

**UNIVERSIDADE DO VALE DO PARAIBA
INSTITUTO DE PESQUISA E DESENVOLVIMENTO**

ELISEU RIBEIRO DE MOURA

SISTEMA DE CIRCULAÇÃO E DE TRANSPORTE E O ESPAÇO URBANO NA
CIDADE DE SÃO JOSÉ DOS CAMPOS: UM ESTUDO MULTITEMPORAL

São José dos Campos – SP

2006

ELISEU RIBEIRO DE MOURA

SISTEMA DE CIRCULAÇÃO E DE TRANSPORTE E O ESPAÇO URBANO NA
CIDADE DE SÃO JOSÉ DOS CAMPOS: UM ESTUDO MULTITEMPORAL
Circulation and transport system and urban space in the city of São José dos Campos: a
multitemporal study

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional, da Universidade do Vale do Paraíba, como complementação dos créditos necessários para a obtenção do título de Mestre em Planejamento Urbano e Regional.

Orientadora: Profa. Dra. Sandra Maria Fonseca Costa

São José dos Campos – SP
2006

M885s

Moura, Eliseu Ribeiro de
Sistema de circulação e de transporte e o espaço urbano na cidade de
São José dos Campos: um estudo multitemporal/ Eliseu Ribeiro de Moura.
São José dos Campos: UniVap, 2005.
129f.: il.; 30cm.

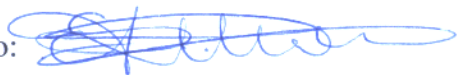
Dissertação apresentada ao Programa de Pós Graduação em Planejamento Urbano e
Regional do Instituto de Pesquisa e Desenvolvimento da Universidade do Vale
do Paraíba, 2006.

1. Engenharia de transporte 2. Espaço urbano 3. Planejamento Urbano 3. São José
dos Campos I.. Costa, Sandra Maria Fonseca , Orient. II. Título

CDU: 711.4:625

Autorizo, exclusivamente para fins acadêmicos e científicos, a reprodução total ou parcial desta dissertação, por processo fotocopiador ou transmissão eletrônica.

Aluno:



Data:

31/08/06

**“SISTEMA DE CIRCULAÇÃO E DE TRANSPORTE E O ESPAÇO URBANO NA CIDADE DE
SÃO JOSÉ DOS CAMPOS – UM ESTUDO MULTITEMPORAL”**

Eliseu Ribeiro de Moura

Banca Examinadora:

Prof. Dr. **ANTONIO GUIMARÃES** (UNIVAP) _____

Prof.^a. Dra. **SANDRA MARIA FONSECA DA COSTA** (UNIVAP) _____

Prof. Dr. **LUCIENE CRISTINA RISSO** (UNESP) _____

Prof. Dr. Marcos Tadeu Tavares Pacheco
Diretor do IP&D - UniVap

Dedico

A minha esposa Janete e aos nossos filhos, Júlia, Junior e Giovanna.

AGRADECIMENTOS

Primeiramente agradeço a Deus, criador de todas as coisas, orientador da minha vida por ter me dado força, garra e perseverança para vencer mais este desafio;

Agradeço aos meus pais, Pedro e Odete, pela formação que me deram mesmo diante das muitas dificuldades;

Agradeço a minha esposa Janete, pela força, amor e incentivo nos momentos de desânimo e cansaço;

Agradeço aos professores e aos colegas do curso;

Agradeço a minha orientadora Sandra Maria Fonseca da Costa pela ajuda, amizade e dedicação. Suas críticas e sugestões contribuíram para que um melhor resultado final fosse obtido;

Agradeço ao Governo do Estado de São Paulo, que através do programa Bolsa Mestrado possibilitou auxílio financeiro que me permitiu desenvolver este trabalho;

Por fim, agradeço a todas aquelas pessoas que de alguma maneira contribuíram para que fosse possível alcançar meus objetivos.

“Morador e motorista que passa pela rua: enquanto o morador deseja segurança e qualidade de vida para si e seus familiares, o motorista que passa pela rua deseja fluidez”. (VASCONCELLOS, 1996, p.91)

SISTEMA DE CIRCULAÇÃO E DE TRANSPORTE E O ESPAÇO URBANO NA CIDADE DE SÃO JOSÉ DOS CAMPOS: UM ESTUDO MULTITEMPORAL

RESUMO

O objetivo desta pesquisa é analisar multitemporalmente (1962 à 1985) o arranjo espacial urbano do município de São José dos Campos, caracterizado por um espraiamento e dispersão de sua mancha urbana, impulsionada por um ciclo de crescimento econômico apoiado na industrialização, e relacioná-lo com as condições disponibilizadas à população, pelo Poder Público, no tocante à sua acessibilidade e mobilidade urbanas. A presente pesquisa torna evidente a escolha do automóvel como meio de transporte necessário e eficaz dentro do que se exigia para a aplicação desse modelo de crescimento urbano, apoiado na periferização da cidade e na especulação imobiliária. A pesquisa aborda a formulação e o caráter das políticas públicas voltadas ao atendimento da circulação e a mobilidade, que classes sociais tentaram atender e as condições permitidas a apropriação do espaço de circulação pelo amplo espectro da população. As questões levantadas na pesquisa são sobretudo, contemporâneas; exigindo soluções do Poder Público no campo do Planejamento Urbano, e não apenas intervenções adaptando a cidade ao caos do trânsito de veículos automotores. O espaço de circulação é suporte para o funcionamento e fornece a conectividade indispensáveis aos espaços de produção, de consumo e de reprodução social, e, portanto, deve ser objeto de planejamento. Este trabalho tentou compreender as relações existentes entre o padrão de crescimento espraiado e disperso, formador de tentáculos com grandes vazios urbanos e a produção do espaço de circulação no município de São José dos Campos, no período compreendido entre 1962 e 1985.

