



ESTUDOS
UNIVERSITÁRIOS

Revista de Cultura

60
anos

Estudo

Texto recebido em: 14 jun. 2023. Aprovado em: 26 jan. 2024.

QUEIROZ, Odaléia Telles Marcondes Machado; SORRENTINO, Fábio Portugal. Dinâmicas históricas da construção do espaço no interior paulista: a vinda da multinacional Hyundai a Piracicaba. *Estudos Universitários: revista de cultura, UFPE/ Proexc*, Recife, v. 40, n. 2, p. 319-350, jul./dez. 2023.

<https://doi.org/10.51359/2675-7354.2023.258893>

ISSN Edição Digital: 2675-7354



Esta obra está licenciada com uma Licença Creative Commons
Atribuição 4.0 Internacional.

DINÂMICAS HISTÓRICAS DA CONSTRUÇÃO DO ESPAÇO NO INTERIOR PAULISTA: A VINDA DA MULTINACIONAL HYUNDAI A PIRACICABA

HISTORICAL DYNAMICS OF THE CONSTRUCTION OF SPACE IN THE INTERIOR OF SÃO PAULO: THE ARRIVAL OF THE MULTINATIONAL HYUNDAI IN PIRACICABA

Odaléia Telles Marcondes Machado Queiroz

Universidade de São Paulo (USP)

Doutora em Ciências da Engenharia Ambiental

E-mail: otmmquei@usp.br

 <https://orcid.org/0000-0002-2600-7169>

 <http://lattes.cnpq.br/6995118783898309>

Fábio Portugal Sorrentino

Universidade de Coimbra (UC)

Mestre em Ecologia Aplicada

E-mail: fabio.sorrentino@usp.br

 <https://orcid.org/0000-0001-5892-7587>

 <http://lattes.cnpq.br/3101315705136381>

Resumo

O texto a seguir investiga como se relacionam a história do município de Piracicaba e seus habitantes com a chegada da multinacional sul-coreana Hyundai, no contexto do empreendedorismo urbano e das guerras fiscais entre os estados. A metodologia usada foi exploratória e descritiva, aplicada por meio de pesquisa documental e de pesquisa bibliográfica com abordagem qualitativa, complementadas com a realização de entrevistas semiestruturadas com especialistas da área. Este artigo destaca parte

da história de Piracicaba, dialogando com diferentes autores e autoras, documentos e entrevistas, trazendo várias perspectivas para o debate sobre as problemáticas levantadas, revelando os diferentes e desiguais interesses relacionados à produção do espaço urbano e como o poder público beneficia, por meio de investimentos e intervenções, determinados grupos de habitantes privilegiados.

Palavras-chave: história das cidades. produção do espaço urbano. guerra fiscal. Piracicaba.

Abstract

The following text relates the history of the municipality of Piracicaba and its inhabitants with the arrival of Hyundai, a South Korean multinational, in the context of urban entrepreneurship and tax wars between Brazilian states. The methodology used here was exploratory and descriptive, using documentary and bibliographical research with a qualitative approach, complemented by semi-structured interviews with specialists in the field. This article highlights a part of Piracicaba's history, dialoguing with different authors, documents and interviews, bringing various perspectives to the debate on the issues raised, revealing the different and unequal interests related to the production of the urban space and how public authorities benefit, through investments and interventions, certain groups of privileged inhabitants.

Keywords: history of cities. production of urban space. tax war. Piracicaba.

INTRODUÇÃO

A partir da reflexão sobre a construção de uma subsidiária da multinacional sul-coreana Hyundai Motor Company no município de Piracicaba, em São Paulo, este artigo pretende analisar parte das dinâmicas urbanas do interior paulista nas últimas décadas, dando destaque às consequências das guerras fiscais, ao empreendedo-

rismo urbano e à mudança dos espaços históricos das elites, que migraram para enclaves fortificados. Nesse sentido, foram feitas entrevistas com pessoas relacionadas à multinacional e especialistas em áreas relevantes para o assunto, além de terem sido estudados documentos e referenciais bibliográficos. Esses dados foram confrontados e relacionados entre si para que se pudesse chegar a uma compreensão da realidade estudada. Ao final, buscou-se refletir sobre a possibilidade de encaminhamentos mais coerentes para a construção de um município em que as pessoas possam viver bem.

METODOLOGIA

A metodologia utilizada neste estudo foi exploratória e descritiva. Para embasar a explicação do que foi descrito, foram feitas uma pesquisa bibliográfica de abordagem qualitativa, uma pesquisa documental e a realização de entrevistas semiestruturadas com pessoas envolvidas com a multinacional e especialistas da área.

Segundo Gil (2010), a pesquisa exploratória é feita para criar mais intimidade entre o pesquisador e o objeto pesquisado, por meio de um planejamento “bastante flexível” para poder considerar aspectos amplos e variados ligados ao objeto estudado. Seu objetivo principal é o “aprimoramento de ideias ou a descoberta de intuições” (Gil, 2010, p. 41).

A pesquisa descritiva, por sua vez, tem como objetivo a descrição das características de uma população ou fenômeno, ou o estabelecimento de relações entre variáveis. Esse tipo de pesquisa busca uma “nova visão do problema”, se aproximando, dessa

forma, das pesquisas exploratórias (Gil, 2010, p. 42).

Para Minayo (1994), o objeto das ciências sociais é “essencialmente qualitativo”, pois a realidade é sempre muito maior do que a compreensão que conseguimos dela. Assim, a presente pesquisa faz uso de uma abordagem qualitativa, abarcando diferentes metodologias, como sugere Severino (2007). As escolhas dos documentos e referenciais bibliográficos foram feitas pensando em ajudar a responder as perguntas iniciais elaboradas pelos pesquisadores e por recomendações feitas pelos entrevistados, motivações sugeridas por Gondim e Lima (2006).

Ainda, a pesquisa documental apresenta-se pelo uso de registros escritos e de mídias eletrônicas como fontes de informação (Alves-Mazzotti *et al.*, 2004; Moreira, 2010), enquanto que a pesquisa bibliográfica mostra-se útil para o desenvolvimento de diversas análises sobre um mesmo problema e, assim, permitir que o pesquisador cubra “uma gama de fenômenos muito mais ampla do que aquela que poderia pesquisar diretamente” (Gil, 2009, p. 45).

Como instrumento metodológico, as entrevistas foram semiestruturadas, conforme descrito por Neto (1994), sendo esse um formato que articula a entrevista aberta não estruturada, em que o entrevistado fala livremente sobre o tema proposto, e a entrevista estruturada, em que as perguntas são previamente formuladas. Deste modo, nas entrevistas feitas, algumas perguntas foram previamente formuladas, compondo certo roteiro, mas novas perguntas surgiram e foram feitas no seu decorrer, frutos da liberdade do entrevistado em falar e do entrevistador em ouvir e perguntar.

A CIDADE EM CONTEXTO: PRÉ-HYUNDAI

Em 18 de setembro de 2008, a Hyundai Motor Manufacturing Brasil, subsidiária da empresa sul-coreana Hyundai Motor Company, assinou um contrato de intenções com o governo do estado de São Paulo para a construção de uma fábrica de automóveis em Piracicaba. Na ocasião, o portal do governo estadual escreveu:

Além de fatores como logística, condições de infraestrutura, recursos humanos e mercado consumidor, a opção da Hyundai por São Paulo foi motivada pelo Programa Estadual de Incentivo ao Investimento pelo Fabricante de Veículo Automotor, regido pelo Decreto 53.051, de 3 de junho de 2008, que prevê a possibilidade de utilização de créditos acumulados de ICMS para a realização de novos investimentos (Portal do Governo de São Paulo, 2008, parágrafo 6).

No dia seguinte, o portal da prefeitura de Piracicaba também anunciou o acordo, reproduzindo na íntegra esse texto. Nos anos que seguiram, a cidade e o estado investiram milhões para receber a empresa (Terci; Goulart; Otero, 2017).

A fábrica da Hyundai foi inaugurada no dia 9 de novembro de 2012, em evento festivo que apresentou o modelo HB20, exclusivo do Brasil, ao público. O então prefeito de Piracicaba, Barjas Negri, declarou, na ocasião, que a vinda era fruto de um trabalho coletivo entre indústrias, sindicatos, governo federal e estadual para que pudessemos recepcionar os investimentos da Hyundai. Foram seis anos de trabalho e luta para Piracicaba ser escolhida e hoje, uma área que antes era canavial, transformou-se no polo da indústria

automobilística. Michel Temer, vice-presidente do Brasil na época, disse que “O Brasil está se tornando um país atrativo para o investimento internacional, e a fábrica traz efeitos benéficos para geração de empregos e economia” (Prefeitura do Município de Piracicaba, 2012).

São Paulo começou a crescer na virada do século XVIII para o século XIX com lavouras de café. Ferrovias integraram o interior à capital, articulando a economia de exportação, que enriquecia o estado por meio do centro administrativo da cidade de São Paulo. Nos fins do século XIX, ocorreram grandes transformações nas cidades com a chegada dos recém-libertos negros escravizados e o fluxo de imigrantes brancos – que forneceram a mão de obra assalariada a uma elite latifundiária e racista, assim como para uma nascente burguesia urbana que também se embasava nas teorias eugenistas que diziam ser o embranquecimento da população o caminho para uma nação próspera (Machado, 2013).

Assim, as cidades cresceram, fazendeiros se mudaram para mansões nos centros e a economia urbana, que girava em torno da administração das exportações de sacas de café, foi dinamizada e, aos poucos, tornou-se independente, contando com comércio, construção civil e serviços.

O século XX trouxe a industrialização das cidades, porém, a partir dos anos 70, começou o desmonte da industrialização nacional, a liberalização do Estado, o incentivo à vinda de corporações multinacionais e as guerras fiscais¹ entre as regiões e os estados.

1 Guerra fiscal é a competição, pela oferta de subsídios e isenções fiscais, entre municípios, estados e países para atrair investimentos do capital internacional (Ferreira, 2005).

Dessa maneira, as guerras fiscais, no contexto do neoliberalismo, elucidam bem a eliminação de “toda forma de compaixão” que a competitividade, no sistema capitalista, traz, fazendo da guerra a norma (Santos, 2000, p. 46).

Em meados da década de 1970, também começou a desconcentração industrial da capital, São Paulo, e a interiorização dessas indústrias que procuravam por lugares mais “competitivos” (Selinardi-Sampaio, 2009). Neste espraiamento, elas chegaram a Piracicaba, uma das 645 cidades do estado, cujo nome de origem tupi-guarani significa “lugar onde o peixe para”. Posteriormente, algumas indústrias pararam, outras deixaram de existir e outras muitas continuaram, mas é em Piracicaba que fincamos nossa história e pesquisa.

A partir deste ponto, iniciamos o percurso histórico do município. Existem indícios de ocupação portuguesa na região de Piracicaba desde 1725. Em 1733, o sertanista Manoel Correia Arzão saiu de Piracicaba² às ordens do governador da capitania de São Paulo para matar os indígenas Paiaguás e Caiapós, que viviam mais a oeste da região. Em 1º de agosto de 1767, foi oficialmente fundada a povoação de Piracicaba (Neme, 1974).

Em 1774, tornou-se freguesia, com estimados 230 habitantes, e vila, em 1821, mudando de nome para Vila Nova da Constituição, nos ânimos da esperada independência do país (Netto, 2015). Em 1872, o censo levantava uma população de 15.753 piracicabanos, dos quais um terço era de escravos (Otero, 2016). Em 13 de abril de

2 Segundo uma carta histórica, encontrada por Mário Neme, do Conde de Sarzedas a Manoel Correia Arzão, Piracicaba era considerada uma expressão geográfica antes da sua fundação.

1877, Vila Nova da Constituição voltou a ser Piracicaba, por petição do vereador Prudente de Moraes, que dali a 17 anos seria o primeiro presidente civil do Brasil, o primeiro eleito pelo voto direto (Netto, 2015) – apesar de que, na época, nem todos podiam votar.

Piracicaba começou a se industrializar com a fundação da Tece-lagem Santa Francisca, em 1874, bem como do Engenho Central, em 1881. Nas décadas seguintes, a cidade aprofundou a industrialização a partir de bem-sucedidas empreitadas familiares, como as da família Ometto nas usinas de açúcar, que se tornaram as empresas Cosan, e Dedini nas indústrias de base.

A partir de 1930, a sociedade rural, orgulho da elite piracicabana, caracterizada pela policultura e pelas pequenas propriedades – símbolos de uma sociedade moderna, em oposição ao atraso do latifúndio – mudou. A intervenção do governo Vargas na agroindústria canavieira foi bem-sucedida, visto que o setor diminuiu os riscos e aumentou a lucratividade. O café, em crise, perdeu mão de obra para a cana-de-açúcar. A agricultura se modernizou. As usinas de cana ganharam força e, aos poucos, estenderam sua monocultura para as terras de policulturas, expulsando os colonos a quem cediam uso das terras, pois eles não eram mais necessários, e comprando outras tantas pequenas propriedades (Bilac; Terci, 2001).

A elite urbana, conseqüentemente, preocupou-se com a centralização de terras em latifúndios e o risco que isso representava à imagem de cidade moderna, mas nada fez (Bilac *et al.*, 2001). Assim, a área urbana de Piracicaba cresceu nas décadas que seguiram, com sua população urbana aos poucos se tornando maior do que a rural. Dessa maneira, primeiramente chegaram os agricultores expulsos do campo, pois as lavouras de cana mecanizaram tudo,

menos a colheita, e não era viável manter a mão de obra ociosa. Eles chegaram à cidade e se tornaram trabalhadores volantes, os boias-frias, que trabalhavam dois meses na colheita de cana e o restante do ano em trabalhos e bicos na cidade.

