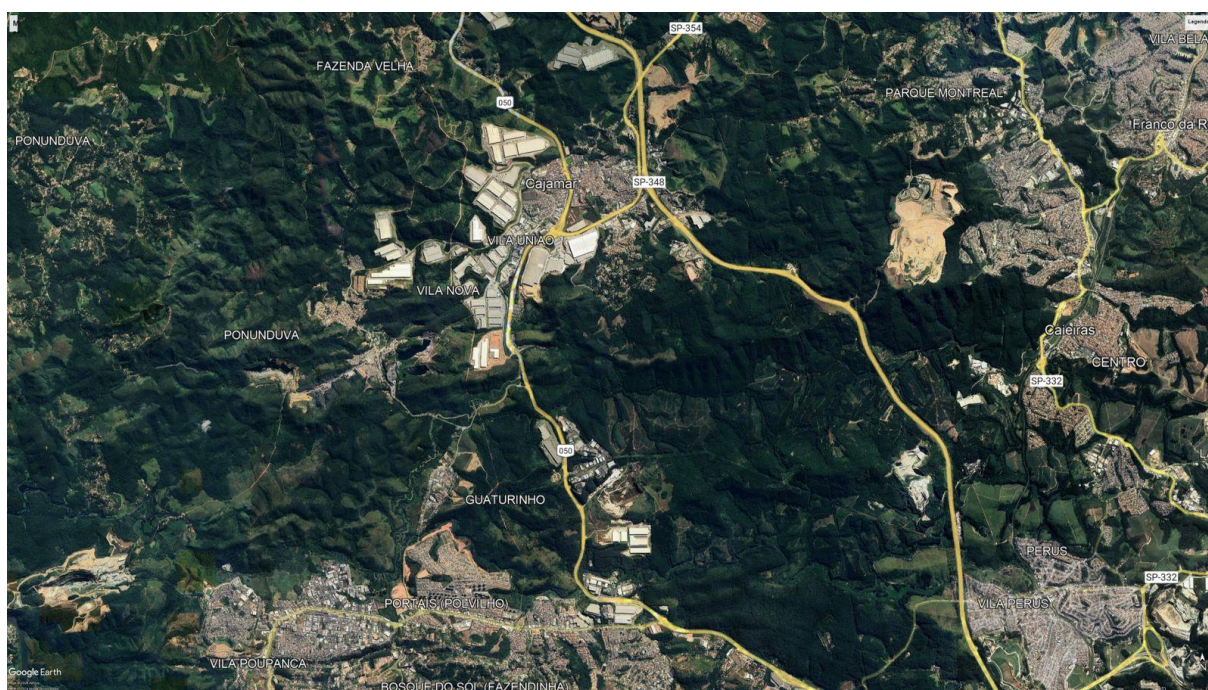
Fonte: Google Earth, 2024.

Figura 29 – Cidade de Cajamar



Fonte: Google Earth, 2024.

Figura 30 – Cidade de Cajamar



Fonte: Google Earth, 2024.

Figura 31 – Cidade de Cajamar



Fonte: Google Earth, 2024.

Estas imagens são apenas parte do centro urbana ocupado pela grande formação empresarial. Somente a empresa Marabraz ocupa uma área de 1,6 milhão de metros quadrados. Seguindo a mesma comparação anterior, equivale a 148 campos de futebol.

6.1 SEGREGAÇÃO URBANA: CONSIDERAÇÕES SOBRE “DIREITO À CIDADE” EM CAJAMAR

Ressalta-se a formação urbana de Cajamar justamente por não observar, nas políticas públicas, critérios práticos e impositivos de limites de ocupação de solo. Nas imagens anteriores é possível notar que todos os bairros estão tomados de edificações voltadas para o setor logístico, onde o munícipe se vê prejudicado pela circulação excessiva e constante de caminhões e o meio ambiente acaba sendo prejudicado diante das dimensões das edificações. Assim, não basta trazer o progresso, é preciso saber lidar com as consequências de sua chegada. É a ideia de que todos os moradores poderiam ter mais direitos, ativamente, na criação e transformação dos espaços urbanos (Lefebvre, 1968).

E como bem observado, a situação habitacional agravou-se ao longo das últimas décadas, fazendo com que os trabalhadores se alojassem em lugares onde o

preço do solo permitisse. Com isso, ocorreu a ocupação de áreas mais distantes da RMSP, no processo de periferação que caracterizou a Região durante os anos 60 e, principalmente, a década de 70 (Lúcia Maria machada Bógus, Direito à Cidade e Segregação Espacial, São Paulo em Perspectiva (5) 3: p.47/50, 1991).

Sabe-se que conselhos municipais são criados para atuarem neste sentido, mas, na verdade, seus atos são meras sugestões de caráter coadjuvante na gestão pública.

Como bem exposto na cidade de Cajamar, o espaço urbano está moldado pelas forças de mercado logístico, em que as decisões públicas ficam reféns para não perder a fonte da mão de obra local.

Pensar que o espaço urbano suscita reflexões sobre as dinâmicas que influenciam e são influenciadas pelos mais diversos interesses e ações que se encontram presentes na vida em sociedade.

Dentro de um espaço intraurbano, pode ser constatado o fluxo de pessoas para trabalhar ou então para consumo e lazer, o que abre caminho para uma discussão sobre as localizações das coisas, ao se reconhecer que os produtos específicos derivados da produção do espaço intraurbano que merecem mais atenção do que as praças, ruas e edifícios, são as suas localizações (Gomes, 2022).

No contexto brasileiro, a legislação sobre o direito à cidade é forjada no Estatuto da Cidade, Lei nº 10.257/2001, especialmente nos primeiros dois incisos do seu artigo 2º, a saber:

Art. 2º A política urbana tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana, mediante as seguintes diretrizes gerais:

I – garantia do direito a cidades sustentáveis, entendido como o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infraestrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações;

II – gestão democrática por meio da participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade na formulação, execução e acompanhamento de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano; (Estatuto da cidade, 2001)

Esta lei oferece um *framework* para a política urbana, seguindo as diretrizes estabelecidas nos artigos 182 e 183 da Constituição Federal de 1988. O Estatuto da Cidade define o direito a cidades sustentáveis como um conjunto de direitos abrangentes, incluindo acesso à terra urbana, moradia, saneamento ambiental,

infraestrutura urbana, transporte, serviços públicos, trabalho e lazer, beneficiando tanto as gerações atuais quanto as futuras de Cajamar.

Este direito abrange o direito de viver, usar e participar na criação de cidades justas, inclusivas, democráticas e sustentáveis. A interpretação desse direito deve ser feita à luz dos direitos humanos, abrangendo direitos civis, políticos, sociais, econômicos e culturais reconhecidos internacionalmente.

O Estatuto da Cidade também destaca a importância dos planos diretores como ferramentas-chave para a concretização do direito à cidade. Ele introduziu várias medidas legais e políticas para combater as desigualdades urbanas, como o Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU) progressivo, o direito de preempção, direito de superfície, a outorga onerosa do direito de construir, a transferência do direito de construir, e a operação urbana consorciada. E neste ato fica a dúvida até que ponto é possível uma política inclusiva de uma cidade como Cajamar, que investe boa parte de sua arrecadação com obras de circulação veicular. Só no ano de 2023 foram investidos em uma estrada de acesso à Rodovia Anhanguera 500 milhões de reais para deslocar, ou amenizar, o trânsito de caminhões.

Mesmo sendo reconhecido o direito à cidade em vários documentos internacionais, como a Carta Mundial pelo Direito à Cidade (Fórum Social Mundial Policêntrico, 2006), e outros, se nota na cidade um desinteresse da população referente à matéria. Essa ideia também foi incorporada na Nova Agenda Urbana (NAU) da Conferência Habitat III, com a legislação do Brasil e do Equador servindo como referências. Como visto, têm-se vários exemplos de normatividade que poderiam ser implantados, mas o desafio da Administração parece difícil.

O desenvolvimento urbano no Brasil acelerou na segunda metade do século XX, com um crescimento populacional significativo. O rápido processo de urbanização, combinado com falhas de planejamento e gestão, trouxe desafios persistentes, como a desigualdade social e a falta de acesso a serviços básicos para todos. A cidade é exemplo.

A exclusão, informalidade e ilegalidade são realidades comuns em muitas cidades brasileiras, levando a discussões sobre a necessidade de “distribuição de cidade” (Maricato, 2016) e o “déficit de cidade” (Rolnik, 2016). O Movimento Nacional pela Reforma Urbana (MNRU), iniciado na década de 1960, foi um marco importante na busca pela institucionalização do direito à cidade, especialmente durante o processo de redemocratização do país. E sobre este aspecto, Cajamar ainda sangra,

em que pesem os esforços do Executivo em promover a política do acesso.

Mesmo com os significativos mandamentos constitucionais dos artigos 182 e 183 da Constituição Federal de 1988, de obediência hierárquica, os direitos não parecem exercer um papel expressivo nas políticas públicas. Cajamar consegue se destacar com a soma considerável de receita, motivo que permite em parte ao Poder Públicos se sensibilizar pelas questões sociais. E a Nova Agenda Urbana enfatiza a importância de espaços públicos socialmente inclusivos e seguros como meio de reduzir desigualdades urbanas e criminalidade (Gorsdorf et al., 2016).

Observe que Corrêa e Maraschin (2019) descrevem segregação como qualquer tipo de separação entre indivíduos, cabendo considerar que diferentes formas de segregação têm reflexos no espaço urbano que se apresentam como padrões socioespaciais pela participação de fatores como perfil populacional, atividades, tamanho dos lotes e das habitações. No caso de Cajamar, a cidade inteira foi tomada por galpões e a população se rende com o crescente avanço de obras em lugares onde poderiam estar sendo separadas para formação urbana ou para criação de aparelhos públicos.

O espaço não pode ser visto apenas como um pano de fundo desses processos, mas como uma dimensão ativa da segregação, com forte impacto na vida das pessoas. Vaughan (2007) observa que a dimensão espacial é raramente abordada nos estudos contemporâneos sobre pobreza urbana, apesar da reconhecida importância atribuída à acessibilidade dos grupos à vida econômica das cidades. Legeby (2009) também afirma que a dimensão espacial geralmente tem sido negligenciada no âmbito das políticas anti-segregação na Europa (Corrêa; Maraschin, 2019).

Gomes (2022) reconhece que compreender os agentes que atuam na produção do espaço urbano é um ponto fundamental para se delimitar os contornos de sua estruturação e morfologia, agentes estes que representam proprietários e meios de produção, entre fundiários, promotores imobiliários, o Estado e grupos sociais excluídos. Agentes que se encontram inseridos dentro de uma temporalidade e se valem de técnicas para promover sua especialização, fazendo com que processos e fenômenos sociais sejam materializados no espaço.

Silva (2021) descreve a segregação urbana ou ambiental como um dos temas mais relevantes no que se refere a face da desigualdade social, pela sua participação na questão. O que se evidencia pela existência da dificuldade de acesso a serviços e

infraestruturas urbanas, como por exemplo o transporte precário, saneamento deficiente, a drenagem inexistente e dificuldade de abastecimento, entre outros problemas.

De acordo com Corrêa e Maraschin (2019), diversas abordagens metodológicas vêm sendo adotadas para os estudos configuracionais urbanos que visam identificar os efeitos da forma urbana sob aspectos sociais. Como é o caso dos estudos de sociologia urbana desenvolvidos na Escola de Chicago, podendo ser mencionado como exemplo os estudos de Park e Burgess, que consideram os assentamentos urbanos como uma dinâmica que envolve diferentes grupos sociais avaliados pela sua etnia e renda e que competem pelas melhores localizações dentro de um território urbano.

Neste sentido, a título explicativo, Soares (2022) acrescenta o estudo pioneiro de Charles Booth desenvolvido em Londres ainda no ano de 1889 na localidade de *East End*, que evidenciou o fenômeno da segregação relacionada aos lugares como reflexo de padrões de renda e comportamento, o que foi feito a partir da construção de mapas e descrição pormenorizada da localização da classe média, da classe trabalhadora e das classes mais desfavorecidas (Figura 32).

Figura 32 – O trabalho pioneiro de Charles Booth demonstrando o mapa da pobreza no *East End* de Londres em 1889



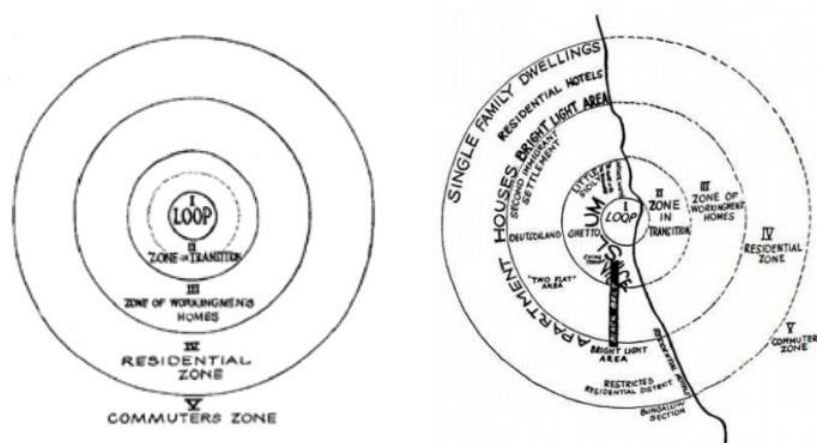
Fonte: Soares (2022).

De acordo com Leão e Santos (2018) a tradição sociológica da Escola de Chicago se estrutura em cima das análises sobre a cidade, com linhas que pendem mais para um viés cultural desenvolvido por antropólogos, e um viés ecológico desenvolvido por sociólogos, sendo que este último é visto como uma primeira tentativa de promover estudos sobre a cidade tendo como objeto de estudo as concentrações humanas e funcionais no território urbano e as formas de ocupação social do solo.

Em relação a essa Escola, os nomes de Park e Burgess se destacam pelo fato de o primeiro ter defendido a tese de que as forças competitivas naturais pendem para um equilíbrio igualmente natural de adaptação social ao ambiente urbano, cabendo a identificação de dinâmicas de competição, dominação, sucessão e invasão de áreas naturais. Enquanto Ernest Burgess propõe a tese da segregação natural por valores e interesses comuns que resultam no mosaico urbano (Leão; Santos, 2018).

Soares (2022) descreve Burgess como um dos mais reconhecidos pesquisadores da Escola de Chicago, pelo seu estudo das relações sociais a partir da agregação de indivíduos socialmente similares, trazendo como principal contribuição a chamada Teoria das Zonas Concêntricas, por meio da qual estabelece a divisão da cidade dentro de um processo de crescimento urbano circular que se expande a começar pelo centro, gerando zonas concêntricas que se distinguem por funções e populações (Figura 33).

Figura 33 – Modelo de áreas concêntricas e as diferentes zonas da cidade e as áreas urbanas propostas por Burgess



Fonte: Soares (2022).

Para Park e Burgess, a expansão urbana é resultado de uma dinâmica de invasão de uma zona interna sobre uma área externa subsequente, dentro de um modelo de anéis concêntricos em cujo centro se encontra o distrito de negócios, no qual estão presentes os serviços, empregos e comércios (Corrêa; Maraschin, 2019). Segundo o pensamento de Burgess (1925), o território é espaço da competição econômica entre alguns grupos de humanos em um contexto de livre mercado. Ou como expõe Gomes (2022), o Estado é uma arena dentro da qual interesses e conflitos diversos se manifestam.

Segundo Silva (2021), Park e Burgess foram os primeiros pesquisadores a identificar que as classes abastadas americanas estariam se movimentando para os subúrbios enquanto os estratos populares passaram a ocupar as regiões centrais ou próximas do centro, objetivando encurtar as distâncias em relação ao local de trabalho. O que representa uma reversão do paradigma anterior no qual as elites viviam no centro da cidade e o restante da população nas periferias.

A questão da segregação, conforme alega Becceneri (2015), tem como tema central o crescimento das regiões metropolitanas, do qual se resulta uma dinâmica de afastamento das classes populares em direção às áreas distantes dos centros urbanos. Nesse sentido, por mais que sejam inúmeros os atores sociais envolvidos em tal processo, o papel do Estado tem influência histórica sobre a configuração de um “modelo metropolitano brasileiro”, tanto pela sua ausência sistemática, desde a falta de infraestrutura e assistência, até a demanda popular por moradia (Silva, 2021).

O ponto principal da argumentação de Burgess é o de que a segregação urbana se dá por meio da localização das residências em relação ao centro de negócios, cujo preço da terra é elevado, bem como áreas de verticalização. Fazendo com que a zona central fosse ocupada pelas classes mais desfavorecidas, enquanto a classe alta se estabelece na periferia, região dotada de maior qualidade de vida e segurança, o que evidencia a segregação urbana (Soares, 2022).

Gomes (2022) acredita que a abertura de novos loteamentos em direções específicas de uma malha urbana atende aos interesses de proprietários de terras e grupos empresariais que buscam atender à demanda de certo perfil socioeconômico, o que faz com que os lotes se valorizem pela entrada da infraestrutura necessária, enquanto as populações desfavorecidas vão sendo afastadas para cada vez mais longe dos grandes centros urbanos, onde estão os empregos, o que representa uma

espécie de segregação que se dá pela limitação do acesso.

Neste mesmo sentido, mas agora pelo fenômeno do enobrecimento privado, com a criação dos centros logísticos em Cajamar, devido sua proximidade com a metrópole, bem como sua ligação com a rodovia Anhanguera, inevitavelmente chegará o desenvolvimento, mas se pagará um preço alto pela perda do direito à cidade.

6.2 A LIMITAÇÃO DO ACESSO

“O império está se materializando diante de nossos olhos” (Michael Hardt e Antonio Negri).

Busca-se lembrar dos ideais do neoliberalismo e como isto se funde na sociedade vulnerável, principalmente pela segregação urbana. Segundo Miguel Hardt, a problemática do império é determinada por uma ordem mundial, com formação jurídica.

Apesar de ser uma região serviente, a Administração Pública é obrigada a lidar com o uso da política sem se apegar à devida contraprestação social e tributária, até porque estes são os atrativos das empresas para o local. Como a tendência é só aumentar, fica a máxima: até onde há a necessidade de intervenção do Estado nas políticas públicas de Cajamar?

Partindo de uma base teórico-jurídica, a ideia da menor intervenção do Estado passou a ser implantada no Brasil somente na década de 90, no governo de Fernando Henrique Cardoso, também conhecido como FHC, que conseguiu retirar o país de uma crise econômica oriunda de uma política desastrosa que teve início na década anterior, conhecida como “milagre econômico”, originada na ditadura militar, que pretendia expandir a economia brasileira por meio da importação de produtos, como automóveis e eletrodomésticos. Porém, a implementação de tal política econômica, acabou por resultar no endividamento massivo de toda a população.

O Brasil foi o último dos países latino-americanos, já no começo da década de 1990, a entrar nesse circuito de submissão às políticas de liberalização financeira e comercial e de desregulamentação cambial com o objetivo de atrair recursos externos, a qualquer custo, inserindo-se de forma subordinada no novo quadro financeiro mundial (Tavares; Melin, 1998).

No ano de 2003, com a gestão governamental do, então, presidente Luiz Inácio Lula da Silva, houve a continuidade da aplicação dos mandamentos neoliberais, em que pese as promessas de mudança realizadas por tal governo. Diante disso, o autor Marcelo Braz (2004) nos leciona que, com este governo, passamos a ter um “Estado absolutamente servil ao grande capital internacional” (Braz, 2004, p. 55). Exatamente isto verificado em todos os setores da economia.

A partir do ano de 2016, o país passou por uma nova onda neoliberal, uma vez que, com o governo de Temer, aumentaram-se as discussões propostas por parlamentares a respeito de diversas reformas, como por exemplo a tributária, previdenciária, além de possíveis privatizações de órgãos públicos e a terceirização de serviços. Além disso, houve a realização de uma reforma trabalhista, a qual acabou por retirar alguns direitos dos trabalhadores, os quais foram conquistados após diversos anos de lutas sindicais, ficando assim nítida uma nova guinada no que tange ao neoliberalismo no Brasil.

Como a economia em Cajamar é notadamente forjada na produção de bens e serviços (pelos grandes centros de distribuição), o impacto foi sentido substancialmente, uma vez que a população começou a precisar cada vez mais de auxílio social, esvaziando a máquina municipal, por consequência.

Com a assunção de Michel Temer à presidência da república em abril de 2016, após a realização do impeachment da então presidenta Dilma Rousseff, foram adotadas algumas medidas visando à mudança de direção no que se refere às estratégias econômicas para outras de cunho liberalizantes.

A primeira a ser realizada foi a Proposta de Emenda Constitucional (PEC) nº 241/2.016, aprovada em 15 de dezembro do ano de 2016 (emenda constitucional nº 95). Sob o pretexto de retomar o crescimento econômico, o governo de Temer impôs, por meio da constituição, limites para os gastos públicos pelo período de 20 anos, o que diminuiu o poder do Estado e impediu que o sistema constitucional de proteção social, que abrange a saúde, previdência e assistência social, funcionasse da maneira adequada às necessidades existentes na população.

Outra mudança importante foi a reforma da previdência, realizada por meio da PEC nº 287/2.016, que previa o aumento do tempo de contribuição mínimo, passando de 15 para 25 anos, e ainda exigia ao menos 49 anos de contribuição previdenciária para obtenção do benefício da aposentadoria de forma integral. Ocorre que tal medida acabou por diminuir consideravelmente o sistema previdenciário nacional.

Neste contexto, houve a diminuição do Estado brasileiro, inclusive para a abastada região de Cajamar e Barueri, ante a remoção de importantes metas sociais da Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) do ano de 2017 (PREFEITURA DE CAJAMAR). Na contramão dos mandamentos disciplinados pelo FMI, os quais ressaltam a importância da elaboração de programas visando a distribuição de renda, o governo Temer “tenta apagar esse termo da trajetória brasileira para os próximos anos. A pedido do presidente, a Comissão Mista de Orçamento do Congresso Nacional alterou o texto que trazia os objetivos do Projeto de Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) de 2017” (Rossi; Mello, 2017).

Assim, mesmo na cidade de Cajamar, Vaa habilitação de caráter popular já vinha sofrendo com algumas alterações em relação ao governo anterior (petista). A título de exemplo, pode-se aqui citar a extinção do programa denominado “Minha Casa Minha Vida”, o que por si só representou a ruptura com o compromisso social ligado à habitação adotado pelo governo anterior.

Como neste período não existia um compromisso com a política social (em detrimento das sucessivas alternâncias dos Chefes do Poder Executivo de Cajamar em decorrência de cassação de mandato), a região de Cajamar ficou refém de programas desestruturados, sem continuidade de gestão. A título de curiosidade, em apenas seis anos, a cidade contou com 13 prefeitos interinos, o que lhe impediu de permanecer com projetos sociais em detrimento das alternâncias de toda a máquina municipal (Folha de São Paulo – Mural da Revista eletrônica UOL, 18/12/2018).

Seguindo pelo tema da segregação, até mesmo por abranger o período tratado no parágrafo anterior, o governo federal não podia esperar muito, conforme aponta Maricato (2016), pois tais ações demonstram a ideologia cruel presente na gestão Temer. Ademais, “essa modalidade abre possibilidades de melhores projetos de arquitetura e engenharia por meio de assessorias técnicas, prevista em lei, além de permitir à própria comunidade construir o empreendimento no todo ou em parte [...]” (Maricato, 2016).

Como se não bastasse, no que concerne ao FGTS (Fundo de Garantia por Tempo de Serviço), houve a liberação do saque das contas inativas até o mês de dezembro de 2015, objetivando a fomentação do consumo, entretanto, essa medida ocasionou o esgotamento da única fonte de financiamento para os programas habitacionais e de saneamento nacionais. Observe que, ainda hoje, a cidade de Cajamar sente os reflexos deste descaso federal, carregando um déficit na construção

de casas populares e de rede de esgoto.

Observe que foram ratificados pelo governo Bolsonaro os dispositivos de política fiscal nos Atos de Disposições Constitucionais Transitórias (ADCTs) pela EC nº95/16 (vide §3º, inciso II do art.102 da CRFB), em que apontou que nos exercícios posteriores a 2017, o limite dos gastos corresponderia ao valor do limite referente ao exercício imediatamente anterior, corrigido pela variação do índice IPCA. Verdadeiro estado perene de exceção econômica em favor das forças do capital. Tal afirmativa se nota pelos valores agregados às empresas localizadas na região em estudo, a Saber: Centro Logístico Lojas Marabraz, Samsung, Amazon, Prologis, LCA, Natura (vide consultas aos processos de incentivos fiscais do município de Cajamar).

É fomentada assim a ideia de capitalismo de desastre, uma vez que os 20 anos da presente política fiscal podem gerar um sucateamento dos projetos sociais, da remuneração de servidores, tecnologia, dentre outros.

A distância entre as moradias de diferentes grupos sociais em decorrência de fatores como a especulação imobiliária atrelada a dados como acesso ao trabalho, saúde, educação, comércio e lazer é representativa de um processo de segregação espacial que pode trazer como resultado uma limitação do acesso a bens sociais. Basta visitar o bairro do Polvilho para identificar tal incidência. Resultado de uma situação na qual o acesso a bens de consumo se encontra restrito a uma minoria privilegiada dotada de melhores condições, inclusive no que se refere ao direito de ir e vir (Sousa Júnior, 2017).

Todo esse ataque é histórico. A periferização na cidade de Cajamar acirrou a partir da chegada dos grandes centros logísticos, configurando assim uma situação de segregação urbana e limitação de acesso, pois ao mesmo tempo em que estratos sociais passaram a ocupar bairros com urbanização e infraestruturas muito aquém do ideal, também é a população que tem que arcar com custos mais elevados em matéria de transporte público (Leão; Santos, 2018).

Os maus exemplos começam de cima. A ONU, em que pese pregar a soberania dos Estados, transfere “direitos soberanos” para um centro “supranacional”. Hans Kelsen, ao modo kantiano, partia de uma noção de “organização de humanidade e, assim, de acordo com a suprema ideia ética”. Entendia que os Estados individuais poderiam ser vistos como “entidades de igual categoria”.

Como e pode notar, mesmo com farta orientação infraconstitucional e posicionamento da população, a cidade de Cajamar precisa de fortes políticas

públicas para garantir o direito ao cidadão.

6.3 A SEGREGAÇÃO EM RAZÃO DA GENTRIFICAÇÃO DO ESPAÇO

Os empresários do centro logístico, apesar de contribuírem para o crescimento econômico da cidade, são criticados em decorrência de não haver contrapartida social pelos incentivos e isenções fiscais concedidos.

Isso reflete uma distribuição desigual de recursos públicos, afetando negativamente as comunidades locais sem oferecer compensações adequadas. Nesta linha, o estudo examina as consequências éticas dos deslocamentos forçados causados por projetos de infraestrutura, como a instalação de pedágios, enfatizando a responsabilidade das autoridades e planejadores urbanos em relação às comunidades impactadas.

O trabalho aborda questões de aspectos éticos no desenvolvimento urbano, focando no enobrecimento privado e na expansão de centros logísticos. A gentrificação é analisada não apenas do ponto de vista econômico, mas também sob uma perspectiva ética, evidenciando as implicações morais do deslocamento de comunidades de baixa renda. Esta prática, impulsionada pela especulação imobiliária e planejamento urbano, levanta questões que remetem à justiça social e direito à moradia.

Sobre as limitações, é prudente enfrentar uma análise crítica do preço do desenvolvimento urbano como consequência de se localizar às margens da Rodovia Anhanguera e por acolher milhares de empresas. A segregação urbana e a gentrificação deve ser discutida tanto do ponto de vista humanista liberal quanto marxista estruturalista. É importante notar as limitações do poder público por não exigir a contrapartida social em razão dos incentivos fiscais.

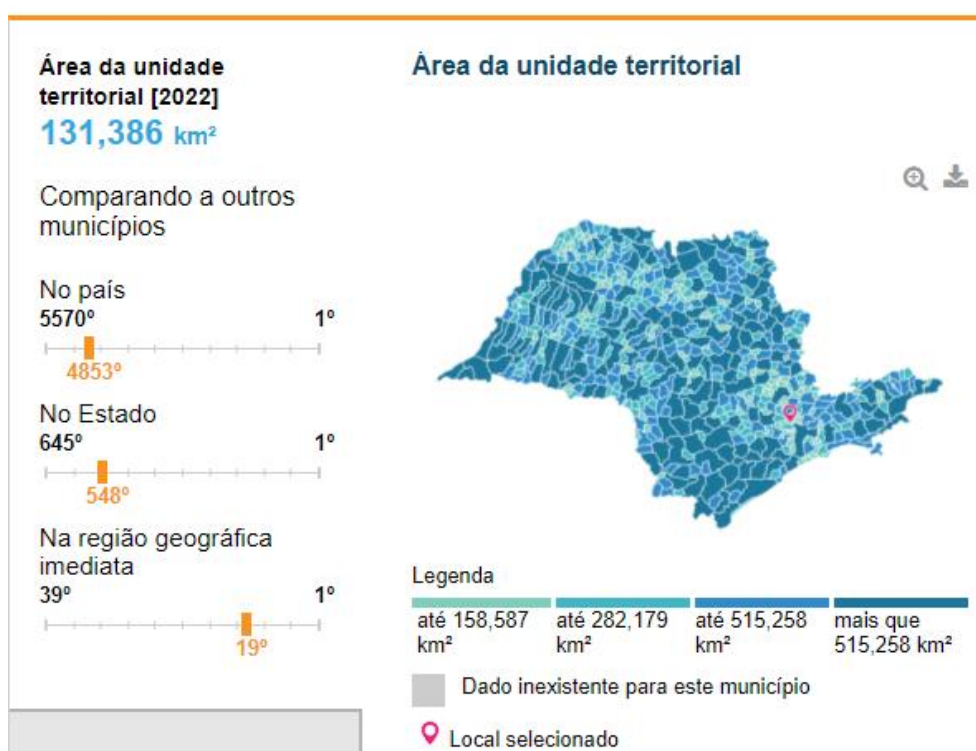
Outro aspecto importante é analisar as complexidades do desenvolvimento urbano, baseado em fontes acadêmicas respeitadas, além de discutir como o desenvolvimento urbano pode resultar em marginalização de comunidades de baixa renda e negligência das responsabilidades sociais por parte das empresas.

A falta de responsabilidade social de empresas que recebem incentivos fiscais prova a importância de praticar políticas urbanas equilibradas, que promovam a justiça social e uma distribuição equitativa de benefícios.

Sobre o tema da segregação (Verás, 2003, p.84), afirma que a cidade se revela

portadora da nova civilização (urbana industrial e moderna), mas também com um lado indesejável, a da pobreza, afastando dos olhares burgueses. Surgindo aí a primeira forma de segregação explícita. Acrescenta ainda que “Mais tarde haveria intenção mais direcionada, inclusive dos aparelhos públicos de planejamento de “zonear”, catalogar e ordenar o espaço urbano por determinadas funções [...], destinar espaços específicos à habitação popular”.

Figura 34 – Comparação da unidade territorial de Cajamar



Fonte: IBGE, (2022).

Levando em consideração que a população desfavorecida vai ficando mais distante de seu local de trabalho, cada vez mais longe das vagas do mercado de trabalho, agrava a exclusão social e a possibilidade de viver uma vida digna nas grandes e médias cidades, sendo que, quanto maior for a distância, necessariamente maior é o custo envolvido no deslocamento (Tabela 2) (Sousa Júnior, 2017).

Nunes (2021) acrescenta que este é um processo que vem desde o início do século XX sob a bandeira da saúde pública, o que motivou a expulsão sistemática dos moradores de baixa renda do centro das cidades em direção às regiões periféricas sem qualquer tipo de atrativo, enquanto as classes altas buscam se direcionar para os subúrbios que contam com todo o tipo de infraestrutura e serviços sociais

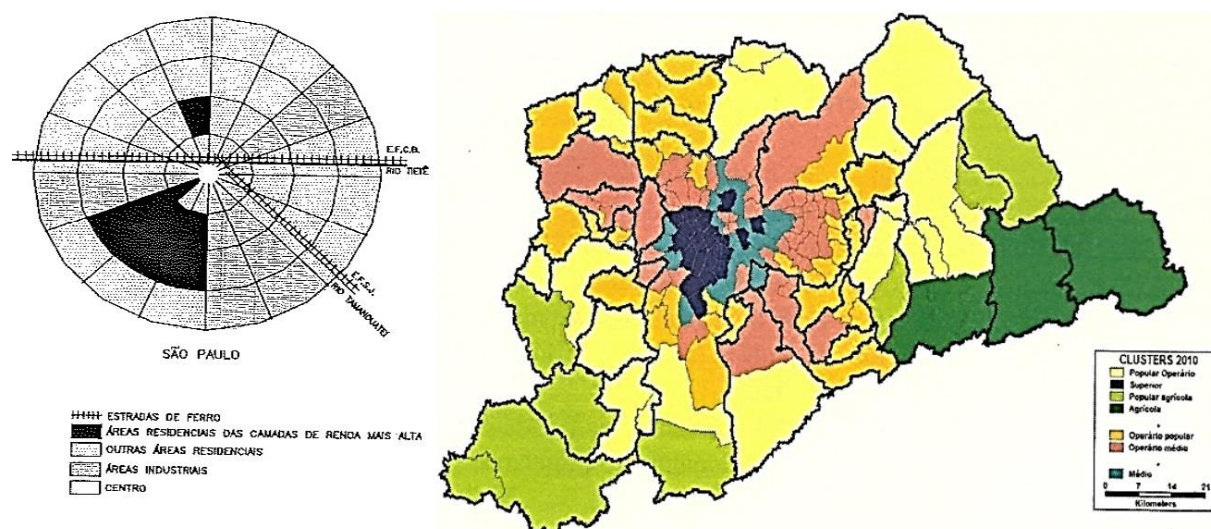
necessários para uma boa qualidade de vida.

Os ideais urbanísticos em voga em meados do século XX pregavam a segregação das funções da cidade, de sorte que o planejamento urbano estimulava o estabelecimento das habitações em locais distantes do centro. A maior parte dos empregos, da infraestrutura e dos serviços, no entanto, permaneceu no núcleo das cidades, obrigando os moradores das regiões periféricas a se deslocar por longos trajetos diariamente para trabalhar (Nunes, 2021).

Leão e Santos (2018) consideram que a dificuldade em morar na capital paulista, devido à especulação imobiliária, fez com que as pessoas passassem a adquirir terrenos na Região Metropolitana em áreas que, ao longo da década de 90, acabaram se tornando municípios e demandando equipamentos urbanos que as ligassem à capital, considerando que o sistema de transporte tem participação fundamental na expansão da cidade, pois do contrário iria acirrar o processo de segregação urbana. Fator interessante se registra aqui, a cidade de Cajamar, apesar de fazer parte do eixo metropolitano, atrai mais trabalhadores para sua região do que são direcionados à capital.

Chiquetto et al. (2021) avaliam que a configuração atual da estrutura urbana em São Paulo não é tão diferente do que poderia ser observado no início do século XX, quando as regiões de alta renda se localizavam a sudoeste, e antigas áreas industriais eram ocupadas pela população periférica (Figura 35). Observe que Alphaville e Tamboré (região nobre de Barueri) são áreas lindeiras de Cajamar.

Figura 35 – Comparação entre os modelos de estrutura urbana do início dos séculos XX – radial (a) e XXI – clusters (b)



Fonte: Chiquetto et al. (2021).

E de lá para cá, estas áreas se tornaram em regiões dormitório, passando a concentrar populações que precisam circular por grandes distâncias na região metropolitana todos os dias. Nunes (2021) menciona também o caso do pedágio urbano como medida para combater o congestionamento na área central das grandes cidades, situação na qual a placa de um veículo que entra na região tarifada é identificada, levando a uma cobrança que deve ser paga em período pré-estipulado. Medida que enfrenta a resistência de diferentes setores da sociedade pela interpretação de que o pedágio urbano representa uma restrição da liberdade de locomoção e uma cobrança abusiva, além de contribuir para uma elitização da região central das cidades.

Com a tarifação de congestionamento, cobra-se um valor de cada veículo particular que ingressa nas regiões mais congestionadas das grandes cidades. Dessa forma, o direito de acesso e locomoção do transporte individual é condicionado ao pagamento desse valor. No entanto, diferentemente do rodízio de placas, que pode ser contornado pelas famílias de renda alta por meio da aquisição de automóveis de placas com números finais distintos, o pedágio urbano atinge a todos os proprietários de carros que pretendam acessar a infraestrutura viária (Nunes, 2021).

Aplico este mesmo raciocínio ao pedágio na chegada da cidade de Cajamar, estrategicamente instalado antes do bairro do Polvilho.

Suarez (2014) considera que os eixos viários são elementos centrais na discussão sobre a segregação urbana pela sua participação no tempo de deslocamento necessário para que alguém possa realizar suas atividades diuturnas, pois isto faz com que os eixos caracterizados por uma maior fluidez sejam mais disputados. “Não podendo atuar diretamente sobre o tempo, os homens atuam sobre o espaço como meio de atuar sobre o tempo” (Villaça, 2012, p.69 apud Suarez, 2014, p.69).

Portanto afirma que a restrição de acesso a serviços e infraestruturas urbanas a exemplo de transporte, saneamento, drenagem e serviços de saúde e educação tem influência direta para menores chances de profissionalização e maior exposição à violência, seja estatal ou marginal, bem como maior chance de participar de incidentes envolvendo discriminação racial e restrição de acesso à justiça (Suarez, 2014).

Orsi (2017) acrescenta ainda a participação do calçamento ou a falta dele na

segregação urbana, partindo da consideração de que calçadas que não estão à altura da função que lhes cabe, desestimulando as pessoas a se deslocarem a pé pela cidade, inclusive em trechos curtos, motivando-as a recorrer ao transporte público. Situação que se explica em parte pelo fato de as cidades terem sido planejadas para os carros e não para as pessoas, sendo que os planos de mobilidade urbana pouco têm conseguido fazer para contornar este cenário.

Toda dinâmica que se desdobra de uma cidade planejada para o carro gera um conjunto de ações que parecem naturalizar o comportamento cotidiano, por mais impactante que seja e mesmo disfuncional em seu conjunto. Semáforos que, em sua maioria, existem para que automóveis esperem outros automóveis e não os pedestres, calçadas sem pavimentação com inúmeros obstáculos a serem transpostos, falta de iluminação, espaços insalubres, uma miríade de pequenos problemas poderiam ser enumerados, impactando, no conjunto, sobremaneira o pedestre e causando repulsa em relação à utilização da rua (Orsi, 2017).

Neste mesmo sentido, Cajamar foi desenhada e projetada para caminhões, em razão da situação logística que a geografia oferece. Nas margens da Rodovia Anhanguera, por exemplo (vide figuras), há várias alças de acesso para atender o setor e desafogar o trânsito de veículo.

Com a necessidade de empreender em acessos, melhoria de ruas e estradas, a cidade investe na infraestrutura viária grande parcela da arrecadação (Prefeitura, Site de Transparência de Cajamar), importes estes que poderiam estar sendo direcionados a outras pastas sociais.

Buscando apoiar sua argumentação, Suarez (2014) afirma que os municípios paulistas dotados de maiores rendimentos são cortados pela Rodovia Anhanguera e se encontram próximos das rodovias que passam pelo eixo São Paulo – Campinas, enquanto os municípios com os menores rendimentos não possuem acesso direto ao complexo viário Anhanguera, sendo necessário recorrer à rodovia Tancredo Neves e à linha 7 Rubi da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) (Tabela 2), (Suarez, 2014).

Tabela 2 – Porcentagem de pessoas com salários acima de 5 salários mínimos e sua relação de proximidade com a Via Anhanguera / Proporção de pessoas com até dois salários mínimos e sua relação de distância em relação à

Via Anhanguera

Municípios	%
Vinhedo	18,6
Valinhos	18,41
Campinas	17,61
São Paulo	17,45
Jundiaí	16,63
Francisco Morato	81,74
Franco da Rocha	72,69
Cajamar	70,76
Várzea Paulista	68,11
Caieiras	68,07

Fonte: Suarez (2014).

Mesmo estando no epicentro logístico, a cidade de Cajamar é uma das mais afetadas na distribuição de renda. Cabe aqui lembrar que o município está entre as que mais contribuem para a formação do PIB do Brasil, verdadeiro paradoxo com demonstração cabal da ausência de contraprestação social por parte das empresas, agraciadas com incentivos fiscais, o que lhes gera uma considerável margem de lucro – valor adicionado para tal concessão. Como veremos a seguir, não é das piores quando se analisa seus indicadores, mas estão muito distantes da realidade que deveria estar.

Segundo o IBGE, foi no ano de 2021 que o município de Cajamar registrou um Produto Interno Bruto (PIB) per capita de R\$ 287.384,67. Note que isto o colocou em 4º lugar entre os 645 municípios do Estado de São Paulo e em 19º lugar em um total de 5570 municípios brasileiros. No que se refere às receitas externas em 2015, o município alcançou 61%, situando-se na 564ª posição entre os municípios estaduais e na 4797ª em nível nacional. Em termos financeiros, no ano de 2017, o município teve um total de R\$ 447.553,5 mil em receitas realizadas, enquanto as despesas empenhadas somaram R\$ 386.498,43 mil. Esses valores posicionaram o município em 63º e 64º lugares, respectivamente, no ranking estadual de 645 municípios e em 195º em ambos os critérios entre os 5570 municípios do país. Para o ano de 2021 (última informação IBGE), os números são ainda mais significativos.

Figura 36 – Relação de Fonte Cajamar no Estado de São Paulo

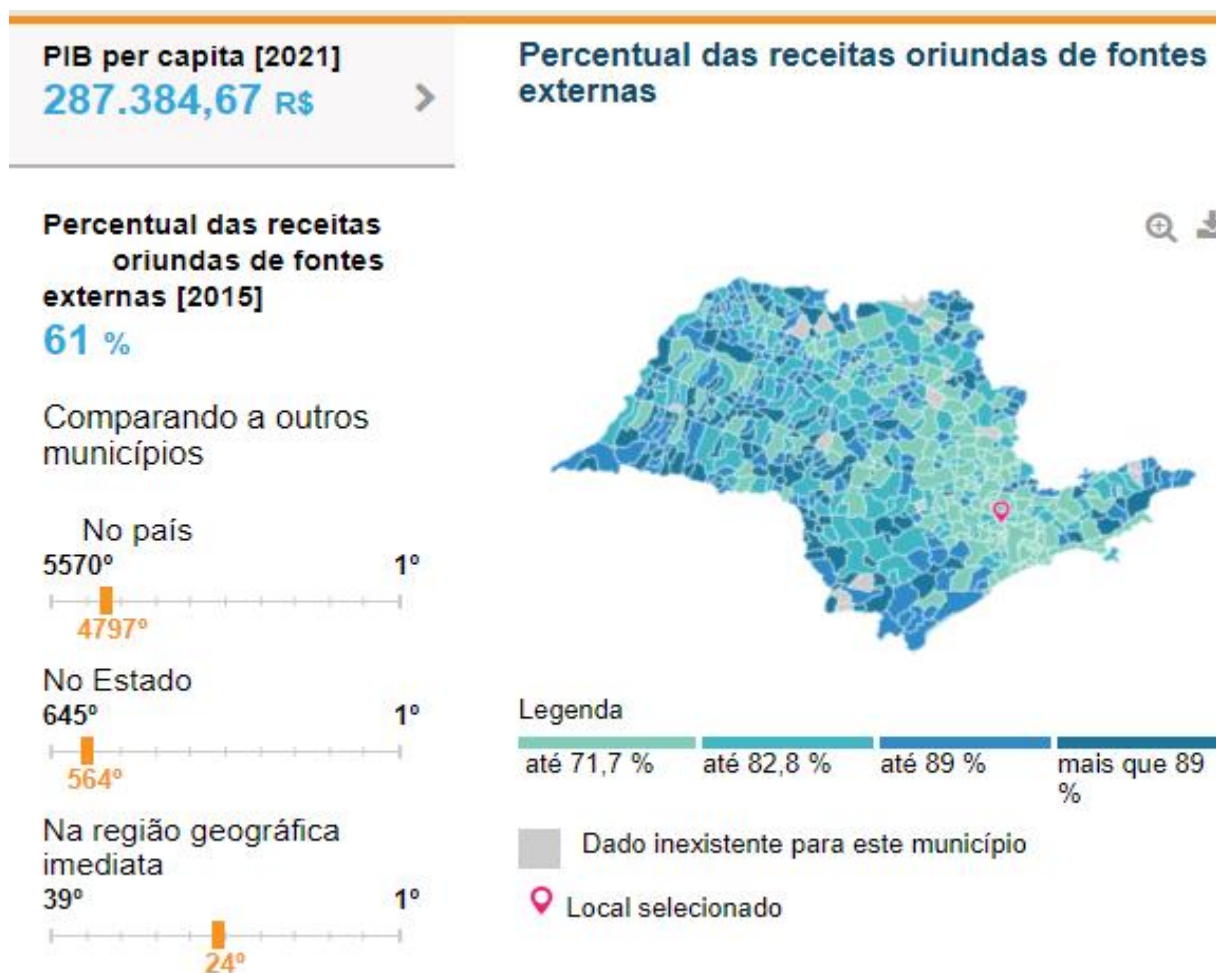
**CAJAMAR NO ESTADO DE SÃO PAULO**

1º	São Paulo	681246
2º	Campinas	59104
3º	Ribeirão Preto	43345
4º	Guarulhos	36075
5º	São Bernardo do Campo	33364
...		
91º	Lins	2916
92º	São José do Rio Pardo	2903
93º	Cajamar	2854

Fonte: IBGE (2021).