Palavras- chaves: Acessibilidade, Mobilidade, Planejamento Urbano.

Circulation and transport system and urban space in the city of São José dos Campos: a multitemporal study

ABSTRACT

The objective of this research is to analyze, from 1962 to 1985, the urban space arrangement of city of São José dos Campos, characterized for an urban sprawling and a dispersion of its urban area, stimulated for a economic growth based in industrialization, and relate this with the available conditions to population, by Public Politics, considering their accessibility to urban displacement. This research permitted understand that preference by automobile as main system of transportation established an urban growth model supported by city peripheryzation and by real state, associated to another facts. It still approaches the formulation and character of public politics considering the circulation and dislocation that were attended and which social classes it attended. Some questions that this research wound up are contemporary and demand solutions from Government in respect to Urban Planning and not just interventions adapting city to the traffic chaos. the space of circulation is important to make production space works and permits its connectivity to space of consume and social reproduction and, in this case, is object of planning. In this sense, this research studied the relationship between urban growth pattern and the production of space of circulation in the municipality of São José dos Campos, meaning during 1962 and 1985.

Keywords: Accessibility, Mobility, Urban Planning.

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 2.1. População absoluta de São José dos Campos, Taubaté, Jacareí e demais municípios da região do Vale do Paraíba Paulista– 2005	33
Gráfico 2.2. Valor Adicionado Fiscal de São José dos Campos, Taubaté, Jacareí e demais municípios da região do Vale do Paraíba - 2005.....	33
Gráfico 2.3. % de automóveis em relação ao total de veículos automotores.....	37
Gráfico 2.4. % de automóveis em relação ao total de veículos – Brasil, regiões brasileiras e município de São José dos Campos.....	38
Gráfico 2.5. Crescimento (em %) da frota de automóveis – município de São José dos Campos – 1998/2002.....	38
Gráfico 2.6. Crescimento/ retração (em %) da frota de ônibus – município de São José dos Campos – 1998/2002.....	39
Gráfico 2.7. Faixa de rendimentos – 10 anos ou mais – Brasil e município de São José dos Campos.....	40
Gráfico 3.1. Crescimento (em %) da mancha urbana por regiões – São José dos Campos – 1953 – 1962.....	50
Gráfico 3.2. Crescimento (em %) da mancha urbana por regiões – São José dos Campos – 1962 – 1973.....	52
Gráfico 3.3. Crescimento (em %) da mancha urbana por regiões – São José dos Campos – 1973 – 1985.....	52

Gráfico 3.4. Crescimento (em %) da mancha urbana por regiões – São José dos Campos – 1985.- .1997.....	54
Gráfico 3.5. Níveis de ocupação urbana – 1962 (%).....	58
Gráfico 3.6. Níveis de ocupação urbana – 1973 (%).....	68
Gráfico 3.7. Níveis de ocupação urbana – 1985 (%).....	76
Gráfico 3.8. São José dos Campos – Crescimento vegetativo (%) – 1950 – 1980.....	88
Gráfico 3.9. São José dos Campos – Fluxo migratório (%) – 1950 – 1980.....	89
Gráfico 3.10. São José dos Campos – População absoluta – 1940 – 1991.....	89
Gráfico 3.11. São José dos Campos – População urbano – rural -1940 – 1991.....	90
Gráfico 3.12. São José dos Campos – Taxa de urbanização - 1940 – 1991.....	90

LISTA DE FIGURAS

Figura 1.1. Carroça- pipa para distribuição de água – década de 1930.....	19
Figura 1.2. Carroça de lixo – década de 1930.....	20
Figura 2.1. Distâncias de São José dos Campos	31
Figura 2.2. Croqui temático – Área urbana de São José dos Campos.....	32
Figura 2.3. Rodovia BR 116.....	35
Figura 2.4. Trajeto monotrilho.....	47
Figura 3.1. Arruamentos do município de São José dos Campos – 1962, 1973 e 1985.....	56
Figura 3.2. Região Central de São José dos Campos – década de 1930.....	58
Figura 3.3. Região Central de São José dos Campos – década de 1940.....	59
Figura 3.4. Região Central de São José dos Campos – década de 1940.....	59
Figura 3.5.Zona Central, Norte e Sul – 1962.....	62
Figura 3.6. Região Central, Leste e Sudeste - 1962.....	63
Figura 3.7. Região Leste -1962.....	64
Figura 3.8. Região Sul - 1962.....	66
Figura 3.9. Região Sul – 1962.....	67
Figura 3.10. Região Central, Oeste e Sul – 1973.....	70
Figura 3.11. Região Sudeste –1973.....	71
Figura 3.12. Região Sul – 1973.....	72
Figura 3.13. Região Sul - 1973.....	74
Figura 3.14. Região Leste – 1973.....	75
Figura 3.15. Região Central, Oeste e Sul– 1985.....	78
Figura 3.16. Região Sudeste – 1985.....	79

Figura 3.17. