

LASTRO TERRITORIAL DO PROCESSO DE PRODUÇÃO E CIRCULAÇÃO DE MERCADORIAS NA FORMAÇÃO DA CHAMADA REGIÃO METROPOLITANA DE SÃO PAULO¹

Jenifer de Freitas Sabatini²

Felipe Saluti Cardoso³

Terezinha Ferrari⁴

INTRODUÇÃO

A atividade proposta teve por finalidade apresentar a unidade contraditória entre produção, circulação, distribuição e consumo no processo de ampliação da economia industrial brasileira no século XX, em seus diferentes períodos, condensados em diversas manifestações, seja na paisagem, na circulação, na cotidianidade. Esta unidade contraditória caracteriza os distintos ritmos produtivos, contemplando a necessidade de acumulação e concentração de capitais monetários e industriais nacionais e internacionais.

Para identificar este processo de diversificação dos ritmos de produção, circulação e consumo, as etapas propostas para o percurso se dividiram e se entrelaçaram nas paradas do seguinte roteiro:

1) Cidade de São Bernardo do Campo - Via Anchieta (SP):

¹ Relatório do trabalho de campo realizado no XV Encontro Nacional de Geógrafos organizado pela AGB em 26 de julho de 2008 em São Paulo.

² Graduada em licenciatura e bacharelado em Geografia na Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras do Centro Universitário Fundação Santo André.

³ Graduado em licenciatura e bacharelado em Geografia na Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras do Centro Universitário Fundação Santo André e membro do Grupo de Pesquisa Cidade Trabalho e Técnica do CUFSA.

⁴ Professora do Centro Universitário Fundação Santo André e membro do Grupo de Pesquisa Cidade Trabalho e Técnica.

parada entre a Volkswagen do Brasil no km 23,5 da Via Anchieta e do Rodoanel trecho sul; a territorialidade da via colonial à mundialização do capital;

2) Núcleo habitacional da cidade de Cubatão - Via Anchieta (SP): o morar frente ao ordenamento econômico produtivo;

3) Vila de Paranapiacaba da cidade de Santo André (SP): concreção do projeto agroexportador na unidade da circulação das mercadorias e a infraestrutura que contemplou a gênese da indústria paulista;

4) Bairro do Belém na cidade de São Paulo (SP): gérmen da indústria paulista, formas de objetivação do capitalismo industrial brasileiro, as características de classes.

Neste percurso discutiu-se que o complexo do processo de retroatividade demarcou a industrialização hiper tardia brasileira, matizada sobre um ritmo específico do capital, historicamente datado. Ritmo determinativo da confluência de processos constitutivos da formação de unidades territoriais balizando uma geografia cúmplice que projetou a estrutura dos diferentes ritmos instaurados e interiorizados, que fraturam as ideias de palco e vão além das paisagens. A territorialidade dos processos é, em linhas gerais, formas do ser social em suas diferentes escalas e níveis implicando dinamicidade desigual do processo de produção capitalista industrialista, que no Brasil assumiu traços contraditórios entre o local, o nacional e o internacional desde suas origens até os dias atuais. Cada um dos pontos almejados neste trabalho tendeu a identificar o vir a ser deste complexo contraditório, contemplando as categorias centrais das transformações viscerais do desenvolvimento contemporâneo do capital.

1) São Bernardo do Campo - Volkswagen do Brasil e Rodoanel

Dois momentos nos interessaram nesta etapa do trabalho: a) a particularidade da condensação da indústria moderna e as características da formação de territórios econômicos produtivos fordistas em São Paulo; b) as condições e aspectos da reestruturação produtiva instaurada pelo capital

contemporaneamente e as consequentes características da formação territorial econômico-produtiva tipificada como just in time, juntamente com a manutenção de traços do esquema produtivo fordista. Para atingirmos estes interesses expressos, foram discutidos os processos de objetivação histórico-geográficos da economia brasileira em sua particularidade, ampliando assim a possibilidade de entrever as características do processo contemporâneo de desenvolvimento do capital mundializado.

O momento que contemplou a interiorização da indústria de bens de consumo duráveis no Brasil foi determinado por condições ímpares em diferentes escalas. Sobre este prisma objetivou-se o desenvolvimento desigual do capital, condensando a ampliação das indústrias dos países centrais aos periféricos, atendendo às necessidades do processo de acumulação de capital, após a Segunda Guerra Mundial. O plano de metas de Juscelino Kubitschek (1956-1961) não obstaculizava esta objetivação. O projeto JK matizava os interesses dos monopólios internacionais para ampliação do seu ritmo de acumulação e, conseqüentemente, expandia as taxas de lucro internacionais em momento adequado para a interiorização de capitais industriais no Brasil - mesmo período em que se instalou - no ano de 1957 - a Volkswagen em São Bernardo do Campo⁵.

Esta unidade fabril de origem alemã se consolidou em uma cidade que possuía os pré-requisitos infraestruturais para atender a sua permanência, dentre eles a rodovia Anchieta - recém construída (1953) para atender às necessidades de circulação de mercadorias. Além do município São Bernardo do Campo ser área distante da tradicional zona industrial da cidade de São Paulo - e mais intensamente politizada desde os tempos da imigração italiana de traços anarquistas - como os bairros do Belém, Brás, Mooca, Belenzinho (e mesmo o bairro do Ipiranga) que desde o início do século XX sediavam unidades fabris da fiação e da tecelagem.

⁵ Instalada no bairro do Ipiranga desde 1953, a produção não atendia ao volume produtivo almejado pela unidade matriz na Alemanha o que motivou sua reinstalação em São Bernardo do Campo.

A via de desenvolvimento do capitalismo no país que permitiu a interiorização de capitais monopolistas do setor automotivo garantiu maior grau de exploração da força de trabalho em relação à exploração nos países centrais e, de certa forma, este grau foi ampliado pelo aprimoramento técnico-produtivo do fordismo-taylorismo próprio para a organização do trabalho em fábricas de produção discreta como as montadoras de automóveis, autopeças ou eletrodomésticos. Padrão técnico de produção exportado junto com as montadoras e que delinearía um processo industrializado que alcançaria - como também ocorreu nos países centrais - saturação nas décadas seguintes.

Na década de 1970, deflagra-se crise do capital originária de sua contradição elementar: a histórica e tendencial queda da taxa lucro. Frente esta crise, os gestores do capital configuraram uma série de intervenções para reconstruírem mecanismos de manutenção da acumulação que tomaram forma em uma reorganização sistêmica do mercado e em uma reestruturação do patamar técnico-produtivo. Estas reorientações ocorreram na direção da aceleração do tempo de rotação da produção seguido pela reorientação das formas de exploração do tempo de trabalho e pelo reordenamento dos arranjos espaciais urbanos que acabaram por também modificar não só a arquitetura das plantas industriais tradicionais bem como a realocação delas. No Brasil, este processo de reestruturação produtiva inicia-se na década de 1980, mas efetiva-se sob os lineamentos de um programa (neo) liberal na década de 1990, quando se configura o processo de fragmentação territorial do trabalho.

No caso da Volkswagen em São Bernardo do Campo, neste trabalho de campo, podemos observar este processo de reestruturação produtiva nos termos que se seguem: a) o remodelamento das formas da edificação da unidade produtiva; sabe-se que a unidade de São Bernardo do Campo passava nos últimos anos por intensa capacidade ociosa, uma vez que sua arquitetura original destinava-se a abrigar grandes máquinas, um grande número de operários,

além de espaços para grandes estoques; b) atualmente grande área da antiga planta fabril da Volkswagen está ocupada por centros comerciais de distribuição; c) embora remodelada e enxuta, a fábrica ainda está próxima ao Rodoanel; a construção de um trevo especial em antiga área da fábrica de modo a agilizar os caminhos de distribuição; d) o volume intenso e o ritmo constante de caminhões circulando no entorno da unidade produtiva; e) as moradias típicas no lado oposto da rodovia Anchieta.

O panorama em movimento demonstrou um ritmo de produção e circulação muito distinto da dinâmica fordista que pressupunha a existência de grandes estoques, prática que exigia largos espaços no interior das unidades fabris. A aceleração da rotação do capital - diminuição do ritmo de entrada e saída do capital no circuito produtivo integral -, por outro lado, remodelou radicalmente a preservação de estoques. Isto significa sinteticamente que os estoques não desapareceram, mas foram deslocados. Atualmente diante do patamar técnico-produtivo instaurado é possível identificar que os estoques estão em circulação na malha viária das cidades dos territórios econômicos. Estas cidades-estoque, entretanto, não deixam de coexistir com a malha urbana tradicional de tipo fordiana - ao menos no caso brasileiro. Assim, por exemplo, o trevo que liga o Rodoanel à Via Anchieta - um equipamento necessário para escoamento de mercadorias da Volkswagen de São Bernardo do Campo - somente agora é terminado e um novo desenho urbano finalmente emerge da reestruturação produtiva.

A expressão técnica do fordismo e seu circuito produtivo passaram a sofrer reformulações a partir de meados da década de 1970 nos países centrais, quando a crise decorrente da superprodução revelou o esgotamento do modelo produtivo fordista acentuando a superexploração da força de trabalho nos países periféricos. Nos países europeus e nos Estados Unidos a crise de acumulação provocou desde esta década mudanças no patamar produtivo e desde então suas classes proprietárias e associados promoveram também reestruturações no traçado

urbano de antigas cidades que sediavam plantas industriais ou, por outro lado, assimilaram os processos de desindustrializações de determinados distritos, isto é, vivenciaram o florescimento de outros locais que abrigaram novos setores produtivos (verificar os processos no vale do Rhur na Alemanha ou do Vale do Silício nos Estados Unidos). Somente depois dos capitais dos países centrais acertarem as contas com a crise é que as soluções chegaram para reorganizar a produção do ponto de vista do capital em países de industrialização hiper tardia como o Brasil.

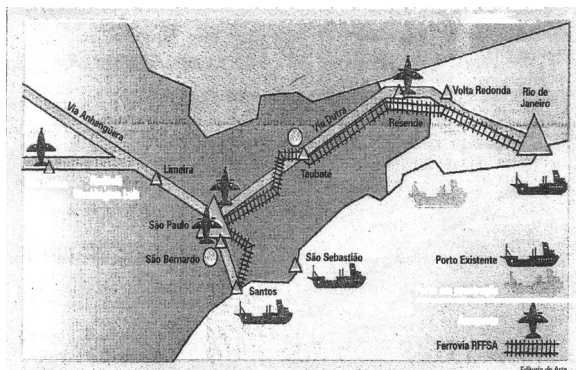
Retomando o caso exemplar da Volkswagen do Brasil, as alterações técnico-produtivas desencadearam uma série de mudanças em todo o setor produtivo e na relação entre as autopeças e a montadora. Os padrões do capital fixo desta empresa-mãe sofreram profundas mudanças o que exigiu dos antigos fornecedores de insumos o acompanhamento deste processo e como resultado, tiveram de enquadrar-se em uma cadeia produtiva de empresas subcontratadas (terceirizadas, quarteirizadas) para fornecimento de subsistemas complexos e não mais somente de peças soltas como acontecia até a década de 1980. Este reenquadramento é a explicitação tanto das fusões de capitais industriais brasileiros (familiares) com empresas internacionais fornecedoras de autopeças - processo típico da década de 1990 - como também é a explicitação das mudanças territoriais nas cidades deste distrito industrial representado idealmente como região do ABC e pertencente à também consagrada e idealizada região metropolitana de São Paulo.

Em conjunto com o desenvolvimento da telemática (base do padrão técnico-produtivo atual, que em parte significativa, mas não totalmente subverte os antigos padrões tayloristas fordianos), a disposição geográfica de fornecedores se fragmentará enquanto a própria matriz não terá mais a necessidade de uma empresa centralizadora. No caso da Volkswagen do Brasil, uma série de plantas menores foram criadas desde a década de 1980 sendo elas: Resende-RJ (1996) - fábrica de caminhões -, São Carlos-SP (1996) - fábrica

de motores - e São José dos Pinhais-PR (1999) - Volkswagen-Audi -, todas as unidades dentro de perímetros urbanos e acessíveis a rodovias federais. No percurso deste trabalho de campo foi discutido que o remodelamento dos padrões técnico-produtivos baseados na teleinformática auxiliou a reorganização da racionalidade administrativa do capital, uma vez que são estes padrões que permitem conexões on-line entre as empresas e organizam as entregas just in time de insumos e o controle de fluxos de mercadoria entre diferentes cidades, como também a organização dos tempos de trabalho em diferentes unidades produtivas.

A dinâmica da distribuição logística - portos, rodovias e aeroportos -, a ampliação do território produtivo e a disposição de quatro das cinco plantas diferentes da Volkswagen do Brasil (São Bernardo do Campo-SP, Taubaté-SP, Resende-RJ e São Carlos-SP) são apresentadas no mapa 1, que diz respeito à cidade em que a planta de motores seria e foi instalada.

Mapa 1 - Localização das Plantas da Volkswagen do Brasil, com exceção da Planta de São José dos Pinhais - PR, e vias de circulação dos estados de São Paulo e Rio de Janeiro.



Fonte: *Diário do Grande ABC, Santo André, 19 jun. 1995, Caderno Economia.*

Se tomarmos como referência a planta de São Bernardo do Campo da Volkswagen do Brasil e a reconfiguração de fornecedores que anteriormente estavam localizados no ABC, observa-se que

2) Núcleos habitacionais da serra do Mar em Cubatão

No fim do século XIX Cubatão passou a ter certa importância econômica no contexto das transformações que ocorreram através da inauguração da ferrovia que comunica São Paulo ao porto de Santos: a São Paulo Railway, utilizada principalmente para o transporte de café.

Pode-se identificar este núcleo urbano a partir do primeiro registro de indústria local em 1912. Em fins da segunda década do século XX (1919) é construída a Companhia Fabril de Cubatão localizada na gleba Água Fria que até 1968 manteve-se cadastrada como reserva florestal, com uma pequena vila operária na serra do Mar à margem esquerda do rio Cubatão, sendo mais tarde vendida à Companhia Santista de Papel. No fim da década de 1930 dá-se início à formação dos acampamentos do Departamento de Estradas de Rodagem no Parque Estadual da Serra do Mar. Nestes acampamentos residiriam os primeiros trabalhadores contratados pelo Departamento para construir a rodovia Anchieta. Este núcleo populacional, com uma população aumentada, permaneceu desde então e até os dias atuais contempla a concentração daquelas e de outras famílias. Em 1947 foi inaugurada a primeira pista da rodovia Anchieta. Em 1953 se encerraram os trabalhos de construção da mesma, momento em que foi inaugurada sua segunda pista. É notável relacionar o término desta rodovia e a instalação de grandes indústrias automobilísticas no planalto - estes dois processos imbricaram-se de tal modo que a partir deles foram definitivamente modificadas as possibilidades de uma industrialização pautada sobre os trilhos dos trens no território nacional. Em 1976 inaugura-se a primeira pista da rodovia dos Imigrantes, ainda como representante dos padrões fordistas de produção. O paralelo com a construção do Rodoanel foi fatal, pois este pode ser o símbolo dos tempos de aceleração da rotação do capital, isto é, o tempo da produção just in time, mas ainda o tempo da industrialização sobre rodas que mantém enterrada a possibilidade de ressurgimento intensivo do transporte ferroviário.

Do território pertencente ao município de Cubatão, quase metade (49,93%) está inserido no Parque Estadual da Serra do Mar, criado em 30 de agosto de 1977 a partir do Decreto 10.251. No entanto, desde 1935 esta área fazia parte da Reserva Estadual da Serra do Mar a partir do Decreto 6.933. No ano de 1994, o governo do estado de São Paulo, dizendo-se ter intuito de minimizar conflitos com a população que habitava a serra do Mar, resolveu desafetar do parque os bairros Cotas 95/100 e 200 e Pinhal do Miranda e trocar pelo Núcleo Água Fria que até então não fazia parte do parque, sendo, portanto, inserido onde faziam parte também os bairros cotas 500 e 400, além dos núcleos Pilões e Sítio dos Queiroz (Centro de Integração e Desenvolvimento empresarial da Baixada Santista, 2006).

As configurações espaciais que se dão ao decorrer do movimento de ocupação populacional na serra do Mar são distintas, entretanto estão intrinsecamente ligadas às forças produtivas em suas transformações. Através da importância da mobilidade do capital e a circulação de mercadorias exige-se infraestrutura fixa necessária para garantir que o ciclo do capital se complete de acordo com as diretrizes das empresas interessadas no produto final.

3) Vila de Paranapiacaba

Na Vila de Paranapiacaba há rugosidades espaciais de um momento em que a atividade ferroviária era fundamental para a economia, em decorrência da política agroexportadora adotada pelo governo brasileiro na chamada República Velha (1889-1930). Nesta época, a exportação de café foi o principal gerador de capital paulista, transformando a paisagem local através da implantação da ferrovia que liga o porto de Santos à capital (São Paulo), tendo sido a construção desta vila uma das principais consequências, com o intuito de ser utilizada como local de moradia daqueles que trabalhariam em um dos patamares da ferrovia que atravessa a escarpa do mar.

Observando a vila de um ponto chamado popularmente de “Castelinho” (antiga residência do engenheiro que coordenava e supervisionava o trabalho desenvolvido no local), situado em uma das áreas mais altas e estratégicas da Vila de Paranapiacaba, percebemos o contraste dinâmico entre a velha ferrovia, que revela a construção de uma territorialidade específica para seu funcionamento, e os mares de morros florestados, com densa rede de drenagem em uma planície de inundações meândricas.

A partir da década de 1950 se reverte o valor de troca dos trilhos tornando-os desnecessários para o acúmulo do capital, já que o propósito do governo da época era criar condições para os capitais mundiais se instalarem no Brasil. Essa inversão e concomitantemente a desvalorização do uso dos trilhos pode e deve ser pensada no seu todo. A autoestrada, como o próprio nome diz, está intrinsecamente ligada à produção automobilística. Esses anos expressam o Estado como agente apropriativo, expropriador e espoliador do espaço, organizando-o para atender à intensa pressão do capital imperialista que exigia velocidade no transporte.

A relação que a Vila de Paranapiacaba mantinha com a cidade de Santos e com o oeste paulista perde sua força e se torna lócus obsoleto para o capital, sendo abandonada ao ocaso dos descendentes dos tempos da economia sobre trilhos. Atualmente, percebemos nesta paisagem um passado sendo reapropriado e reutilizado através de um discurso “ecoturístico” de que a vila pode ser utilizada para geração de renda dos moradores através de um trabalho de educação ambiental. Através da intervenção do Estado, recria-se um valor de troca sobre o lugar que é reapropriado pela economia que vende até “paisagens naturais”.

4) Brás, Belém, Ipiranga, Mooca...

Sobre o contexto de sua origem, frente às atividades produtivas industriais, os bairros da zona leste, centro e sul da cidade de São Paulo estão vinculados diretamente a alguma

diversidade de atividades produtivas industriais, mas que em seus diferentes aspectos articulam-se no desenvolvimento da indústria cuja expressão de sua localidade é objetivada pela via colonial do vir a ser do capitalismo brasileiro, ou seja, o processo de industrialização destas localidades é determinado inicialmente por atividades secundárias e subordinadas à economia cafeeira, e quando ampliadas, só o são por via do capital internacional, pois não havia condições efetivas de instauração de um parque industrial completo e independente no Brasil. Mas instaura-se o parque industrial suficiente para completar os mecanismos de acumulação dos capitais internacionais, especialmente os ingleses àquela altura da acumulação capitalista.

No Brasil deste momento não havia uma indústria de bens de capital internalizada - o que somente vai ocorrer a partir da década de 1940/50 - portanto, a maquinaria para a produção industrial têxtil - o principal ramo de produção deste período - advinha fundamentalmente da Inglaterra. É desta forma que a relação estreita com a Inglaterra se mostra fundante neste momento, pois é do departamento produtor de máquinas dos países centrais que origina a maquinaria a ser empregada nos países periféricos. Essa premissa objetiva as determinações gerais do desenvolvimento desigual das forças produtivas uma vez que este alto grau de desnivelamento e absorção de maquinaria e indústrias sob o predomínio internacional subjuga o procedimento técnico produtivo no Brasil, ao mesmo tempo que o capital internacional absorve, na forma de superexploração da força de trabalho, níveis elevados de mais-valia, principalmente na sua forma absoluta.

Lembremo-nos que a esta altura do percurso realizado retornamos as cinco décadas antes da instalação da Volkswagen do Brasil em São Bernardo do Campo. Retornamos ao lócus da protoindústria paulista nos tradicionais bairros da zona leste de São Paulo, lugar que desde o princípio foi destinado à moradia de operários e o lugar da instalação de indústrias. Isto é o lugar distante dos bairros chiques destinados aos endinheirados do café e da

indústria paulista como o bairro do Pacaembu, a avenida Paulista, as Perdizes, os Campos Elíseos e o centro do largo do Paissandu e arredores centrais do Banco do Brasil e da praça da Sé.

A partir da força da indústria de fiação e tecelagem os trabalhadores antes direcionados para a produção de café, nas décadas de 1910 e 1920, são chamados a vender sua força de trabalho nas atividades das indústrias em formação e ao mesmo tempo residirem nas vilas operárias conjugadas às grandes fábricas, cujos exemplos ainda são bastante vivos quando se percorre os bairros em questão. O percurso que realizamos nos deu a possibilidade de reassociar alguns momentos de moradias operárias: o primeiro no lado oposto da rodovia Anchieta em que os moradores estão levados integralmente ao mercado, um segundo momento em Cubatão quando se pode visualizar a organização dos núcleos urbanos organizados pelo Estado instalando nestes núcleos os que trabalhariam na construção da rodovia e deveriam, posteriormente, ser deslocados da escarpa da serra do Mar; outro momento foi o abandono dos trabalhadores dos trilhos de Paranapiacaba e retomados contemporaneamente para também serem expulsos dos escombros da vila e por último percorremos o que restou da vila operária da fábrica de Jorge Street (a fábrica têxtil Maria Zélia) no bairro do Belém na cidade de São Paulo.

O contexto da protoindústria em São Paulo determina uma particularidade da formação da classe trabalhadora destas localidades, influenciando na caracterização da organicidade dos trabalhadores destes bairros. Os trabalhadores, em sua maioria imigrantes, caracterizaram o quadro da posição ideológica e da prática da organização anarquista, nas décadas entre 1910 e 1930, e expressaram ações anticapitalistas desconhecidas até então no Brasil. Esta expressão do trabalhador industrial também se manifestará nas décadas de 1950/60/70, porém com conteúdos políticos e reivindicatórios muito distintos entre si.

Ao longo dos últimos mais de 100 anos, São Paulo passou por diversas formas de organização do trabalho industrial e, portanto, por diferentes formas de investimentos capitalistas. Desde as fábricas do Belém, passando pelas fábricas e vilas do município de Cubatão e Paranapiacaba até as cidades do distrito industrial de São Bernardo do Campo, vários delineamentos ocorreram. Nenhum destes processos empiricamente se parece, somente podemos analisá-los e submetê-los a uma síntese quando remetidos à teoria da formação das relações capitalistas no Brasil que seguiram a perversa trajetória de nunca ter sido independente dos capitais centrais. Podemos verificar ainda hoje os resultados desta trajetória. No bairro do Belém, esvaziado tanto das tradicionais indústrias do começo do século quanto das indústrias de vidro, metalúrgica, têxtil e tantos outros ramos de meados do século XX, podemos detectar a presença de outro morador latino. São inúmeros os bolivianos que trabalham e residem em condições precárias neste antigo bairro que vive hoje mais um capítulo da formação do capital no Brasil.

REFERÊNCIAS

- ANFAVEA. **Indústria Automobilística Brasileira: Uma História de Desafios, 1957-1994.** São Paulo: ANFAVEA, 1994. 7 - 40.
- _____. **Anuário da Indústria Automobilística Brasileira.** São Paulo: ANFAVEA, 2006. p. 7- 157.
- ANTUNES, Ricardo. **Os Sentidos do Trabalho: Ensaio sobre a afirmação e a negação do trabalho.** São Paulo: Boitempo Editorial, 2003. 258 p.
- BRÁZ, Marcelo; NETTO, José Paulo; **Economia Política: uma introdução crítica.** São Paulo: Cortez, 2006. (Biblioteca básica de Serviço Social; v. 1). 257 p.
- CHASIN, José. **Marx - da razão ao mundo sem razão. Marx Hoje.** São Paulo: Ensaio, Cadernos Ensaio - Série Grande Formato, vol 1, 1990. p. 13 - 52.

- _____. **A miséria brasileira: 1964-1994 - do golpe militar à crise social.** Santo André: Edições Ad Hominem, 2000. 367 p.
- CHESNAIS, François. **A mundialização do capital.** São Paulo: Xamã, 1996. 335 p.
- _____. **Tobin or not Tobin?.** São Paulo: Editora UNESP: ATTAC, 1999. 79 p.
- CORRÊA, Roberto Lobato. **O Espaço Urbano.** São Paulo: Editora Ática, 1995. 94 p. Série (Princípios).
- _____. **Região e Organização Espacial.** São Paulo: Editora Ática, 2002, p. 51 - 84. (Princípios 53).
- _____. **Metrópoles, Corporações e Espaço: uma Introdução ao Caso Brasileiro.** In: Iná Elias de Castro, Paulo Cezar da Costa Gomes, Roberto Lobato Corrêa (Org). **Brasil: questões atuais da reorganização do território.** Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2002. p. 67 - 114.
- DIÁRIO DO GRANDE ABC, Santo André, 19 jun. 1995, **Caderno Economia.**
- ENGELS, Friedrich, KAUTSKY, Karl. **O socialismo Jurídico.** São Paulo: Ensaio 1991. (cadernos ensaio. Pequeno formato 7). 61 p.
- FERRARI, Terezinha. **Fabricalização da cidade e ideologia de circulação.** São Paulo: Terceira Margem, 2005a. 205 p.
- _____. **Ciência do capital e a quimérica interface homem máquina. Cadernos de Ciências Sociais / Colegiado de Ciências Sociais da FAFIL.** - Centro Universitário Fundação Santo André - nº 1 (2005). Santo André: FAFIL, 2005b. p. 292-312.
- FUNDAÇÃO ESCOLA DE SOCIOLOGIA E POLÍTICA DE SÃO PAULO. **Programa Rodoanel Mario Covas, Trecho Sul Modificado: Relatório de Impacto Ambiental - RIMA.** São Paulo: Governo do Estado de São Paulo, Secretaria do Transportes e Dersa. Out. 2004. 82 p.
- HARVEY, David. **O Novo Imperialismo.** São Paulo: Loyola, 2004. 201 p.
- _____. **A produção capitalista do espaço.** São Paulo: Annablume, 2005a. 252 p.

_____. **Condição Pós-Moderna**. São Paulo: Loyola, 2005b. 349 p.

LEFEBVRE, Henry. **O direito à cidade**. São Paulo: Editora Moraes, 1991. 145 p.

_____. **A Vida Cotidiana no Mundo Moderno**. São Paulo: Editora Ática, 1991. 216 p.

_____. **Posição: contra os tecnocratas**. 1ª ed. São Paulo: Editora Documentos, 1969. 203 p.

_____. **Espacio y Política: el derecho a la ciudad, II**. Barcelona: Brasiliense/ Ediciones Península, 1976. (Serie universitária. história/ ciência/ sociedade 128). 157 p.

LENCIONI, Sandra. A emergência de um novo fato urbano de caráter metropolitano em São Paulo. A particularidade de seu conteúdo sócio-espacial, seus limites regionais e sua interpretação teórica. **Boletim Paulista de Geografia**, São Paulo, n. 82, p. 45-64, set. 2005.

LÊNIN, Vladimir Ilich. **O Imperialismo: fase superior do capitalismo**. São Paulo: Centauro, 2005. 130 p.

LIMA, Sérgio de Souza. Processo de Urbanização e Política urbana. In: Moisés, José Álvaro et al. **Contradições Urbanas e Movimentos Sociais**. 2 ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, Centro de Estudos de Cultura Contemporânea, 1978. p. 77-86.

LUKÁCS, George. **As Bases Ontológicas do Pensamento e da Atividade do Homem**. Tradução de Carlos Nelson Coutinho. São Paulo, 1978. 14 p.

MANDEL, Ernest. **O capitalismo tardio**. São Paulo: Abril Cultural, 1982. 417 p.

MARX, Karl. **Para a crítica da Economia Política**. São Paulo: Abril Cultural, 1982. p. 3-7.

_____. **O Capital**. São Paulo: Nova Cultural, 1985. (Vol. I, II, III e IV).

_____. **Conseqüências sociais do avanço tecnológico**. São Paulo: Edições Populares, 1980. (coleção ciências sociais. Materialismo Histórico v. 1). 70 p.

MÉSZÁROS, István. Produção destrutiva e estado capitalista. São Paulo: Ensaio, 1989. (cadernos ensaio. Pequeno formato 5). 105 p.

_____. **A necessidade do controle social.** São Paulo: Ensaio, 1987. (cadernos ensaio. Pequeno formato 2). 73 p.

MOREIRA, Ruy. O que é Geografia. São Paulo: Brasiliense, 1994. 113 p.

NETTO, José Paulo & FALCÃO, Maria do Carmo. Cotidiano: conhecimento e crítica. São Paulo: Cortez, 1987. 111 p.

NETTO, José Paulo. Capitalismo e Reificação. 1 ed. São Paulo: Ciências Humanas, 1981. 89 p.

OLIVEIRA, Francisco de. Acumulação monopolista, Estado e urbanização: A nova qualidade do conflito de classes. In: Moisés, José Álvaro et al. **Contradições Urbanas e Movimentos Sociais.** 2 ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, Centro de Estudos de Cultura Contemporânea, 1978. p. 65-76.

OLIVEIRA, Francisco de. A Economia da Dependência Imperfeita. Rio de Janeiro: Edições Graal (Biblioteca de Economia), 1980. 159 p.

_____. **Crítica à Razão Dualista: O Ornitorrinco.** São Paulo: Boitempo Editorial, 2003. 150 p.

PERALTA, Inez Garbuio. O impacto da Industrialização sobre o Desenvolvimento Urbano de Cubatão. 1979. 307 p. Tese (Doutoramento em História Econômica) Universidade de São Paulo, São Paulo.

SANTOS, Douglas. A reinvenção do espaço: diálogos em torno da construção do significado de uma categoria. São Paulo: Editora UNESP, 2002. 217 p.

SANTOS, Milton. Técnica, Espaço, Tempo: Globalização e Meio Técnico-Científico Informacional. São Paulo: Ed. Hucitec, 1994. 190 p.

_____. **Por uma Geografia Nova: Da Crítica da Geografia a uma Geografia Crítica.** São Paulo: Editora Universidade de São Paulo, 2002. (Coleção Milton Santos). 285 p.

_____. **O Trabalho do Geógrafo no Terceiro Mundo.** São Paulo: Hucitec, 1978.

_____. **A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção.** 4 ed. São Paulo: Edusp. 384 p.

SECRETARIA DO MEIO AMBIENTE DO ESTADO DE SÃO PAULO. **Plano de Manejo do Parque Estadual da Serra do Mar.** São Paulo, 2006. 441 p.

ZABALA, Guilherme Sala. Desemprego estrutural, desemprego tecnológico: análise e reflexões sobre o debate. In: DIEESE (org.). **Emprego e desenvolvimento tecnológico: Brasil e contexto internacional, ou, seminário internacional e regionais emprego e desenvolvimento tecnológico.** São Paulo: DIEESE, 1998. p. 79-91.

ZIMBOVICIUS, Mauro; ARBIX, Glauco. Consórcio Modular da VW: um novo modelo de produção? In: ARBIX, Glauco, ZIMBOVICIUS, Mauro (Org). **De JK a FHC, a reivindicação dos carros.** São Paulo: Scritta, 1997. São Paulo: Scritta, 1997. p. 449-469.