Como visto, a conta parece não bater. Cajamar é o “primo rico” entre seus vizinhos. Observe que a arrecadação ultrapassa R\$ 1,3 milhão de reais, segundo a Lei Orçamentária anual (LOA), reproduzindo anos anteriores e, mesmo assim, o reflexo social não aparece nos indicadores.

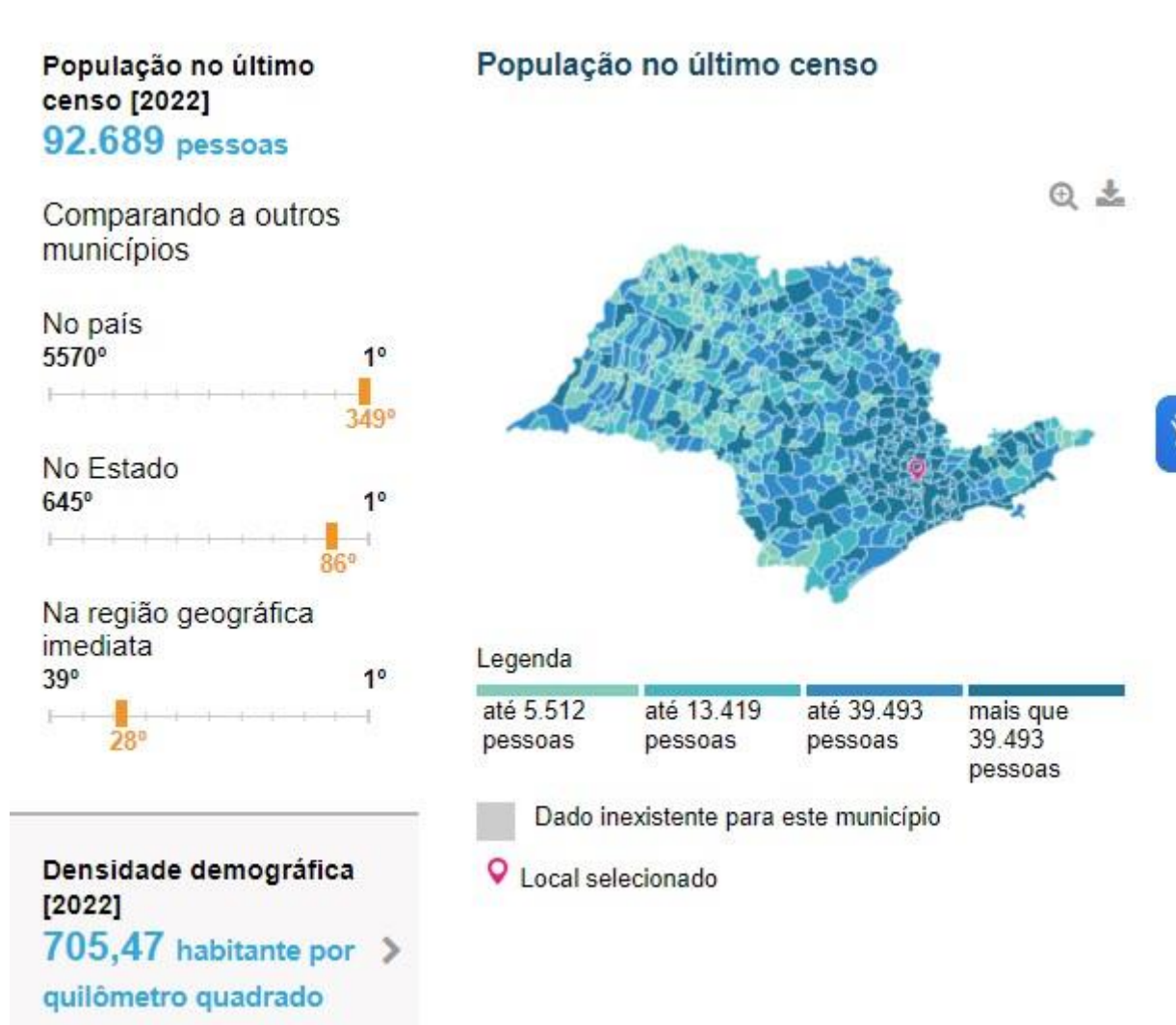
Figura 37 – Gráfico da Economia de Cajamar



Fonte: IBGE (2015).

Ainda de acordo com o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), em relação ao salário médio mensal em 2021, foi registrado um importe de 3 salários mínimos aos municípios de Cajamar. E outro dado importante a ser ponderado é a proporção de domicílios com rendimentos mensais de até meio salário mínimo por pessoa. Segundo o IBGE, cerca de 34,4% da população se encontrava nessas condições. Isso posicionava o município na posição 160 de 645 entre as cidades do estado, e na posição 3698 de 5570 entre as cidades do Brasil.

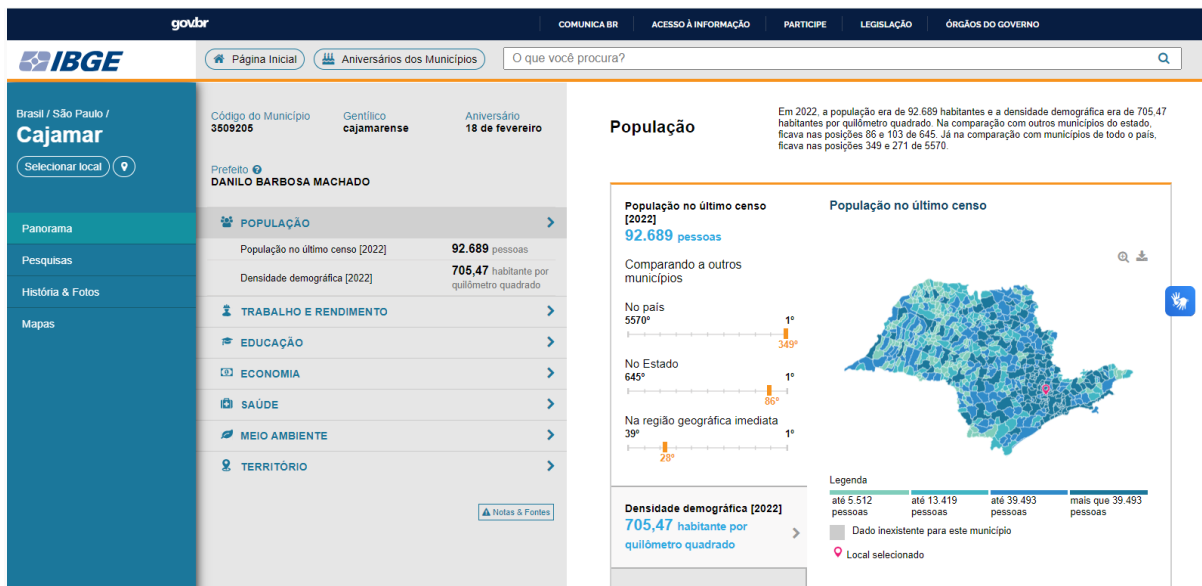
Figura 38 – Relação entre trabalho e rendimento dos trabalhadores de Cajamar



. Fonte: IBGE (2022)

E quanto à proporção de pessoas ocupadas em relação à população total, o município apresentou uma taxa de 69,8%. Isto reflete que a maioria da população em idade ativa estava inserida no mercado de trabalho. Agora, comparado com outros municípios do Estado, ocupa as posições 47 de 645 (em relação à ocupação), e 7 de 645 (referente à população total). Esses números sugerem que o município alcançou bom desempenho nestes indicadores, inclusive em nível nacional (IBGE, 2024).

Figura 12 – Relação de Ocupação e população



. Fonte: IBGE (2022).

Leão e Santos (2018) avaliam que o direito à cidade foi apropriado por uma elite financeira em seu próprio benefício, partindo da consideração de que o capitalismo apresenta uma dinâmica que escapa à qualquer tipo de formulação fixa, e que gera reflexos sobre o espaço urbano, na forma de uma “destruição criativa” por meio da qual antigos arranjos socioespaciais são desmantelados para a introdução de novos ajustes espaciais que viabilizem a atração de investimentos e promovam os usos corretos segundo a cartilha econômica em voga.

Para Orsi (2017) o cenário atual evidencia a necessidade de se repensar a cidade em sua totalidade, o que requer um trabalho de gestão que seja verdadeiramente democrático, ao entender que a restrição de mobilidade configura uma agressão do direito à cidade, ao fazer com que a própria experiência humana nas cidades se torne limitada, e juntamente com ela a leitura da história, da memória e da arquitetura do próprio conjunto da sociedade.

6.4 A SEGREGAÇÃO COMO ORDEM GLOBAL

Os meios subversivos contra a Gestão, que constituem uma alternativa furtiva

dentro deste cenário, surgem apenas quando o caos está posto.

Considerando a existência de isenções e incentivos fiscais em Cajamar, constatamos uma arrecadação de bilhões de impostos destas empresas, mas boa parte desse valor é destinado à estrutura espacial. A cidade é basicamente espaçada pela região de Cajamar centro, distrito de Jordanésia e bairro do Polvilho e, em toda sua extensão, acompanha um cenário logístico em que o município acaba sendo obrigado a gastar com infraestrutura para o escoamento do gigantesco trânsito de caminhões.

Para efetivamente promover o direito à cidade para todos, a solução passa pela transformação dos excluídos e “inviabilizados” em sujeitos ativos no direito à cidade, com agendas, visões e experiências que afetam seu acesso a transporte, saneamento, moradia adequada e espaços públicos. Este desafio continua a ser um aspecto central na implementação da Nova Agenda Urbana e na construção de cidades mais inclusivas, seguras, resilientes e sustentáveis.

A batalha para uma boa gestão pública para reforma urbana e pelo direito à cidade enfrenta o modelo de desenvolvimento capitalista, com o chamado regime de “acumulação de despossessão” (Harvey, 2011).

Extraíu-se de uma das entrevistas com o Secretário Municipal de Desenvolvimento Econômico e Empreendedorismo, Sr. Mario Jorge Ferreira Junqueira, o planejamento público. No contexto do capitalismo contemporâneo, a cidade enfrenta desafios significativos devido à natureza volátil do sistema econômico e à intensa disputa por investimentos privados em diferentes esferas governamentais. Esse cenário cria uma espécie de “guerra fiscal”, em que empresários e investidores ganham poder considerável sobre as estratégias e instrumentos de gestão pública. Esse fenômeno é resultado de uma reestruturação produtiva ao longo do século XX, que levou a uma nova forma de atuação do poder público, favorecendo interesses privados, conforme apontado por Maricato (2013). Este cenário é evidenciado no Plano Estratégico Municipal (PEM), que passou a ser um instrumento alinhado com os interesses privados.

A literatura sobre a cidade, como apontada por Sanchez (2010), enfoca as mudanças no ambiente urbano, visando atrair investimentos. Esta competição favorece as cidades de regiões metropolitanas com maior relevância política e econômica, em detrimento de estados e municípios menores. O espaço urbano é concebido como uma “máquina de crescimento”, uma noção introduzida por Molotch

(1976) e discutida por Harvey (2005), em que o planejamento urbano é orquestrado para favorecer a competição interurbana e inter-regional, beneficiando principalmente os grupos economicamente dominantes. Harvey (2005) destaca essa dinâmica ao analisar como os investimentos públicos são direcionados para estimular o crescimento econômico em áreas específicas.

Este panorama sugere que o planejamento urbano e a gestão pública estejam cada vez mais comprometidos com suas pretensões. Tal dinâmica ressalta a importância de revisitar e repensar as práticas de planejamento urbano, considerando não apenas o crescimento econômico, mas também a sustentabilidade, a equidade e o bem-estar dos cidadãos.

7 CENTROS LOGÍSTICOS E SEUS IMPACTOS PARA A REGIÃO DE CAJAMAR

7.1 CENTROS LOGÍSTICOS

A implantação de centros logísticos ao longo do eixo rodoviário Anhanguera representa uma significativa transformação econômica e estrutural. Contudo, a ausência de uma política pública adequada coloca em evidência desafios críticos sob a perspectiva da ciência social.

Economicamente, os centros logísticos são catalisadores de desenvolvimento, potencializando o comércio e a criação de empregos. Todavia, em razão das concessões dos incentivos fiscais sem a exigência de contraprestação social das empresas, isso gera um enriquecimento sem causa e uma distribuição desequilibrada na gestão do erário público. Basta atender a alguns requisitos contábeis para ser atendido no referido benefício fiscal, entretanto, não existe na legislação local a previsão de destinar parte do valor economizado pelas empresas em serviços sociais, o que é comum em outras cidades, como São Paulo, Guarulhos etc.

E como se não bastasse, mesmo com o alto recolhimento do imposto ICMS, o município se vê obrigado a destinar boa parte da arrecadação em infraestrutura, pois o trânsito local é tomado por veículos de carga dos centros logísticos. Do ponto de vista social a respeito do surgimento destes centros, sem contrapartida adequada, agravam as desigualdades existentes.

Outro ponto que vale destacar, em decorrência do aumento das construções de galpões, é o fato de o cidadão cajamarense ser afetado pelas mudanças na paisagem urbana e, conseqüentemente, a impermeabilização do solo. Estes fatores poderiam ser levado em conta quando da aferição dos requisitos para concessão dos referidos benefícios fiscais.

Esta rápida transformação do eixo Anhanguera resultou em gentrificação, deslocando residentes de longa data por não poderem mais arcar com o custo de vida elevado. Sem medidas de proteção social e de habitação suficiente, essas mudanças levaram a um aumento na desigualdade social e na segregação espacial, como constatado nos índices e vetores presentes neste trabalho.

Para enfrentar esses desafios, é crucial uma abordagem inclusiva no planejamento e implementação de centros logísticos. Políticas públicas devem ser

desenvolvidas para garantir que os benefícios econômicos sejam compartilhados de maneira justa e que haja investimento em infraestrutura social. Iniciativas de desenvolvimento devem ser acompanhadas de medidas que garantam a preservação dos direitos e da qualidade de vida das comunidades locais.

Pelas imagens a seguir é possível identificar que a cidade tem, em toda sua extensão, lajes de galpões podendo chegar cada um a 1.600.000 m² (um milhão e seiscentos mil metros quadrados).

Figura 40 – Pequena fração polo logístico de Cajamar



Fonte: Google Earth, imagem cedida pela Secretaria de Mobilidade e Meio Ambiente.

Em que pese o IBGE reportar erroneamente o número de empresas instaladas no local, certo é que, mediante informação com o Secretário da Fazenda, o Sr. Michael Cunha, o município conta com mais de 4.000 mil empresas instaladas.

O IBGE também se equivoca quanto à economia da cidade, uma vez que hoje Cajamar atinge o importe de mais de 1,6 bilhões de reais em arrecadação fiscal, além dos *royalties* que passará a receber em 2026 mais de quinhentos milhões de reais, já que a cidade é margeada por dutos da Petrobrás.

As maiores empresas de logística do país, ou as que se utilizam dos serviços delas estão instaladas no complexo de Cajamar. Não só a central dos CORREIOS DO BRASIL têm sua sede na cidade, mas também o centro de distribuição da Marabraz, da Samsung, da Amazon, do Mercado livre, da Leroy Merlin, da Natura, da Toshiba LCA, da PORLOGIS, da FORD etc.

7.2 DESLOCAMENTOS FORÇADOS

Em tempos recentes, uma questão preocupante tem ganhado destaque nas discussões sobre desenvolvimento urbano e justiça social na cidade de Cajamar: o deslocamento forçoso do pedágio. Em que pese que a cobrança esteja ligada a uma normatização relacionada às rodovias, as concessionárias carregam o dever de fornecer serviços essenciais, nos termos do artigo 22 do Código de Defesa do Consumidor. Assim Órgãos Públicos como também as concessionárias precisam oferecer serviço de qualidade fazendo com que, além da questão de financiamento, se submetam à responsabilidade social. Este fenômeno, observado em diversos contextos urbanos, reflete uma realidade em que a infraestrutura nas estradas, embora necessária é implementada sem consideração adequada às consequências sociais e econômicas para a comunidade local.

O deslocamento de pedágios é uma prática comum em projetos de expansão rodoviária e, muitas vezes, resulta em alterações significativas no cotidiano das pessoas afetadas. Enquanto essas mudanças visam otimizar o fluxo de tráfego e aumentar a eficiência logística, elas podem ter impactos negativos profundos, especialmente para os moradores de regiões mais vulneráveis.

Lembrando que, estrategicamente na entrada da cidade de Cajamar, foi instalada a praça de pedágio no Km 26 da Rodovia Anhanguera, que atinge tanto a pessoa que viaja a Cajamar a trabalho, quanto os moradores da cidade, ao saírem dela. Até a conclusão deste trabalho a tarifa deste pedágio estava R\$12,40 (doze reais e quarenta centavos), para percorrer diariamente um simples trecho de dez quilômetros até a cidade vizinha (AUTOBAN TARIFAS). Registra-se aqui que temos que contabilizar o valor em dobro de R\$24,80 – em decorrência do retorno.

Milhares de pessoas são atingidas diariamente pelo deslocamento forçado sem que, para isto, tenha uma finalidade coletiva e social, embora devesse por lei ter esse compromisso. Bastava que os gestores públicos do Estado de São Paulo, juntamente com a força política local, desenvolvessem estratégias a fim de atender os usuários deste sistema e evitar que sejam castigados com a cobrança. Curiosamente, bem na entrada da cidade instalou-se a praça de pedágio, quando poderia ter respeitado o limite mínimo de distanciamento para tanto (vide Lei nº181/21).

Não se trata de ser contra a cobrança da taxa de pedágio, mas sim para implantar uma forma de minimizar o impacto de quem precisa se deslocar para

trabalhar no eixo central logístico da macrorregião.

Figura 41 – Praça de pedágio na entrega da cidade de Cajamar, km26



Fonte: Google Earth.

Inclusive para chegar ao hospital regional “Enfermeiro Antônio Policarpo Oliveira” que também atende as seis cidades limítrofes (Jundiaí, Pirapora do Bom Jesus, Santana de Parnaíba, São Paulo, Caieiras e Franco da Rocha). Até mesmo na pandemia teve papel importante no combate à COVID-19, com 32 leitos de unidade de terapia intensiva (UTI).

Figura 42 – Hospital de Campanha em combate à COVID-19



Fonte:?

Uma das consequências diretas é o aumento do custo de vida para as comunidades que dependem dessas rotas para suas atividades diárias. A alocação

dos pedágios muitas vezes implica em custos adicionais de transporte, afetando o orçamento de famílias de baixa renda. Além disso, a mudança nas rotas pode significar um aumento no tempo de deslocamento, afetando a qualidade de vida e a disponibilidade de tempo para outras atividades essenciais.

O presente assunto recai na questão crítica da falta de contraprestação social adequada, já que até mesmo a Concessionária Autoban paga seus impostos na cidade de Cajamar. Teoricamente, a receita gerada pelos pedágios deveria ser reinvestida em melhorias na infraestrutura local e em programas sociais para as comunidades afetadas. No entanto, frequentemente observa-se uma desconexão entre a geração de receita e a aplicação efetiva desses recursos. Isso cria um cenário de desigualdade, em que os benefícios do desenvolvimento não são compartilhados equitativamente.

O diálogo entre os gestores urbanos, autoridades de trânsito e as comunidades é fundamental para abordar essas questões. É imperativo que haja um planejamento inclusivo e participativo, assegurando que as vozes das comunidades afetadas sejam ouvidas e consideradas nas decisões de planejamento. Além disso, é vital garantir que uma parcela significativa da receita dos pedágios seja alocada para programas de assistência e desenvolvimento nas áreas impactadas, promovendo a justiça social e um desenvolvimento mais equitativo.

Em suma, o deslocamento forçoso deste pedágio sem a devida contraprestação social por parte do Estado, representa um desafio significativo para o desenvolvimento urbano sustentável. Abordar essas questões requer um compromisso com a justiça, planejamento urbano responsável e uma governança transparente e responsiva às necessidades das comunidades locais.

7.3 ELEVAÇÃO DO PREÇO DO SOLO COM A INFRAESTRUTURA LOGÍSTICA SOMADA AO FENÔMENO DA GENTRIFICAÇÃO

Partindo da consideração de que o excesso é um problema crítico de qualquer sistema econômico, inclusive o do capitalismo, surgem as iniciativas de transformação urbana pelo processo de destruição e reconstrução criativa das cidades, o que faz com que o processo de redesenvolvimento do espaço urbano se apresente como uma fonte de absorção de excedentes (Ribeiro, 2018).

Seja pelo fenômeno da construção de galpões e pelo melhoramento de

infraestrutura da região, há um aumento significativo nos valores dos terrenos nas áreas circunvizinhas. Este fenômeno pode ser observado na cidade de Cajamar, onde a expansão e aprimoramento das vias de transporte não só facilitaram o acesso e a logística mas também impulsionaram o interesse por desenvolvimentos imobiliários. Como consequência direta, assistimos a uma elevação do preço do solo, reflexo tanto da demanda crescente quanto da especulação imobiliária.

Este incremento no valor do solo tem efeitos profundos na composição social e na economia da região. A chegada dos grandes centros logísticos não trouxe só o desenvolvimento econômico, mas também o enobrecimento de áreas e a elevação do custo do aluguel e do metro quadrado dos imóveis. Com a construção de galpões e a chegada de novas empresas, Cajamar experimenta um processo de gentrificação, caracterizado pelo deslocamento da população de menor renda em favor de um perfil socioeconômico mais elevado. Esta transformação não apenas altera a identidade da região, mas também suscita debates sobre a sustentabilidade dessas mudanças. Em consulta ao consórcio das cidades da região (CIMBAJU), não verificamos nenhum trabalho desenvolvido a respeito. A gentrificação, apesar de poder revitalizar áreas e atrair investimentos, como é o caso em tela, também pode levar o deslocamento de comunidades pré-estabelecidas. Sabe-se que, onde hoje tem hoje um centro logístico, no passado era ocupado por moradias. Lembra-se aqui a dimensão de que cada empresa ocupa: só a LP S/A está desenvolvendo um centro de cinco milhões de metros quadrados.

O desafio para Cajamar, assim como para outras cidades vizinhas em situações semelhantes, reside em encontrarem um equilíbrio entre aproveitar as vantagens econômicas proporcionadas pela melhoria da infraestrutura e preservar o tecido social da comunidade. Isso requer políticas públicas que não apenas fomentem o desenvolvimento econômico mas também protejam os interesses e o bem-estar dos residentes, assegurando que a evolução urbana beneficie a todos.

Por trás desta bandeira que promete a renovação ou a revitalização de áreas específicas, se encontram também aspectos bastante deletérios, como por exemplo desalojamentos, desapropriações e remoções, ou então mudanças no padrão de moradia e consumo em decorrência do estabelecimento de novas formas de urbanização (Ribeiro, 2018). “A gentrificação vem muitas vezes embutida na retórica de ‘revitalização’, ‘reestruturação’, ‘valorização’ ou ‘requalificação’,[...] ‘desenvolvimento’ ou ‘progresso’” (Domingos; Alves; Marques, 2019, p.25).

Aqui cabe registrar que o termo “gentrificação” teria sido adotado pela primeira vez pela pesquisadora Ruth Glass na década de 60 para descrever o fenômeno caracterizado pela mudança de famílias de classe média para bairros desvalorizados do centro de Londres ao invés dos subúrbios residenciais, o que resultou no aumento dos aluguéis impactando diretamente as famílias de baixa renda e em um processo de reabilitação destes bairros pelo novo perfil de ocupantes (Paula, 2020).

Ribeiro (2018) avalia que o processo de reestruturação urbana não é derivado apenas do que se refere ao aspecto físico das cidades, ao ser caracterizado também por uma reestruturação das classes sociais, da produção e do consumo nos centros urbanos. O que serve de explicação para o surgimento de novas classes sociais formadas por profissionais egressos de atividades altamente especializadas, que optam por fixar moradia no centro da cidade, espaço que passa a concentrar capitais simbólicos e intelectuais específicos.

Domingos, Alves e Marques (2019) avaliam que a discussão sobre o tema da gentrificação a partir do território requer um esforço interdisciplinar, principalmente pelo fato de o termo ser empregado em pesquisas e debates sobre o tema da desigualdade e segregação urbana, mas também no contexto de estudos sobre patrimônio, antropologia, geografia e arquitetura (Quadro 1).

Quadro 1 – Possibilidades de investigação em se tratando de gentrificação

Categoria Analítica	Palavras-Chave
Gentrificação	Gentrificação / Fenômeno de Gentrificação
Menção ao local de estudo	<i>Locus</i> de estudo em que foi realizada a pesquisa
Espaço Urbano e Cidade	Espaço Urbano / Cidade / Espaço intra-urbano / Centro e periferia / Centro urbano antigo / Favela / Fronteira / Dinâmicas locais / Cidade pós-moderna / cidade COM-FUSA / Paisagem / Identidade Urbana / Representação da cidade contemporânea
Alterações no tecido urbano	Reestruturação urbana / Requalificação urbana / Revitalização / Transformação / Regeneração urbana / Renovação Urbana / Fragmentação Urbana / Planejamento urbano / Desenvolvimento urbano / Formação Urbana / Alteração Socioespacial
Habitação	Habitação/ bolha imobiliária / mercado imobiliário / mercado habitacional / déficit habitacional / Banco

	Nacional da Habitação / Conjuntos Habitacionais / Direito à moradia / Habitação Social / Espaço Residencial / Aluguel subsidiado / Valorização Imobiliária
Dimensão econômica	Desenvolvimento desigual / Classes Sociais / Exclusão social / Diferencial de renda / Renda da Terra / Teoria da renda diferencial / Mudança Social / Indústria Criativa / Economia Criativa

Fonte: Domingos, Alves e Marques (2019).

Desde a década de 70, outros autores contribuíram para consolidar o conceito de gentrificação, podendo ser mencionados Neil Smith, Catherine Bidou-Zachariasen e Löic Wacquant (Domingos; Alves; Marques, 2019). Bidou-Zachariasen se distingue ao apontar para tipos distintos de gentrificação, entre aquele que ocorre pela desvalorização de habitações antigas posteriormente reabilitadas pela iniciativa individual e aquele que ocorre pela valorização fundiária em terrenos promovidos por agentes imobiliários (Paula, 2020).

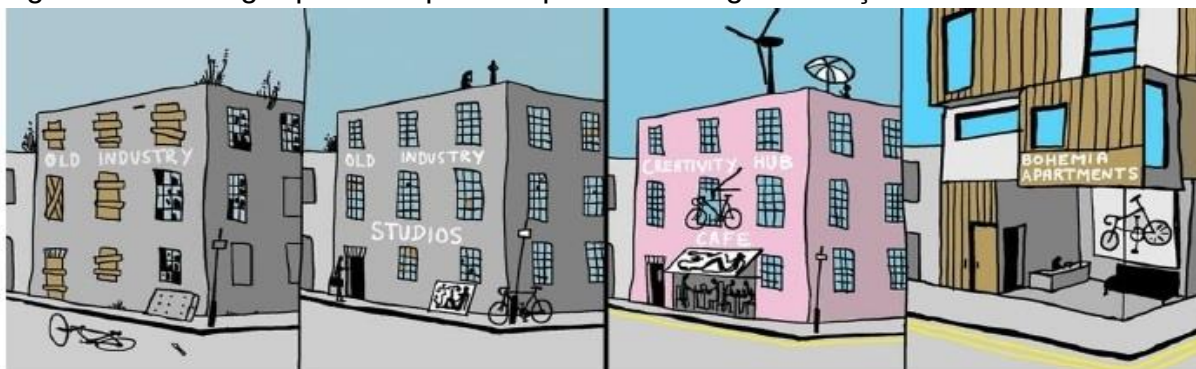
Ribeiro (2018) considera ainda a existência de duas correntes que se diferenciam pela forma de buscar compreender a gentrificação, entre os humanistas liberais que dedicam sua atenção ao papel da escolha individual, da cultura e do consumo, e os marxistas estruturalistas, que analisam a questão pela ótica do papel do capital, das classes sociais, da produção e da demanda. Correntes estas que têm como principais nomes o geógrafo David Ley e Neil Smith, respectivamente.

Com a ênfase dada à cultura, e à escolha dos indivíduos pertencentes a determinado grupo social, a teoria desenvolvida por Ley se foca nos aspectos de demanda das construções gentrificáveis e não na sua oferta, como Smith e sua análise marxista. Smith, em uma suposta oposição à teoria de Ley, adota como ponto de partida e de ênfase de sua teoria ao movimento do capital no espaço urbano, mais especificamente no aspecto da produção de moradia capitalista que, em sua visão, daria ensejo ao processo de gentrificação (Ribeiro, 2018).

Paula (2020) acredita que o conceito de gentrificação pode ser estendido para a expulsão dos usos, ao considerar o caso de bairros outrora industriais cujos espaços vão sendo substituídos por comércios, serviços e lançamentos imobiliários destinados à classe média e alta. E que alterações na densidade e verticalização de algumas áreas também contribuem para o avanço do processo de gentrificação, evidenciando que este processo não se restringe apenas aos usos residenciais e comerciais, ao

ocorrer também em espaços públicos e privados que passam a ser alvo de melhoria ou reestruturação (Figura 43).

Figura 43 – Charge que exemplifica o processo de gentrificação



Fonte: Domingos (2019).

Neste caso, a substituição de casas e sobrados por edifícios verticais de alto padrão despertam a atenção de um público de renda mais alta, sendo que estas regiões também são conhecidas por atrair maior oferta em matéria de infraestrutura e empregos (Paula, 2020). Cabe considerar também a influência da especulação imobiliária neste processo, levando em consideração de que os investidores estariam adquirindo um terreno desvalorizado para a construção de um empreendimento potencialmente supervalorizado, somando-se a isso o impacto da construção para todo o entorno (Ribeiro, 2018).

Deste modo, passa a ser interessante para o capital, em sua eterna busca por investimentos atrativos para a alocação de seus excedentes, investir nestas áreas por meio de processos de renovação ou revitalização, para posterior venda a valores elevados, se apropriando do lucro oriundo do *rent gap* (Smith, 1979). Ocorre que estas transformações, visando à valorização do território, implicam a saída da população que originalmente habitava aquelas áreas e a entrada de grupos de maior renda, que garantem maior retorno de lucro aos investidores imobiliários, constituindo então o processo de gentrificação (Ribeiro, 2018).

Viana (2017) considera ainda a existência de um processo de gentrificação espontânea, que se caracteriza pela substituição de populações de proletários por uma classe média assalariada sem ser observada uma participação ativa do Estado e que apresenta um efeito local isolado no espaço, e um processo de gentrificação generalizado, em relação ao qual o Estado tem como claro objetivo a troca da população visando o enobrecimento da localização.

Como exemplo de processo de gentrificação generalizada ocorrido no Brasil, Domingos, Alves e Marques (2019) mencionam o caso ocorrido na Zona Portuária do Rio de Janeiro a partir do ano de 2011, objetivando uma requalificação de espaços urbanos para a temporada de megaeventos que ocorreriam na cidade entre 2014 e 2016, e que resultou na remoção de aproximadamente 200 mil pessoas.

Nos últimos anos, as pesquisas sobre gentrificação têm problematizado o termo por meio da indicação de casos e situações que, apesar de não conterem todos os requisitos do conceito como tradicionalmente entendido, se encaixariam no plexo conceitual da gentrificação, alargando suas possibilidades e significados (Ribeiro, 2018). Posicionamento do qual discordamos, uma vez que a interpretação extensiva do tema só tende a afirmações deslocadas do contexto, levando o estudo para um patamar desnecessário. Bastava uma nomenclatura distinta para um assunto análogo.

Como exemplos controversos, Ribeiro (2018) menciona casos envolvendo a transformação do espaço público, que tendo passado por um processo de readequação urbanística e arquitetônica, ou então sendo alvo de novas normas de usos, acaba resultando na exclusão de antigos frequentadores e passando a ser visitado por grupos de maior poder aquisitivo.

7.4 POLÍTICA EMPRESARIAL DE CONTROLE DE TERRITÓRIO

Considerando os princípios da lógica neoliberal (Dardot; Laval, 2016), pode-se argumentar que existem vantagens significativas para as corporações, particularmente evidentes no crescimento das atividades de logística. Esta expansão é um exemplo clássico de natureza insustentável. Este modelo de exploração não só desrespeita a dignidade da pessoa humana, mas também gera situações de conflito e tensão social.

Refletindo sobre o Marco Regulatório, implementado no final do século XX, especialmente o Plano Nacional de Desestatização (PND), observamos que tanto o Governo Federal quanto os Governos Estaduais delegaram às empresas concessionárias a responsabilidade pela manutenção e gestão das rodovias. Segundo análise do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), essas concessões mostraram-se eficazes em termos de investimentos e produção, conforme apontado em um estudo de 2010. No entanto, o impacto socioeconômico dessas concessões nas regiões por onde as rodovias passam foi considerado limitado ou insignificante

(IPEA, 2010. p. 4).

É prudente investigar os mecanismos pelos quais tanto a razão neoliberal quanto a lógica empresarial não só se integram, mas também se legitimam e fortalecem ao longo das rodovias. Esta dinâmica estabelece uma base que reforça seu domínio, apresentando características autoritárias e expropriatórias. Esse comportamento importa em comunidades indiferentes ao controle territorial exercido.

Como visto, por operar sob uma lógica neoliberal dominante, o modal rodoviário demonstra a influência significativa das empresas concessionárias em seus territórios de atuação. A situação da Malha Rodoviária Sudeste do país é um exemplo claro de como o setor empresarial se alia ao poder executivo, em razão da geração de riqueza que o sistema carrega para seu entorno. Este alinhamento tem direcionado a transformação dos espaços públicos, moldando-os de acordo com os interesses das empresas, empregando estratégias políticas, jurídicas, econômicas e socioculturais típicas da governança neoliberal. Observe que, muitas vezes, tal postura se dá intuitivamente, por ser ato inevitável para o Chefe do Executivo, não cabendo outro comportamento, senão em aceitar a estrutura do capital.

O contexto da renovação da concessão revela uma tendência de regionalizar os gastos em infraestrutura. Essa abordagem se baseia em políticas que atraem investimentos privados em áreas estratégicas ao longo da extensão da MRS, privilegiando principalmente os corredores de exportação em detrimento das comunidades locais. Nesse cenário, os investimentos em segurança ou na preservação da memória ferroviária são frequentemente utilizados mais para legitimar a lógica empresarial nos territórios do que para promover o bem-estar das pessoas diretamente afetadas pelas operações ferroviárias (Alves, 2023).

Do ponto de vista global, atente-se que a integração da América Latina na economia internacional liberal é marcada pela influência crescente do setor empresarial na política. Os próprios Estados têm se dedicado a criar ambientes propícios para atrair investimentos, o que frequentemente resulta em redução da regulamentação social e ambiental. Este cenário tem impulsionado a expansão de vários setores, refletindo um aumento nos processos de acumulação extensiva.

Neste contexto, a implementação de políticas neoliberais e a diminuição da regulamentação estatal em vários setores públicos têm favorecido grandes empresas, tanto no âmbito econômico quanto político, em níveis nacional e local. Observa-se a adoção de “políticas empresariais” que buscam influenciar a gestão dos assuntos

públicos e os processos decisórios, especialmente aqueles relacionados à apropriação de bens comuns e ao manejo de conflitos sociais inerentes a essas atividades. Essas políticas empresariais estabelecem situações de dominação que legitimam a expropriação dos recursos materiais e culturais de grupos sociais e étnicos, os quais se encontram fragilizados devido a restrições econômicas, falta de proteção legal e tentativas de deslegitimar suas reivindicações. Estas práticas abrangem desde lobby, neutralização de movimentos críticos, assédio processual e intimidação, até ações sociais empresariais associadas a discursos de filantropia, governança, responsabilidade social e investimento social privado (Acselrad, 2019).

O objetivo é explorar conceitos para analisar as condições sob as quais essas políticas empresariais são implementadas, destacando as novas formas de poder e dominação que surgem nos territórios afetados pela exploração liberal. A cidade de Cajamar praticamente foi criada para tal fim. Note que só depois da chegada do modal ferroviário – justamente para promover a logística da fábrica de cimento – que movimentos políticos surgiram para alcançar o patamar de município. Se buscar em livros e revistas de história da cidade, sem exceção, todos trazem informações únicas, incontroversas, sempre apontando o nascimento do município forjado na força do capital.

A análise de um estudo do território revela a importância crítica das instituições na regulação e evolução das áreas geográficas. Este estudo enfatiza a relevância de uma rede robusta de compromissos cívicos para a cidade de Cajamar, baseada na cooperação e solidariedade. Partindo de um conceito de território produtivo (que emerge de um esforço coletivo envolvendo o gestor público, agentes econômicos e atores sociais locais), trabalhando juntos para alcançar objetivos específicos em comum.

Hoje a cidade de Cajamar não é apenas um espaço físico; ela incorpora os ativos tangíveis e intangíveis das comunidades, tornando-se um elemento central no desenvolvimento local e regional. A presença ou ausência de certos ativos e recursos revela as vantagens e desvantagens de localização de cada território, refletindo sua diversidade e competitividade. Assim, não se pode deixar de lado o legado das lutas e esforços para chegada até o presente, devemos agregar a qualquer estudo a história e as pessoas que participaram deste cenário.

Deixa-se registrado que o estudo da governança territorial mostra uma complexidade maior, que deriva da variedade e do crescente papel dos recursos

imateriais. Essa nova dinâmica aponta para uma visão do desenvolvimento territorial como um campo específico e interdisciplinar, posicionado entre as escalas macro e micro do desenvolvimento tradicional. Este conceito baseia-se na forma como a sociedade organiza a produção e cria expectativas em torno de objetivos comuns. Assim, dentro da perspectiva do desenvolvimento territorial, localidades tornam-se fontes essenciais de vantagens competitivas e expressões de solidariedade descentralizada em um contexto de globalização (Pires, 2015).

Para compreender melhor esta situação, é importante observar a conexão entre renda, classe social, localização, etnia e a ocupação desigual do espaço urbano. Os bairros operários estão frequentemente segregados das áreas reservadas à classe média, seja por um acordo tácito ou por intenção deliberada (Engels, apud Lefèbvre, 1984, p. 119).

Em cidade movida pela força do capital, a desigualdade é muitas vezes disfarçada, com a tentativa de isolar áreas carentes, deslocando moradias populares para longe e até evitando criar vias de acesso a essas regiões. A competição pelo solo urbano entre usos habitacionais, industriais, comerciais e de serviços resulta na exclusão das camadas de menor renda do mercado devido aos altos preços. No caso de Cajamar, o sistema se move em direção oposta. O sistema viário municipal e infraestrutura de modo geral estão em constantes adaptações para atender o sistema logístico e, com isto, acaba oferecendo acesso à população, indiretamente. Basta analisar os decretos apresentados nos últimos dois anos e verificar que 70% deles são destinados ao setor viários e auxílio ao trânsito.

7.5 POLÍTICA FISCAL

A política fiscal dos municípios brasileiros, apesar de sua importância crescente desde a Constituição de 1988, ainda não foi explorada com a profundidade necessária nos estudos urbanos. Desde essa mudança constitucional, os municípios ganharam maior autonomia, incluindo a capacidade de gerar sua própria receita e implementar políticas urbanas de forma mais independente. No entanto, a maneira como a gestão dos recursos públicos influencia a política urbana raramente é o foco de análises aprofundadas.

Para compreender melhor esse cenário, um exemplo relevante é o estudo da política de isenção do Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU) em Cajamar, uma

cidade que se destacou como um polo logístico na macrometrópole paulista a partir de 2007. Na região metropolitana, aproximadamente um terço dos municípios concedeu isenção do Imposto Sobre Serviços (ISS) e quase metade ofereceu isenção de IPTU para novos empreendimentos econômicos. Em Cajamar, a isenção de IPTU foi aplicada de 2006 a 2023, enquanto a isenção do ISS ocorreu nos anos de 2006 e 2012. Interessantemente, essa isenção fiscal abrangeu tanto empreendimentos industriais quanto comerciais e de serviços (Magalhães, 2023).

A hipótese levantada sugere que a isenção de IPTU pode ter servido como uma forma indireta de valorização de terras ociosas, que, por sua vez, deixam de cumprir sua função social esperada. Isso sugere que tal isenção poderia ser considerada como um instrumento mal utilizado, indo contra os objetivos da reforma urbana. Uma alternativa proposta seria a aplicação do IPTU progressivo, uma medida que poderia ajudar a garantir o direito à cidade, promovendo uma distribuição mais equitativa e eficiente do espaço urbano e de seus recursos.

Essa análise ressalta a necessidade de aprofundar os estudos sobre políticas fiscais municipais no Brasil, especialmente no que diz respeito à sua relação com o desenvolvimento urbano. A experiência de Cajamar ilustra como as decisões fiscais dos municípios podem ter impactos significativos na configuração urbana e no cumprimento da função social das cidades. A gestão eficiente e consciente dos recursos públicos, alinhada com o conceito de direito à cidade e reforma urbana, é crucial para o desenvolvimento sustentável e equitativo das áreas urbanas.

Este caso de Cajamar ilustra um fenômeno econômico interessante na relação entre capital e terra bem destacado pelo economista Luiz Felipe A. Magalhães. Ele realiza um estudo, demonstrando como a renda gerada pela terra se converte em capital por meio de sua circulação, contribuindo para a valorização do solo. Sabe-se que este processo é impulsionado pelas mudanças no capitalismo mundial desde a década de 1970, marcadas pela financeirização da economia (Yassu, 2022).

Em Cajamar, ocorre uma sinergia entre o capital financeiro e a renda da terra, fortalecendo o poder dos proprietários de terras e ao setor logístico. Este poder é ampliado pelas isenções fiscais, como a do Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU), que foram aplicadas a empreendimentos industriais, comerciais e de serviços. Tais isenções, segundo a análise, parecem contribuir para a valorização das terras ociosas mesmo antes da instalação dos empreendimentos e, uma vez implantados, atuam como âncoras para valorizar ainda mais as terras no entorno.

O Plano Diretor de 2019 de Cajamar introduziu a Zona Urbana Inteligente (ZUI), abrangendo áreas desocupadas e subutilizadas com potencial para desenvolvimento sustentável e melhoria da mobilidade urbana. Esta zona se sobrepõe a áreas com vegetação nativa e próxima a empreendimentos logísticos e industriais. A ideia de emular as *smart cities* sugere uma expansão dos empreendimentos ligados à economia global.

Melhor explicando, A referida (ZUI) se refere a:

[...] áreas desocupadas e subutilizadas que apresentam diversos perfis de ocupação que podem ser aproveitadas, tendo em vista o desenvolvimento, a sustentabilidade e a mobilidade básica garantindo a integração e o aprimoramento do sistema viário (art.95 da Lei nº179/2019 – Prefeitura Municipal de Cajamar, 2019).

Contudo, a estratégia de isenção de IPTU revela um aspecto crítico: ao invés de regular o uso do solo urbano e coibir a especulação imobiliária, como seria o objetivo do IPTU progressivo, as isenções abrem caminho para sua negligência. Essa abordagem, ao ignorar a progressividade do IPTU, levanta a questão sobre a eficácia do instrumento fiscal frente aos interesses econômicos em jogo. Diante das valorizações especulativas das terras em Cajamar, a eficácia regulatória do IPTU progressivo, previsto no Plano Diretor, parece ser anulada pela força da renda da terra sob o pretexto de atratividade econômica.

Observe que tais afirmações recaem na importância e os desafios relacionados à implementação do IPTU progressivo na Região Metropolitana de São Paulo (RMSP), particularmente no contexto do município de Cajamar, objeto do nosso estudo. A ideia central é que, apesar do potencial fiscal e urbanístico do IPTU progressivo, sua efetivação ainda não é uma realidade na RMSP. A isenção do IPTU tem sido usada como um incentivo para atrair investimentos em um cenário de desindustrialização e deslocalização industrial, embora essa estratégia seja considerada frágil, uma vez que o IPTU em si poderia ser um meio de financiamento do desenvolvimento social, como reiteradas vezes sustentado neste trabalho.

A análise de caso da cidade de Cajamar revela que a isenção do IPTU está diretamente ligada à perpetuação da especulação fundiária, que é exatamente o que a correta aplicação do IPTU progressivo deveria combater. Para avançar na agenda da reforma urbana, é necessário retornar às suas raízes e enfatizar a questão fundiária, que historicamente esteve vinculada à reforma agrária (Magalhães, 2023).

Sugere-se uma expansão do conceito de direito à cidade para o direito à vida urbana (Lefebvre, 1967), enfatizando a importância de superar o localismo ontológico e abordar as estruturas que perpetuam o poder do atraso tanto no campo quanto na cidade, conforme destacado por Brenner (2012).

Essa análise sobre Cajamar enfatiza a complexa relação entre políticas fiscais municipais, valorização da terra e dinâmicas urbanas, demonstrando como decisões fiscais podem ter implicações significativas para o desenvolvimento urbano e a reforma urbana.

Observe que as isenções impactam ainda mais no setor logístico, devido aos incentivos fiscais. Somente a empresa Marabraz ocupa uma área maior de 1,6 milhão de metros quadrados e não recolhe o IPTU desde que demonstre valor adicionado. Note que isto acontece sem que, ao menos, exija-se uma contraprestação social em troca do benefício concedido.

8 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Sabe-se que dimensão cultural contribui para a humanização das cidades, pois seus diversos movimentos promoveram a união de diferentes comunidades, a criação e preservação do patrimônio urbano, tanto material quanto imaterial, e combatem os estigmas associados à exclusão social. Esses movimentos também apoiam o respeito às comunidades tradicionais, estimulam o desenvolvimento econômico através do patrimônio e da cultura criativa, reduzem a violência por meio do fortalecimento da identidade coletiva, promovem a preservação ambiental por iniciativas comunitárias, fortalecem a resistência e pressão política, melhoram a saúde pública e desenvolvem condições melhores de convivência e mobilidade urbana (Amanjás; Lug).

Após análise sobre o processo urbano, emerge uma realidade ainda mais intrigante, em que a segregação urbana, resultado da especulação imobiliária e estratégias de planejamento, não apenas evidencia disparidades sociais, mas as consolida de maneira sistemática.

O enobrecimento das áreas, mesmo que analisado pela ótica humanistas liberais ou marxistas estruturalistas, revela uma dinâmica complexa de poder que sacrifica comunidades de baixa renda em prol da cooptação de áreas urbanas pelas empresas da região. A exploração dos centros logísticos ressalta a cruel ausência de contrapartida social, especialmente visível na falta de benefícios sociais para a população local mais vulnerável, flagrante violação do direito à cidade.

Na busca de uma solução mediadora entre as forças avassaladoras do capital e o direito social à cidade, a política sociocultural promove um papel essencial para o desenvolvimento urbano, uma vez que facilita a interação entre as comunidades por meio de políticas culturais, como se mostra fundamental na formação da identidade individual e comunitária e no fortalecimento do pertencimento das pessoas ao seu ambiente. Para desenvolver um sólido projeto de política pública eficaz, é essencial ponderar, além dos elementos neoliberais, a criação de estruturas socioculturais baseadas na inclusão social e no respeito à diversidade. Esses movimentos administrativos exigem uma participação ativa da sociedade civil na formulação, acompanhamento e implementação das decisões, em caráter de colaboração com as decisões governamentais.

Sob tais premissas, se examinaram os efeitos econômicos e sociais resultantes do desenvolvimento do setor logístico em Cajamar, motivado pela expansão urbana da cidade e suas consequências. Daí propor uma discussão a respeito das políticas públicas, além de fomentar o desenvolvimento social mediante uma contrapartida para obtenção de benefícios fiscais. Observa-se que o crescimento econômico das áreas metropolitanas, inclusive Cajamar, tem se caracterizado pela transição da indústria para serviços e comércio e logística, impulsionados pelo capital financeiro e pelas novas tecnologias, trouxeram riqueza e emprego. O desenvolvimento urbano de Cajamar reflete dinâmicas que afetam tanto positiva quanto negativamente a região, especialmente em termos de logística.

Como demonstrado, o trabalho não tem o propósito de criticar o Código Tributário, mas indicar a ausência de exigências de benefícios sociais em troca de incentivos fiscais para empresários. Ato que poderia estar contemplado na norma.

A história de desenvolvimento de Cajamar é marcada por políticas do governo paulista entre 1910 e 1980, focadas em descentralizar a atividade industrial e promover a urbanização e o dinamismo econômico, o que resultou na integração regional e na infraestrutura, posicionando Cajamar como um importante polo logístico.

A cidade, como um vetor central de produção e distribuição, é desafiada a adaptar suas políticas urbanas para apoiar o setor logístico, um aspecto crucial para seu desenvolvimento futuro. O texto enfatiza a importância de uma gestão democrática e participativa na reforma urbana, sugerindo que o sucesso dessa reforma não depende apenas de ações do governo, mas também da ativa participação da comunidade e da implementação de políticas que assegurem acesso justo a recursos urbanos essenciais.

REFERÊNCIAS

- ACSELRAD, H. **Territórios do capitalismo extrativista**: a gestão empresarial de “comunidades”. In: Henri Acselrad (Org.). Políticas territoriais, empresas e comunidades. O neoextractivismo e a gestão empresarial do “social”. Rio de Janeiro: Garamond. p.33-60.
- AMANJÁS, R; K, LUG, L: Direito à cidade, Cidades para todos e estrutura sociocultural urbana.v.2. **IPEA**. Disponível em: <https://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/8622>.
- BARRETO, R. C. P.; RIBEIRO, A. J. M. Logística no Brasil: uma análise do panorama dos modais rodoviários e ferroviários no cenário nacional demonstrando as vantagens e desvantagens das referidas modalidades. **Revista Livre de Sustentabilidade e Empreendedorismo**, v. 5, n. 3, p. 145-176, 2020.
- BARTHOLOMEU, M. C. Regiões e Eixos na Metropolização do Espaço. **Anais XIII ENANPEGE**. A Geografia Brasileira Na Ciência-Mundo: produção, circulação e apropriação do conhecimento, XIII, 2019.
- BÓGUS, L. M. M. São Paulo: Direito à Cidade e Segregação Espacial, Revista São Paulo em Perspectiva (5) 3: 1991, p.47/50,
- BÓGUS, L. M. M.E; PASTERNAK, S. Rio de janeiro: Transformações na Ordem Urbana. **Letra Capital**. Observatório das Metrôpoles, 2015, p.15.
- BRAZ, Marcelo. O governo Lula e o projeto ético-político do Serviço Social. **Serviço Social & Sociedade**. São Paulo: Cortez, ano XXV, nº. 78, p. 48-68, julho de 2004.
- BURGESS, E. The growth of the city: An introduction to a research project. In: PARK, R.; BURGESS, E. **The city**: Suggestions for investigation of human behavior in the urban environment. Chicago: University of Chicago Press, 1925.
- CANO, WILSON. Economia e Sociedade. Campinas (8): 101-41 jun.1997.
- CARMO, F. D.; JUNIOR, S. A Constituição da Forma Urbana no Eixo Estratégico Anhanguera: Os Sistemas de Espaços Livres, A Infraestrutura de Circulação e Transporte. A Acessibilidade e Mobilidade Urbanas. **Anais XVIII Encontro de Iniciação Científica**. Campinas-SP, 2013.
- CHIQUETTO, J.B.; RIBEIRO, F.N.D.; LEICHSENRING, A.R.; SOARES, J.R.; RIBEIRO, W. C. Poluição do ar e segregação socioambiental: (des)construção de uma metrópole desigual. In: Wanda Maria Risso Günther; Arlindo Philippi Jr. (Org.). **Novos olhares sobre o ambiente urbano com foco na sustentabilidade**. 1ed.São Paulo: Programa de Pós-Graduação Ambiente, Saúde e Sustentabilidade - FSP/USP, 2021, v. 4, p. 1-404.
- CNT – Confederação Nacional dos Transportes. Pesquisa de Rodovias. Brasília:

CNT, 2023^a, p.198).

CORRÊA, Letícia Xavier; MARASCHIN, Clarice. Dimensão espacial da segregação residencial urbana. **Anais XVI Simpósio Nacional de Geografia Urbana-XVI SIMPURB**, v. 1, p. 3769-3789, 2019.

DARDOT, P.; LAVAL, C. **A Razão do mundo**. São Paulo: Boitempo, 2016

DOMINGOS, B. S. M., ALVES, M. D. O., & MARQUES, M. C. M. **Análise bibliométrica acerca da produção científica brasileira sobre gentrificação entre os anos DE 2006 A 2018**. Núcleo de Dinâmicas Urbanas e Patrimônio Cultural, 2019.

EIGENHEER, D. M. **Tecnologia, mobilidade e dispersão metropolitana: Sistema Anhanguera / Bandeirantes**. 2011. 165 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, 2011.

ENGELS, F. **A situação da classe trabalhadora na Inglaterra**. Porto: Ed. Afrontamento, [s.d.].

FERREIRA, J. S. W. **O mito da cidade global**. Petrópolis/RJ. Editora Vozes. São Paulo: Editora Unesp, 2007.

FOLHA DE SÃO PAULO – **Mural da Revista eletrônica UOL**, 18/12/2018).

GALDINO, Jeferson, 2008. Coordenador. Cajamar, cidade de lutas e conquistas)
GOMES, Branca Maria Vieira. **Cartografia e as imagens da segregação e autosegregação sócioespacial em Ituiutaba – MG**. 2021. 62 p. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Geografia) – Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2022.

GORSDORF et al. (Silêncio da Nova Agenda Urbana, 2016)

GROSTEIN, M. D. Periferias metropolitanas em nova escala. **Riurb. Revista ibero-americana de urbanismo**, n. 12, 2015.

HARDT, Michael e NEGRI, Antonio, 2^a Edição – Império.

HARVEY, David. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo:Annablume, 2005.

HARVEY, David. O enigma do capital e as crises do capitalismo. São Paulo: Boitempo, 2011.

IBGE – História de Cajamar – **Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística** (IBGE). Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/cajamar/historico>.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Mercado de trabalho e Auxílio Brasil permitem recuperação dos rendimentos**. Publicado em 11 de maio de 2023.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA (IPEA). Transporte de Cargas; 2010.

LEÃO, R.D.C.; SANTOS, M.H.S. São Paulo e suas contradições: Processos de expansão da cidade e segregação urbana. **REDD-Revista Espaço de Diálogo e Desconexão**, v. 10, n. 2, p. 35-50, 2018.

LEFEBVRE, H. (1967). Le Doit à la ville. **L'Homme et la société**, n. 6. p.29-35.

LEFEBVRE, H. **O pensamento marxista e a cidade**. Póvoa de Varzim: E. Ulissea, 1974.

MAGALHÃES, L. F. A. S. Rio de Janeiro: Reforma Urbana e Direito à cidade. São Paulo, Letra Capital. Observatório das Metrópoles, 2015.

MARICATO, de E. M.; TORRES R. A. C. Estradas e Fronteiras do Brasil – A Rodovia e a Cidade. 2015

MARICATO, E. The recent urban protests in Brazil. 2016. Acesso em: 18 jul. 2016.

MARICATO, E. (2016, 8 de junho). Cortes no Minha Casa, Minha Vida vão estimular precarização da moradia. **Revista Carta Capital**. Recuperado em 13 de janeiro de 2018, de <https://www.cartacapital.com.br/revista/903/cortes-no-minha-casa-minha-vida-vao-estimular-precarizacao-da-moradia>»<https://www.cartacapital.com.br/revista/903/cortes-no-minha-casa-minha-vida-vao-estimular-precarizacao-da-moradia>.

MARICATO, E. (2016, 8 de junho). Cortes no Minha Casa, Minha Vida vão estimular precarização da moradia. **Revista Carta Capital**. Recuperado em 13 de janeiro de 2018, de <https://www.cartacapital.com.br/revista/903/cortes-no-minha-casa-minha-vida-vao-estimular-precarizacao-da-moradia>»<https://www.cartacapital.com.br/revista/903/cortes-no-minha-casa-minha-vida-vao-estimular-precarizacao-da-moradia>.

MARICATO, E., **Brasil cidades**: alternativas para a crise urbana. Petrópolis/RJ: Editora Vozes, 2013.

MOLOTCH, H. The city as a grow machine. **American Journal of Sociology**, v.2, n. 82, p.309, 1976.

MOREIRA, M. A. L.; FREITAS JUNIOR, M.; TOLOI, R. C. O transporte rodoviário no Brasil e suas deficiências. **Refas-Revista Fatec Zona Sul**, v. 4, n. 4, p. 1-13, 2018.

NETTO, J. P. **FHC e a política social**: um desastre para as massas trabalhadoras. In: LESBAUPIN, Ivo (Org.) O desmonte da nação: balanço do governo FHC. 3ª ed. Petrópolis; Rio de Janeiro: Vozes, 1999. p. 75-89.

NUNES, C. P. **Viabilidade jurídica do pedágio urbano no Brasil**. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Direito) — Universidade de Brasília, Brasília, 2021.

ONU – ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Espaço público**. Nova Iorque: ONU, 2015. (Documento Temático, n. 11).