Logo em seguida, chegaram os migrantes de outras regiões e estados, pois, junto à lavoura, cresceram as indústrias metal-mecânicas, que, até a década de 1930, eram apenas pequenas oficinas, tendo uma delas sido a Dedini, a qual aproveitou o momento de transição dos engenhos centrais para as usinas (mais avançadas tecnologicamente), de aumento da produção de açúcar e álcool no país e das políticas protecionistas pós-guerra dos países europeus e começou a fornecer tecnologia avançada para as usinas de todo país. Em pouco tempo, a empresa se tornou a maior indústria da região, impulsionando as outras indústrias regionais e dando início à tradição industrial de Piracicaba.

Enquanto isso, as elites piracicabanas estavam preocupadas em modernizar a cidade. Como é usual nas relações patrimonialistas (Schwarcz, 2019), elas cooptavam os recursos públicos, por meio do poder público municipal, para saciar seu desejo de ser como a Europa. O poder público passou décadas criando avenidas, ruas e pontes, trocando as fontes das praças, expulsando mendigos, pobres e negros do centro, proibindo bebedeiras e orgias, tudo que maculasse a desejada imagem europeia a ser estabelecida naquelas ruas, prédios e praças. Também fez distribuição de água, coleta de esgoto, fornecimento de energia elétrica, iluminação das ruas e modernização do sistema telefônico. O processo foi realizado a partir do centro (espaço historicamente das elites) para o resto da cidade, às vezes chegando (precarosamente) nas periferias (Bilac; Terzi, 2001).

Essas, mesmo ignoradas, continuaram a crescer. Seus moradores eram homens e mulheres que foram escravizados por séculos, depois libertos e esquecidos, além dos trabalhadores expulsos do campo ou vindos de mais longe, que, somados, formaram a união dos exércitos de reserva urbano e rural, que, quanto maior fica, menos ganha e em piores condições trabalha. Por isso, esses trabalhadores lutaram por um Estado que garantisse direitos trabalhistas mais fortes que as vontades do patrão.

Ignorados pelo Estado e expulsos do mercado formal de moradia (o custo de moradia não estava incluso em seus baixos salários e eles não tinham renda para morar no mercado formal), os trabalhadores construíram suas próprias casas, o que Maricato (2015) chamou de “urbanização dos baixos salários”. Essas construções ocorreram tanto em áreas ambientalmente de risco — encostas de morro, mata ciliar de rios — quanto em periferias da cidade, lugares fora da “cidade formal” e, por isso, sem infraestrutura urbana (Acselrad, 2013a). Esses sujeitos viviam ignorados pelo poder público até que, na visão deste, passaram a ser vistos como impedimento ao progresso da cidade formal. Suas casas foram destruídas e eles foram expulsos para novas margens, enquanto que as antigas periferias eram revitalizadas e tornadas em novos espaços das elites e classes médias, um processo chamado de gentrificação.

Apesar desses acontecimentos, as periferias piracicabanas continuaram existindo, trabalhando e enriquecendo os outros, sendo questão de tempo até se mobilizarem politicamente, formando uma resistência que começou a se organizar em 1977, sob a liderança de mulheres que enfrentaram os tratores enviados pela prefeitura para derrubarem suas casas no bairro Vila Cristina (Pereira, 2012). Nasceu ali a Associação dos Favelados de Piracicaba

(ASFAP), que seria oficialmente fundada no dia 18 de abril de 1982 (Terci *et al.*, 2005).

No campo, o latifúndio consolidou-se com o programa federal Proálcool³ durante a ditadura militar. A Cosan, então maior usina de açúcar e álcool da região, prosperou. Como a mão de obra ainda era abundante e os patrões a pagavam apenas com o necessário para a vida na periferia, era mais lucrativo manter a colheita da cana-de-açúcar de forma manual do que automatizá-la. Porém, com o passar do tempo, essa mão de obra exigiu alojamentos decentes, com pelo menos água quente e cômodos para as necessidades básicas, pagamento pelo tempo que demoravam para chegar e voltar do campo e aumento no pagamento pelo metro da cana cortada. Os trabalhadores argumentavam que estavam trabalhando vinte e quatro horas seguidas para os filhos terem o que comer e ficarem fortes o bastante para empunharem o facão e também cortarem cana. Em face disso, os donos das usinas mecanizaram a colheita (Terci *et al.*, 2005).

Assim, a cidade cresceu e seus gestores públicos continuaram a fazer pontes e ruas, reformar praças e doar terrenos para empresários poderem empreitar. As gestões municipais, ao longo dos anos, fizeram um estádio de futebol, batalharam pela construção de um *shopping center* e guerrearam para serem escolhidas por multinacionais. Dessa forma, na segunda metade do século XX, Piracicaba seguiu a tendência neoliberal nacional e se abriu aos investimentos

3 O Plano Nacional do Álcool foi criado em 1975 como uma série de incentivos aos produtores de cana-de-açúcar e às indústrias automobilísticas, visando à substituição do combustível, de petróleo para álcool, para diminuir a dependência externa do país.

internacionais. Com a descentralização e desconcentração industrial da área metropolitana de São Paulo, principalmente a partir dos anos 70, o município participou do “leilão de vantagens” às multinacionais — a guerra fiscal —, disputando a vinda delas com outros municípios (Terci *et al.*, 2005).

A maior autonomia dos municípios, disposta pela Constituição de 1988, encontrou o discurso neoliberal, que coloca no gestor público municipal a liderança de articular a localidade ao capital financeiro internacional. Dessa maneira, cabe ao gestor criar um ambiente competitivo que atraia o investimento externo, alavancando a economia regional (Harvey, 2005), visto que, quando abandonados pelo Estado, em crise, os municípios ficam reféns das exigências do capitalismo internacional e concorrem entre si pela vinda das multinacionais. Como aponta Acselrad (2013b), essa competição e a eventual vinda do capital internacional implicam em uma “chantagem locacional”, em que a multinacional submete constantemente a localidade aos seus interesses, com a ameaça de se “deslocalizar”, ou seja, de ir para outro lugar que realize seus desejos, afinal, esses locais competem por ela.

Em 1973, o prefeito de Piracicaba, Adilson Maluf, viajou até Illinois, nos Estados Unidos, para tentar convencer a multinacional Caterpillar a vir para a cidade. A corporação exigiu uma área às margens da Rodovia Luiz de Queiroz para escoar sua produção e construir uma instalação com rede de esgoto, água, energia elétrica, pavimentação e telefonia. Foi assim que Piracicaba fez seu primeiro distrito industrial, a Unidade Industrial Leste (Unileste), onde a Caterpillar inaugurou sua fábrica três anos depois (Takami, 2017).

Seus primeiros anos trouxeram uma tendência repaginada pelo empreendedorismo urbano: os enclaves fortificados. Com o desenvolvimento da mobilidade, por meio de automóveis individuais, a proximidade do centro urbano passou a não ser mais fator essencial às localidades da elite, dando lugar a espaços fechados que se vendem pela segurança e pela exclusividade, cujo principal fator de localidade é a boa malha viária:

A ampliação do porte e da complexidade dos conjuntos implementados no período recente em Piracicaba, já aponta que é possível prescindir de uma associação mais estreita com a cidade pré-existente; mas, nunca, jamais, das melhores condições de acessibilidade viária, especialmente aquelas possibilitadas pela malha rodoviária que interliga o município às cidades por ele polarizadas (Otero, 2016, p. 229).

Os enclaves fortificados de alto padrão, comumente conhecidos como condomínios fechados de ricos, podem, então, ser construídos fora do centro da cidade, com alguns estando até perto das franjas, desde que tenham boas condições de acesso às avenidas e rodovias. Assim, mesmo localizados na periferia, esses enclaves não estão associados à classe social historicamente ligada a ela, pois dissociam-se dela ao rejeitarem o nome do bairro periférico em que se encontram ou criam um bairro para si. O discurso urbano hegemônico chamará o lugar de “novo centro”, mas nunca de periferia (Villaça, 2015). Segundo Sposito e Góes (2013), as “barreiras” (muros, sistemas de segurança etc.) tornam possível a justaposição no mesmo território, mas com espaços diferentes, de “grupos e indivíduos que não reconhecem os outros, de fato, como parte da mesma realidade social e espacial”. Assim, as elites conseguem,

remodelando os espaços às suas vontades, se auto segregarem dentro das periferias, ficando separadas por muros com câmeras, arames farpados, e seguranças privados, que patrulham as ruas e guardam os portões.

Um caso exemplar desse processo é o do bairro piracicabano de Santa Rosa. Em 2011, a empresa Aguassanta Desenvolvidores Imobiliários (Aguassanta DI), que pertence à Aguassanta, *holding*⁴ da Cosan, anunciou o lançamento do empreendimento Reserva Jequitibá, na borda oeste de Santa Rosa. O Reserva seria um “bairro planejado de uso misto”, com três condomínios fechados de alto padrão, escolas bilíngues, centros comerciais, torres de negócios, um parque sustentável, exclusividade e segurança (Reserva Jequitibá, 2021). Poucos anos antes, essas terras eram plantações de cana-de-açúcar da Cosan, mas, com a criação da Aguassanta DI, houve o objetivo de desenvolver empreendimentos imobiliários que valorizassem e comercializassem suas terras. Dessa maneira, o Reserva Jequitibá foi construído no bairro de Santa Rosa, mas sempre se anunciando como um bairro próprio, pois seus donos não queriam que ele fosse confundido com o resto de Santa Rosa, um bairro de classe trabalhadora, para que não fosse desvalorizado. Por fim, nossa história se encaminha para lá, pois, nos limites do Santa Rosa, em uma área que também era plantação de cana, foi anunciada também a construção da fábrica multinacional sul-coreana, Hyundai. Com a multinacional, veio a intervenção dos

4 *Holding* é uma sociedade criada para administrar um grupo de empresas.

poderes públicos na região, cumprindo as promessas feitas para trazê-la.

A CHEGADA DA HYUNDAI E SUAS CONSEQUÊNCIAS

Piracicaba guarda semelhanças com outras cidades, enquanto apresenta relações especificamente suas. Seu poder público foi e é cooptado pelas elites, que defendem seus próprios interesses (Bilac; Terzi, 2001; Ferreira, 2005; Harvey, 2005). O município também se expandiu e sua população cresceu por conta das migrações daqueles tantos que foram expulsos de suas terras, assim como as de outros tantos que vagavam pelo país atrás de uma vida melhor.

A cidade, no mundo capitalista (Maricato, 2015), é local de disputa e ação de diferentes agentes urbanos (Harvey, 2005), com desiguais poderes de reorganização dos espaços, sendo retratos dessa dinâmica a própria Cosan e os cortadores de cana organizados; as elites do centro urbano e a ASFAP. A vinda da Hyundai a Piracicaba é mais um exemplo de como se relacionam esses agentes, os poderes públicos (municipal, estadual e federal), o capital internacional e os discursos hegemônicos.

Como o resto do mundo capitalista, Piracicaba tem desigualdades, injustiças e sofrimentos que são estruturais, mas sua história é única. A cidade começou o século passado com policulturas em um campo de pequenas propriedades, sendo isso um motivo de orgulho para as classes dominantes que influenciavam o poder público, o qual intervia na questão para satisfazer os desejos dessas classes.

A leitura de matérias em jornais piracicabanos nos mostra o ufanismo da classe média pela cidade e a exaltação da elite, convergindo com o teorizado por Souza (2017) sobre as relações entre classes no Brasil. A mídia e a classe média piracicabana, com textos eufóricos, vangloriam⁵ a elite, negligenciando seus equívocos e elogiando as gestões públicas a seu serviço, justificando a apropriação do público pelo privado — nas doações de terras, na isenção de impostos e na execução de infraestrutura em lugares de interesse — com delírios bairristas que vinculam, afinal, a função da cidade à sua estética, exaltando, por exemplo, as construções de pontes e *shoppings*, enquanto a fome e as moradias precárias são ignoradas nas periferias e ruas.

Por meio de projetos assistencialistas (Acselrad, 2013a), no entanto, a elite é adorada pelo povo, preenchendo o papel da gestão pública em uma inversão curiosa, pois este é o mesmo poder público cooptado por ela para intervir de acordo com os interesses elitistas, negligenciando, assim, as necessidades da população geral. É como dizem Bilac *et al.* (2001, p. 159): “Conforme já dissemos, era através do assistencialismo prestado na cidade que essa elite ganhava prestígio, poder e simpatia popular”. Além disso, pelos indivíduos dessa classe serem de elite, justifica-se que teriam dinheiro para realizar essas ações, pois saberiam como gastá-lo (Souza, 2017).

5 Para um caso emblemático, ver as matérias sobre a construção e o desabamento do Edifício Luiz de Queiroz, conhecido popularmente como Comurba. Precisamente, checar as matérias do Jornal de Piracicaba citadas no livro *Piracicaba: a aventura desenvolvimentista 1950-1970*, de Bilac *et al.*, 2001.

No campo, por sua vez, as políticas nacionais de incentivo ao setor de açúcar e álcool e o desenvolvimento de tecnologias agrícolas impulsionaram o acúmulo de terras nas propriedades de poucas grandes usinas. Uma delas, a Costa Pinto, nasceu do fôlego esperançoso de Caterina Ometto, a “*mamma heroica*”, que sucedeu em uma vida de esforços para começar um império digno de filmes (Netto, 2015, p. 130), constituindo uma das histórias que inspiram a meritocracia piracicabana. Seu império, a Cosan, tornou-se uma das principais produtoras de açúcar e álcool do país, juntando-se, em 2011, a multinacional Shell, na *joint venture*⁶ do Grupo Raízen, dominando os mercados nacional e internacional. Hoje, porém, parte do capital e das terras acumuladas voltaram ao setor imobiliário.

Segundo um professor de Arquitetura e Urbanismo, em meio às entrevistas feitas para a construção desta pesquisa, as elites de Piracicaba passaram a se envolver com o setor imobiliário, de um jeito ou de outro, a partir do *boom* dos anos 2000:

“A gente tem aí uma sobreposição de vários grupos econômicos que têm poder local e que vão tanto participar da administração, cooptando e se apropriando do Estado, quanto têm grandes interesses no setor imobiliário. Então, várias frações da elite local começaram ou sempre tiveram esse interesse no imobiliário, ou por serem proprietários fundiários que têm interesse nessa máquina especulativa ou então que, nesse período do *boom*, se reorientaram para o imobiliário porque era um setor muito lucrativo. Então isso passou, inclusive, a influenciar muito a atuação do

6 Associação de sociedades, sem caráter definitivo, para a realização de determinado empreendimento comercial, dividindo as suas obrigações, lucros e responsabilidades; consórcio.

Estado: o governo local tornou-se um grande parceiro da atividade imobiliária, em que os interesses dessas elites locais estão todos imbricados com os interesses imobiliários e estavam [as elites locais] representados na máquina pública”.

Como parte do acordo entre prefeitura, governo do estado e Hyundai, fruto da guerra fiscal feita entre os primeiros para trazer esta última, a prefeitura de Piracicaba comprou terras de plantação canavieira no Santa Rosa, com objetivo de as terraplanar e doar para a multinacional construir sua fábrica. Aprovou também, com a Câmara de Vereadores, a Lei Complementar 222/08, possibilitando a expansão do perímetro urbano para a região nordeste, e a Lei Municipal nº 6.336, que prevê, além da doação do terreno, diversos subsídios e incentivos fiscais para a multinacional e suas indústrias satélites⁷. Essa expansão e os investimentos na região permitiram, por fim, além da construção da Hyundai, a da Reserva Jequitibá, que ficaria ao lado de onde seria a fábrica da multinacional, em terras que, à época, também eram plantações de cana-de-açúcar da Cosan.

Além de levar toda a infraestrutura urbana até essas terras, o município e o estado também investiram milhões de reais em empreendimentos como o anel viário, feito para escoar a produção da Hyundai, mas que também se tornou um fator de valorização do Reserva Jequitibá, incrementando seus atrativos de mobilidade.

Assim, a partir de medidas como as descritas acima, criam-se novos vazios urbanos (G1, 2018). Os vazios acontecem em áreas

7 Indústrias fornecedoras de peças para a Hyundai, muitas também sul-coreanas, que vieram junto dela para Piracicaba.

construídas, em que um setor imobiliário poderoso determina preços de imóveis irrealistas para boa parte da população e mantém esses preços, apesar de quase ninguém poder pagá-los; e em áreas não construídas, onde se espera a valorização especulativa para iniciar-se a construção. Dessa maneira, a população pobre das áreas valorizadas, não conseguindo mais morar ali, migra para as franjas da cidade, onde os imóveis são mais baratos, ou ocupa áreas de risco ambiental, terras que estão fora do mercado legal, que as exclui (Maricato, 2015).

Em 2003, uma gestão petista na prefeitura de Piracicaba enviou para a Câmara Municipal um projeto de Plano Diretor que determinava o congelamento do perímetro urbano do município, para que o desenvolvimento da cidade ocupasse os vazios que, à época, já formavam metade de seu território. Com a troca do Poder Executivo municipal, no ano seguinte, para uma gestão do PSDB, o projeto foi revisto pela prefeitura, que retirou do texto esse congelamento estabelecido (Sorrentino, 2023). Nos anos seguintes, o perímetro foi expandido diversas vezes, viabilizando empreendimentos imobiliários de incorporação urbana (Otero, 2016) e levando grandes remessas de lucro aos donos de terra, aos incorporadores, às construtoras e às imobiliárias, aumentando, por consequência, os vazios urbanos.

O Reserva Jequitibá, além de se beneficiar da infraestrutura e do anel viário, também teve suas terras valorizadas pela construção de um Instituto Federal e de uma Fatec⁸ dentro de seu perímetro,

8 Faculdade de Tecnologia.

ambos feitos pela prefeitura, como mostra a Figura 1. Segundo um professor entrevistado para a composição deste trabalho:

“Tem uma série de equipamentos que vão valorizando uma área que não tinha absolutamente nada. Era a terra mais barata da cidade em 2001. Em 2015, que é o fim do nosso levantamento, ela já era uma das mais valorizadas e, nesse tempo, foi a que mais se valorizou. Teve uma valorização de 2500% a terra ali”.



Figura 1. Material publicitário do empreendimento Reserva Jequitibá, mostrando empreendimentos já existentes, como o Alphaville, e outros, que estão descritos como "Breve Lançamento", projetos que ainda nem foram construídos. Ao fundo, vemos a fábrica da Hyundai

Fonte: Reserva Jequitibá.

A elite piracicabana, a princípio, relutou em mudar seu local de permanência na cidade, mas, aos poucos, foram partindo da centralidade histórica em que viviam para esses condomínios fechados de alto padrão — algo que outras cidades fizeram no século passado (Otero, 2016). Sua enfim mudança, além de acontecer em decor-

rência do discurso de insegurança pública, prova a necessidade das elites de autossegregação para deixarem óbvias as diferenças de classe, revoltando-se contra um contexto histórico de apropriação, pela classe trabalhadora, de espaços até então exclusivos à ela e à classe média. Isso encontra ressonância nas manifestações raivosas da elite durante os anos de governo de Lula e Dilma⁹, atos esses que exemplificam bem o “vício principal de uma pessoa má” em “estar mais preocupado com os outros do que consigo mesma” (Zizek, 2014, p. 67) e coincidem com a época desse enfim abandono da centralidade por parte das elites piracicabanas e sua migração para os loteamentos fechados de alto padrão.

Suportando tudo isso, em meio às repetidas expansões do perímetro urbano e à cooptação dos recursos públicos — por meio, principalmente, do provimento de infraestruturas — estão os discursos feitos pelo poder público e reproduzidos pela mídia que associam os empreendimentos imobiliários ao crescimento econômico, que, por sua vez, é associado, indiretamente, ao benefício de todos.

Assim, a elite, o poder público e a mídia fazem uma coalizão para defenderem os interesses da elite (Otero, 2016), a qual busca impor um sistema que gire em torno desses interesses, por meio de um consenso habilidosamente construído e difundido entre a população, manipulando-a a ir contra os próprios interesses,

9 Para ler mais sobre o ódio de classe, ver as colunas de Danuza Leão no jornal Folha de São Paulo; os comentários de uma professora da PUC-Rio no *Facebook* questionando se aeroportos viraram rodoviária e de socialites paulistanas sobre um nordestino ser presidente da República, os dois últimos em matérias no site Pragmatismo Político.

reproduzindo o discurso da coalizão, que, dessa forma, torna-se hegemônico (Santos, 2016).

No caso da Hyundai, os discursos hegemônicos falaram muito de um crescimento da cidade, de um investimento e de uma geração de empregos. No entanto, não se falou quanto exatamente estava sendo investido e onde, ou como a cidade cresceria de acordo com essa empreitada e as suas consequências. Também foi deixada de lado a discussão de como a Hyundai impactaria a taxa de desemprego real do município.

Outro entrevistado, professor de Geografia Econômica, reiterou que a Hyundai está na quarta revolução industrial: a revolução dos robôs, da *internet* e da *big data* – a revolução do Toyotismo. Assim, como as outras multinacionais que chegam ao Brasil, a Hyundai é uma indústria enxuta, que emprega pouca mão de obra na produção. Com as revoluções tecnológicas, vêm também as reorganizações produtivas. As indústrias de hoje, como a Hyundai, além de empregarem menos mão de obra, flexibilizam a produção o máximo possível, terceirizando todos os serviços que puderem. Faz-se, assim, a terceirização irrestrita, respaldada pela reforma trabalhista aprovada em 2017¹⁰ por Michel Temer, que assumiu a presidência da república após um golpe de Estado na presidenta Dilma Rousseff, tornando o trabalho cada vez mais precarizado.

10 No Brasil, a reforma trabalhista de 2017 foi um golpe profundo nos sindicatos, como pode-se ver através da alteração que fez no Art. 579 da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), estabelecendo que a contribuição sindical será facultativa, devendo o empregado requerer o desconto previamente ao empregador, autorizando-o de forma prévia (por escrito), voluntária, individual e expressa.

Assim, percebe-se que a flexibilização das leis trabalhistas é demanda das novas organizações produtivas: as elites nacionais, que se juntam ao capital internacional (Ferreira, 2005), e as mídias tradicionais pressionam o poder público para isso. Para comprovar essa tese, Takami (2017) realizou um questionário através do qual podemos ver essa demanda nas respostas de três multinacionais automotivas asiáticas, sendo elas Hyundai, Honda e Toyota, que estão instaladas em diferentes cidades do estado de São Paulo. Dessa maneira, elas dizem que a atividade sindical causa insegurança e que, por isso, irão terceirizar todo o trabalho possível, de acordo com as leis – vale lembrar que o enfraquecimento dos sindicatos pelo neoliberalismo e as relações flexíveis de produção foram analisados por Bauman (2005) e por muitos outros teóricos. A Hyundai disse ter levado em consideração, na escolha de Piracicaba para a instalação de sua fábrica, o fato dos acordos coletivos de trabalho serem feitos localmente, convergindo com o teorizado por Harvey (2005) sobre a atuação do empreendedorismo urbano para a atração dos capitais internacionais, oferecendo negociações trabalhistas locais ao invés das nacionais.

Portanto, tivemos o anúncio da vinda dessa multinacional para Piracicaba em 2008, com a promessa do crescimento da cidade e de sua economia, contando com a geração de empregos, mas sua indústria, moderna tecnologicamente, já não gera tantos empregos quanto o previsto, sendo boa parte tão precarizada quanto possível – segundo seu sítio eletrônico, a Hyundai (2023) gera cinco mil empregos diretos e vinte mil indiretos. Para a edificação da Hyundai, é expandido o perímetro urbano, transformando e valorizando terras rurais em urbanas, viabilizando, assim, a construção de um empreendimento de elite ao lado da Hyundai – é o caso, previa-

mente discutido, da Aguassanta, *holding* da Cosan, sociedade e empresa do maior expoente da elite local, o bilionário Rubens Ometto.

Além do anel viário construído pelo governo do estado de São Paulo, a prefeitura gastou 60% de suas despesas correntes entre 2008 e 2010 em “vultosos investimentos” para atrair a multinacional Hyundai (Terci; Goulart; Otero, 2017, p. 168). Parte deles foram a pavimentação de ruas, a iluminação pública, a construção de guias, sarjetas e galerias para o escoamento de águas pluviais e o estabelecimento de redes de água e esgoto (Piracicaba, 2008). Além desses investimentos, a prefeitura concedeu isenções fiscais – algumas por vinte anos, outras para sempre.

Na entrevista com o professor de Geografia, ele mencionou também uma fábrica da cervejaria Skol que deixou Rio Claro (município vizinho de Piracicaba), após décadas de funcionamento, no momento em que a prefeitura anunciou que a sua isenção da taxa de água seria suspensa e que, portanto, a empresa passaria a pagar pelo consumo. O que impediria a Hyundai de fazer o mesmo, caso seus subsídios acabassem? Com a guerra fiscal entre regiões, outras cidades poderiam oferecer algo mais competitivo e o que impediria que essas multinacionais esparramadas pelo território nacional também ajam como a Skol, caso discordem de mudanças em leis trabalhistas e ambientais? Como dito pelo professor entrevistado e também por Harvey (2005) e Acselrad (2013b), a mobilidade não é mais problema para as multinacionais de hoje, que podem facilmente sair de um país para outro atrás das melhores condições.

Nesse raciocínio, uma funcionária da Hyundai entrevistada para essa pesquisa assegurou que a empresa cumpre todas as normas e legislações ambientais, dizendo que, como gestora ambiental,

“acredito que eles estão se empenhando muito para atender todas as legislações aplicáveis” e que “tudo que é legislação aplicável a gente está desenvolvendo, a gente está dentro e está fazendo”. Assim, essa fala não confirma, para o caso da Hyundai, o teorizado por Acselrad (2013b), de que as multinacionais dispersam suas fábricas poluentes para países que oferecem a desregulamentação ambiental como um atrativo competitivo, mas também não o contradiz.

São poderosas as forças políticas que influenciam a flexibilização da legislação ambiental no Brasil, tendo elas conseguido uma importante vitória na aprovação do novo Código Florestal em 2012, uma derrota a todos os outros entes relacionados. Elas empreitam novas investidas, como a mudança na lei do licenciamento ambiental, flexibilizando sua regulamentação, entre outros pontos, e agregando à guerra fiscal entre estados uma guerra anti-ambiental, que colabora para a atração de empreendimentos nacionais e internacionais. Uma improvável mudança na legislação ambiental, no sentido contrário de regulamentação, que impusesse leis mais rigorosas e conservacionistas, poderia *deslocalizar* essas multinacionais para países com uma legislação ambiental mais flexível, as quais o fariam como forma de chantagem.

Dessa maneira, conclui-se que, para municípios como Piracicaba terem sucesso em seu empreendedorismo urbano, é vital a contínua subordinação das localidades ao capital internacional, cedendo às suas imposições. O problema é que até mesmo esse sucesso não resolve os problemas urbanos, mas sim os agrava. É indiscutível que a vinda dessas indústrias aumenta o número de empregos diretos e indiretos, além do consumo e do repasse de dinheiro do Estado ao município. Entretanto, como é notável ao se

analisar relatórios sobre as desigualdades no Brasil e no mundo, o bem viver de todos não está atrelado ao crescimento econômico: o dinheiro gira, mas acaba nos mesmos bolsos.

O contra-argumento à meritocracia e às bases de exploração e lucro do capitalismo é o de que são necessários, sempre, muitos perdedores para poucos vencedores, muitos pobres para poucos ricos, sendo esse mesmo preceito parte implícita do argumento da própria competitividade das guerras fiscais, que se tornam guerras ferozes entre municípios, regiões e países. É notória a guerra para atrair multinacionais, investimentos e capital, pois todos sabem que o sucesso é limitado. Não são todos que podem ganhar: precisam guerrear para isso.

No centro dessa competitividade, está a vitória que parece ser de um grupo, mas que, na realidade, é de poucos indivíduos. O caso de Piracicaba ilustra bem isso: por trás dos discursos do poder público de que a expansão do perímetro urbano beneficiaria a todos, pois traria investimento e crescimento econômico, está o lucro da pequena elite local, dos empresários e donos de terra, do setor imobiliário e do capital internacional.

Portanto, a competitividade nos faz crer que essas guerras, que dizem serem nossas, não nos beneficiam. Somos, todos e todas, perdedores no sistema capitalista global, uma humanidade explorada que precisa recuperar a compaixão entre os povos, a solidariedade entre diferentes grupos e o respeito entre seres vivos, lutando pela igualdade e pelo respeito às diferenças.

Ao contrário das guerras do capitalismo, orientando nossa luta internacionalista devem estar as vidas e não a economia. Deve estar o sonho de um outro mundo, as utopias em que as tecnologias sirvam à humanidade, em que a ciência tenha princípios e

fins. Um mundo em que as indústrias produzam bens duráveis e necessários, e não objetos que nos alienam. Um mundo em que as cidades sejam lugares sustentáveis do coletivo, de comunidades que trabalham e vivem para que todos e todas tenham suas necessidades supridas, suas criatividade livres para serem desenvolvidas e suas vidas liberas para serem felizes. Um mundo em que as pessoas vivam bem.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A chegada da Hyundai foi fruto do desenvolvimento urbano e rural de Piracicaba, da atuação de diferentes agentes sociais e políticos, com desiguais relações e monopólios de poder, e da articulação entre os contextos local e global. Piracicaba fez uma guerra fiscal com outros municípios e estados para conseguir trazer a Hyundai ao município, oferecendo isenções fiscais, infraestrutura urbana e um terreno já terraplanado para a construção da fábrica. Os investimentos milionários feitos pelo poder público municipal e estadual para cumprir essas promessas foram realizados em uma região, até então, plantada com cana-de-açúcar. As terras vizinhas à nova fábrica da Hyundai, terras da Aguassanta, maior empresa de açúcar e álcool do Brasil, foram valorizadas, impulsionando a empresa a criar uma filial de desenvolvimento imobiliário e transformar essas terras em condomínios fechados (enclaves fortificados) para a elite do município.

Na pretensão de buscar investimentos, a prefeitura de Piracicaba e o governo do estado de São Paulo atuaram para viabilizar negócios do grande capital. Considerando as discussões e reflexões

trazidas nesse artigo, Piracicaba tende a continuar sujeita aos interesses desse capital, sob a chantagem da ameaça de deslocalização. Vê-se que o caminho para um mundo em que as pessoas vivam bem não está na competição entre localidades pelos investimentos do grande capital, mas sim na solidariedade e na construção de outras relações sociais e formas de se estar no mundo.

REFERÊNCIAS

ACSELRAD, H. Desigualdade ambiental, economia e política. *Astrolabio*, Córdoba, n. 11, 2013a. Disponível em: <https://revistas.unc.edu.ar/index.php/astrolabio/article/view/5549/7394>. Acesso em: 5 dez. 2023.

ACSELRAD, H. Liberalização da economia e flexibilização das leis – o meio ambiente entre o mercado e a justiça. *Revista de Educação, Ciências e Matemática*, [S.l.], v. 3, n. 3, 2013b. Disponível em: <https://publicacoes.unigranrio.edu.br/index.php/recm/article/view/2549/1199>. Acesso em: 5 dez. 2023.

ALVES-MAZZOTTI, A. J.; GEWANDSZNAJDER, F. *O método nas ciências naturais e sociais: pesquisa quantitativa e qualitativa*. São Paulo: Pioneira Thomson Learning, 2004.

BAUMAN, Z. *Identidade: entrevista a Benedetto Vecchi*. Rio de Janeiro: Zahar, 2005.

BILAC, M. B. B.; TERCI, E. T.; PADILHA, D. A.; MAESTRELLO, A. P. V. *Piracicaba: a aventura desenvolvimentista 1950-1970*. São Paulo: MB Editora, 2001.

BILAC, M. B. B.; TERCI, E. T. *Piracicaba: de centro policultor a centro canavieiro (1930-1950)*. São Paulo: MB Editora, 2001.

FERREIRA, J. S. W. A cidade para poucos: breve história da propriedade urbana no Brasil. In: SIMPÓSIO INTERFACES DAS REPRESENTAÇÕES URBANAS EM TEMPOS DE GLOBALIZAÇÃO. 2005, Bauru. *Anais* [...]. Bauru: Unesp, 2005. Disponível em: https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/5666586/mod_resource/content/1/propurb.pdf. Acesso em: 5 dez. 2023.

- GIL, A. C. *Como elaborar projetos de pesquisa*. São Paulo: Atlas, 2009.
- GONDIM, L. M. P.; LIMA, J. C. *A pesquisa como artesanato intelectual: considerações sobre método e bom senso*. São Carlos: EdUFSCar, 2006.
- HARVEY, D. *A produção capitalista do espaço*. São Paulo: Annablume, 2005.
- HYUNDAI. A Hyundai Motor Brasil. *Hyundai*, 2023. Disponível em: <https://www.hyundai.com.br/a-hyundai.html>. Acesso em: 13 nov. 2023.
- MACHADO, I. J. R. et al. *Sociologia hoje: volume único – ensino médio*. São Paulo: Ática, 2013.
- MARICATO, E. *Para entender a crise urbana*. São Paulo: Expressão Popular, 2015.
- MINAYO, M. C. S. Ciência, técnica e arte: o desafio da pesquisa social. In: MINAYO, M. C. S. (org.). *Pesquisa social: teoria, método e criatividade*. Petrópolis: Vozes, 1994.
- MOREIRA, S. V. Análise documental como método e como técnica. In: DUARTE, J.; BARROS, A. (orgs.). *Métodos e técnicas de pesquisa em comunicação*. São Paulo: Editora Atlas S.A., 2010.
- NEME, M. *História da fundação de Piracicaba*. Piracicaba: Editora Franciscana; Instituto Histórico e Geográfico de Piracicaba (IHGP), 1974.
- NETO, O. C. O trabalho de campo como descoberta e criação. In: MINAYO, M. C. S. (org.). *Pesquisa social: teoria, método e criatividade*. Petrópolis: Vozes, 1994.
- NETTO, C. E. *Piracicaba que amamos tanto*. São Paulo: Instituto Histórico e Geográfico de Piracicaba (IHGP), 2015.
- OTERO, E. V. *Reestruturação urbana em cidades médias paulistas: a cidade como negócio*. Tese (Doutorado em Planejamento Urbano e Regional) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2016. Disponível em: <https://teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16139/tde-19122016-152727/publico/estevamvanale>. Acesso em: 5 dez. 2023.

PEREIRA, R. Com projeto para 4 mil moradias em estudo, Piracicaba tem 43,3 mil lotes vazios. *G1*, 2018. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/piracicaba-regiao/noticia/com-projeto-para-4-mil-moradias-em-estudo-piracicaba-tem-433-mil-lotes-vazios.ghtml.ghtml>. Acesso em: 19 abr. 2021.

PEREIRA, S. B. *Centralidade urbana e lutas sociais: a associação dos favelados de Piracicaba*. 93 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto de Geociências e Ciências Exatas, Universidade Estadual Paulista, Rio Claro, 2012. Disponível em: <https://repositorio.unesp.br/server/api/core/bitstreams/55029e17-aec2-430d-946e-77efd88bcb80/content>. Acesso em: 5 dez. 2023.

PIRACICABA. *Lei nº 6.336, de 15 de outubro de 2008*. Institui o Programa Especial de Incentivo ao Setor Automotivo do Município de Piracicaba e dá outras providências. Piracicaba: Câmara Municipal, [2008]. Disponível em: <https://legislacaodigital.com.br/Piracicaba-SP/LeisOrdinarias/6336/m3>. Acesso em: 22 mar. 2019.

PORTAL DO GOVERNO DE SÃO PAULO. Governo e Hyundai assinam protocolo para instalar unidade em Piracicaba. *Portal do governo de São Paulo*, 2008. Disponível em: <http://www.saopaulo.sp.gov.br/spnoticias/ultimas-noticias/governo-e-hyundai-assinam-protocolo-para-instalar-unidade-em-piracicaba-1/>. Acesso em: 1 mar. 2019.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE PIRACICABA. Hyundai inaugura fábrica em Piracicaba. *Prefeitura do município de Piracicaba*, 2012. Disponível em: <https://piracicaba.sp.gov.br/noticias/hyundai-inaugura-fabrica-em-piracicaba/>. Acesso em: 20 fev. 2024.

RESERVA JEQUITIBÁ. *Bairro planejado de uso misto está associado à ideia de sustentabilidade*. Reserva Jequitibá, 2021. Disponível em: <https://www.reservajequitiba.com.br/noticia-gazeta-piracicaba-bairro-planejado-de-uso-misto-esta-associado-a-ideia-de-sustentabilidade.php>. Acesso em: 4 maio 2021.

SANTOS, B. S. A Esquerda do futuro: uma sociologia das emergências. *Carta Maior*, 2016. Disponível em: <https://www.reservajequitiba.com.br/noticia-gazeta-piracicaba-bairro-planejado-de-uso-misto-esta-associado-a-ideia-de-sustentabilidade.php>. Acesso em: 28 mar. 2019.

SANTOS, M. *Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal*. Rio de Janeiro: Record, 2000. p. 46.

SCHWARCZ, L. M. *Sobre o autoritarismo brasileiro*. São Paulo: Companhia das Letras, 2019.

SELINGARDI-SAMPAIO, S. *Indústria e território em São Paulo: a estruturação do Multicomplexo Territorial Industrial Paulista: 1950-2005*. Campinas: Editora Alínea, 2009.

SEVERINO, A. J. *Metodologia do trabalho científico*. São Paulo: Cortez, 2007.

SORRENTINO, F. P. *Estudo de caso sobre um empreendimento imobiliário no interior paulista: pesquisa histórica, análise crítica e escrita literária para uma narrativa contra-hegemônica*. Dissertação (Mestrado em Ecologia Aplicada) – Faculdade de Ecologia de Agroecossistemas, Universidade de São Paulo, Piracicaba, 2023. Disponível em: <https://bit.ly/3VAnwXZ>. Acesso em: 9 nov. 2023.

SOUZA, J. *A elite do atraso: da escravidão à Lava Jato*. Rio de Janeiro: Leya, 2017.

SPOSITO, M. E. B.; GÓES, E. M. *Espaços fechados e cidades: insegurança urbana e fragmentação socioespacial*. São Paulo: Editora Unesp, 2013.

TAKAMI, S. T. *A importância dos linkages e dos serviços para as indústrias automotivas no corredor asiático no Estado de São Paulo*. Tese (Doutorado em Geografia) – Instituto de Geociências e Ciências Exatas, Universidade Estadual Paulista, Rio Claro, 2017. Disponível em: <https://repositorio.unesp.br/items/f38a8d42-3644-4068-8458-e31ff730ec3b>. Acesso em: 5 dez. 2023.

TERCI, E. T. *et al. Desconcentração industrial: impactos socioeconômicos e urbanos no interior paulista (1970-1990)*. São Paulo: MB Editora, 2005.

TERCI, E. T.; GOULART, J. O.; OTERO, E. V. Dinâmica econômica e empresariamento urbano em cidades médias sob o impacto da reestruturação produtiva. *Nova Economia*, Belo Horizonte, v. 27, n. 1, 2017. Disponível em: <https://revistas.face.ufmg.br/index.php/novaeconomia/article/view/2825/1944>. Acesso em: 5 dez. 2023.

VILLAÇA, F. O território e a dominação social. *Margem Esquerda: ensaios marxistas*, São Paulo, v. 1, n. 24, p. 31-36, 2015.

ZIZEK, S. *Violência: seis reflexões laterais*. São Paulo: Boitempo, 2014.