ORSI, R. A. Mobilidade urbana em Araraquara/SP: Desafios para uma cidade de porte médio. **Caderno Prudentino de Geografia**, v. 1, n. 39, p. 199-214, 2017. P.13.

PARISI, L. **Infraestrutura de transportes e o impacto socioeconômico causado no Brasil**. Faculdade de Engenharia. Universidade Estadual Paulista (Unesp), 2021.

PAULA, D. S. de. **Transformações socioespaciais nas operações urbanas consorciadas: o caso do setor Chucuri Zaidan da Operação urbana Consorciada Água Espraiada**. Dissertação (mestrado) – Universidade Federal de Santa Catarina, Centro Tecnológico, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Florianópolis, 2020.

PIRES, E. L. S. **Território, Governança e Desenvolvimento: Questões Fundamentais**. Caderno Prudentino de Geografia. “Território e Geografia no Brasil: uma contribuição à epistemologia e história do pensamento geográfico”. 2015.

PORTO, S. H. de F. **Anais**, LEGISLATURAS. Câmara Municipal de Cajamar. 2005).

PROENÇA, A. D.; SANTOS JUNIOR, W. R. dos. **Transformações no planejamento urbano e regional no estado de São Paulo: dos polos regionais aos vetores de desenvolvimento macrometropolitanos**. In: XII Seminário Internacional de Investigación en Urbanismo, São Paulo-Lisboa, 2020. Faculdade de Arquitetura da Universidade de Lisboa, 2020.

RESENDE, H. de M. Análise dos problemas enfrentados por operadores logísticos no transporte intermodal de cargas no Brasil. 2018. 46 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Administração) – Universidade de Brasília, Brasília, 2018.
Revista “Cidade de Lutas e Conquistas”, Galdino, Jefferson. 2008.
Revista Poder360 - <https://www.poder360.com.br/brasil/faturamento-do-comercio-eletronico-no-brasil-cresce-182-em-6-anos>.

RIBEIRO, T. F. Gentrificação: aspectos conceituais e práticos de sua verificação no Brasil / Gentrify: conceptual and practical aspects of its verification in Brazil. **Revista de Direito da Cidade**, [S.l.], v. 10, n. 3, p. 1334-1356, ago. 2018.

ROLNIK, R. (2017, 23 de fevereiro). **Mudanças no FGTS e no Minha Casa, Minha Vida: e os mais pobres?** Blog da Raquel Rolnik. Recuperado em 13 de janeiro de 2018, de <https://raquelrolnik.wordpress.com/tag/minha-casa-minha-vida/>
<https://raquelrolnik.wordpress.com/tag/minha-casa-minha-vida/>.

ROLNIK, R. (Org). **Como fazer valer o direito das mulheres à moradia?** São Paulo FAO/USP, 2012.

ROSSI, P.; MELLO, G. (2017, abril). A restauração neoliberal sob o (des)governo Temer. **Revista Carta Capital**. Recuperado em 13 de janeiro de 2018, de <https://www.cartacapital.com.br/blogs/brasil-debate/a-restauracao-neoliberal-sob-o->

[des-governo-temer-https://www.cartacapital.com.br/blogs/brasil-debate/a-restauracao-neoliberal-sob-o-des-governo-temer](https://www.cartacapital.com.br/blogs/brasil-debate/a-restauracao-neoliberal-sob-o-des-governo-temer).

SANCHEZ, F. **A reinvenção das cidades para um mercado mundial**. 2ª ed. Chapecó/SC, 2010.

SANTOS, W. J. **Análise comparativa dos modais rodoviário e ferroviário: uma abordagem pela vida e a economia**. 2021. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Ciências Econômicas) – Faculdade de Administração, Ciências Contábeis e Economia, Universidade Federal da Grande Dourados, Dourados, MS, 2021.

SCHWARCZ, M. e QUEIROZ, R. S. (orgs.) **Raça e diversidade**. São Paulo: Estação Ciência, CNPq, Edusp.

SILVA, L. M. D. **Segregação, Periferização e Vulnerabilidade na Região Metropolitana de São Paulo: O caso de Carapicuíba e Barueri**. Trabalho de Conclusão de Curso (Licenciatura em Ciências Sociais) – Escola de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade Federal de São Paulo, Guarulhos, 2021.

SILVEIRA JUNQUEIRA, M. J. – “Relatório de Justificativa relativa ao crescimento econômico”, Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico e Empreendedorismo.

SILVEIRA JUNQUEIRA, M. J. **Justificativas Relativas ao Desenvolvimento Econômico da Cidade de Cajamar para Implantação da Universidade da Logística**. Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico e Empreendedorismo.

Site da Prefeitura Municipal de Cajamar História de Cajamar - (<https://www.cajamar.sp.gov.br/cidade/historia-de-cajamar>).

SOARES, M. R. F. **Na borda da cidade tem um parque: investigação sobre segregação e sociabilidade no espaço público**. Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Santa Catarina, Centro Tecnológico, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Florianópolis, 2022.

SOUSA JÚNIOR, G. C. **O transporte como direito social: o processo político que culminou na aprovação da PEC 90/2011**. Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais. UNISINOS, 2017.

SOUSA, O. M. **Habitação de interesse social: uma proposta de inclusão social na cidade de Varginha–MG**. 2019. Trabalho de conclusão de curso de Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário do Sul de Minas, 2019.

SOUZA, M. B.; HOFF, T. S. R. – SciELO - Scientific Electronic Library – **O governo Temer e a volta do neoliberalismo no Brasil: possíveis consequências na habitação popular**, 2019 – <https://www.scielo.br/j/urbe/a/3MJh66qb4LrfjwrFLdyttrQ/?lang=pt>.

SUAREZ, P. S. de M. **O eixo São Paulo - Campinas: concentração de capitais e segregação urbana**. 2014. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, University of São Paulo, São Paulo, 2014.

TAVARES, J. C. Planejamento regional no Estado de São Paulo: polos, eixos e a região dos vetores produtivos. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, v. 20, p. 344-367, 2018.

TAVARES, J. C. Modernização Urbana entre técnicas e teorias. A infraestrutura rodoviária na urbanização do território paulista: as escalas de integração da cadeia produtiva. XIII-SCHU, Tempos e Escalas da Cidade e do Urbanismo. **Revista Paranoá, Brasília**, n. 13, 2014.

TAVARES, M. da C.; MELIN, L. E. **Mitos globais e fatos regionais**. In: FIORI, J. L., LOURENÇO, M. S.; NORONHA, J. C. (Orgs.) *Globalização: o fato e o mito*. Rio de Janeiro: EdUERJ, 1998. p. 41-54.

VERÁS, M. P. B. (2012). Territorialidade e cidadania em tempos globais: imigrantes em São Paulo. **Cadernos Metrópole**, (02), 73–119. Recuperado de <https://revistas.pucsp.br/index.php/metropole/article/view/9324>.

VIANA, Guilherme David dos Santos. **Processos de gentrificação**. 2017. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, University of São Paulo, São Paulo, 2017.

VITTE, A. C.s; CISOTTO, M. F.; VILELA FILHO, L. R. A urbanização e a incorporação das várzeas ao espaço urbano de Campinas (SP), Brasil. **Revista Geografar**, v. 5, n. 1, 2010.

WALLERSTEIN, I. **O sistema do Mundo Moderno**. [s.l.] 1974, Volume I.

ANEXOS

ANEXO I - Lei de Incentivos fiscais de Cajamar.

ANEXO II - Projeto de lei nº423/2022 – Altera a denominação da Rodovia Anhanguera (SP-330) para Rodovia Luiz Gama.

**PROJETO DE LEI Nº 423, DE 2020**

Altera a denominação da Rodovia Anhanguera (SP-330) para Rodovia Luiz Gama.

A ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE SÃO PAULO DECRETA:

Artigo 1º – Passa a denominar-se “Rodovia Luiz Gama” a Rodovia Anhanguera (SP-330).

Artigo 2º – Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

O nome da rodovia Anhanguera homenageia os famosos [bandeirantes](#) dos séculos XVII e XVIII [Bartolomeu Bueno da Silva](#), pai e filho, que compartilhavam tanto o nome "Bartolomeu Bueno da Silva" quanto o apelido "Anhanguera": este último, termo [tupi](#) que significa "[diabo](#) velho" (*anhanga*, diabo + *ûera*, velho). Em suas sanguinolentas expedições pelo interior dos estados de São Paulo, Minas Gerais e Goiás, promoveram a escravização e o extermínio de populações indígenas e quilombolas. Durante décadas, foram responsáveis pelo genocídio étnico contra os povos originários do Brasil e os africanos e seus descendentes. Cruel, desumano e indigno, Anhanguera (o filho), chegou ao fim da vida destituído de bens e de poder, após ser acusado de sonegação de pagamento de impostos.

A primeira menção da estrada que se tornaria a Rodovia Anhanguera foi uma carta de 1720 do [alferes](#) José Peixoto da Silva Braga, enviada ao padre Diogo Soares, na qual está indicado o roteiro que aquele oficial havia seguido com a [bandeira](#) do [Anhanguera, o moço](#). Em 1774, era uma estrada de terra entre São Paulo, [Jundiaí](#) e [Campinas](#), servindo os tropeiros e viajantes que exploravam o interior em busca de ouro, pedras preciosas e [pessoas na condição de escravos](#). A primeira versão da estrada, conhecida como [Estrada Velha de Campinas \(SP-332\)](#), foi iniciada em 1916 com a mão de obra de 84 sentenciados, que construíram 32 km. Em 1920, [Washington Luís](#), presidente do estado, determinou a aceleração dos trabalhos da [São Paulo-Jundiaí](#) e seu prolongamento até [Campinas](#), e depois até [Ribeirão Preto](#). Em 1940, tiveram início as obras de construção da nova rodovia [São Paulo-Campinas](#), que passou a chamar-se, oficialmente, Via Anhanguera.

Esta propositura tem o objetivo de reparar o dano histórico causado por se homenagear, erroneamente, dois assassinos, responsáveis pelo massacre físico e simbólico contra negros e indígenas, segmentos sociais que ainda não tiveram a oportunidade de

contar a sua versão da história. Nomear a rodovia SP-330 de Anhanguera materializa o que o intelectual português Boaventura Souza Santos conceituou como epistemicídio. O conceito, articulado pela filósofa brasileira Sueli Carneiro, remonta às tentativas sistemáticas de apagamento histórico e a aniquilação de saberes, da memória e do protagonismo de determinados grupos ou povos.

Garantir a renomeação da rodovia Anhanguera para rodovia Luiz Gama é um ato de reconhecimento não só aos feitos do poeta, advogado, jornalista e abolicionista como também às lutas do povo negro sobrevivente e resistente neste Estado de São Paulo.

Luiz Gonzaga Pinto da Gama, conhecido como Luiz Gama, nasceu em [Salvador](#) - BA, dia [21 de junho](#) de [1830](#) e morreu em [São Paulo](#), [24 de agosto](#) de [1882](#), foi advogado, [orador](#), [jornalista](#), [escritor brasileiro](#) e o Patrono da [Abolição da Escravidão do Brasil](#).

Nascido de mãe negra livre e pai branco, foi contudo feito [escravo](#) aos 10 anos, e permaneceu analfabeto até os 17 anos de idade. Conquistou judicialmente a própria liberdade e passou a atuar na advocacia em prol dos cativos, sendo já aos 29 anos autor consagrado e considerado "o maior abolicionista do Brasil".

Como poeta, foi o primeiro autor da Literatura Brasileira a enuncia-se negro, com a publicação das Primeiras Trovas Burlescas de Getulino, em 1859. Como jornalista, fundou o primeiro jornal ilustrado de São Paulo, o Diabo Coxo, em 1864, ao lado do caricaturista italiano Ângelo Agostini. Como advogado, libertou mais de 500 escravizados ilegalmente do cativeiro. Foi também maçom e líder político, tendo fundado o Partido Republicano Paulista. Dedicou sua vida um único sonho: "um Brasil americano, e as terras do Cruzeiro, sem reis e sem escravos".

Foi um dos raros intelectuais negros no [Brasil escravocrata](#) do [século XIX](#), o único autodidata e o único a ter passado pela experiência do cativeiro. Pautou sua vida na luta pela [abolição da escravidão](#) e pelo fim da [monarquia no Brasil](#), contudo veio a morrer seis anos antes da concretização dessas causas.

Por fim, espera das nobres deputadas e deputados aprovação da presente proposição.

A presente propositura foi apresentada pela codeputada Erika Hilton da Bancada Ativista.

Sala das Sessões, em 26/6/2020.

a) Monica da Bancada Ativista - PSOL

ANEXO III – Relação de Decretos Expropriatórios demonstrando dos 21 decretos, 12 são voltados para o sistema viário e trânsito local, e apenas 01 para conjunto habitacional.

DECRETOS	OBJETO	FINALIDADE	OBRA
6.626/2.022	Desapropriação.	Utilidade pública.	Piscinão.
6.671/2.022	Desapropriação.	Utilidade pública.	Rotatória.
6.727/2.022	Desapropriação.	Utilidade pública.	Sistema viário
6.763/2.022	Desapropriação.	Utilidade pública.	Sistema viário.
6.766/2.022	Desapropriação.	Utilidade pública.	Sistema viário.
6.770/2.022	Desapropriação.	Utilidade pública.	Balão de retorno.
6.806/2.022	Desapropriação.	Utilidade pública.	Sistema viário.
6.831/2.022	Desapropriação.	Utilidade pública.	Rotatória.
6.841/2.022	Desapropriação.	Utilidade pública.	Sistema viário.
6.853/2.022	Desapropriação.	Utilidade pública.	Ponto turístico.
6.863/2.022	Desapropriação.	Utilidade pública.	Sistema viário.
6.925/2.023	Desapropriação.	Utilidade pública.	Dispositivo viário.
6.928/2.023	Desapropriação.	Utilidade pública.	Regularização Fundiária.
6.929/2.023	Desapropriação.	Utilidade pública.	Sistema viário.
6.968/2.023	Desapropriação.	Utilidade pública.	Sistema viário.
6.978/2.023	Desapropriação.	Utilidade pública.	Conjunto Habitacional
7.010/2.023	Desapropriação.	Utilidade pública.	Muro de Contenção.
7.011/2.023	Desapropriação.	Utilidade pública.	Sistema viário.
7.042/2.023	Desapropriação.	Utilidade pública.	Sistema viário.
7.098/2.023	Desapropriação.	Utilidade pública.	Sistema viário.
7.100/2.023	Desapropriação.	Utilidade pública.	Sistema viário.

ANEXO IV – Informações sobre e-commerce no Estado de São Paulo

ANEXO V – A importância do Crescimento do setor logístico para o desenvolvimento econômico da Cidade de Cajamar

ANEXO VI – Justificativas relativas ao desenvolvimento econômico da Cidade de Cajamar para implantação da Universidade de Logística

ANEXO VII – Lei de Emancipação da Cidade de Cajamar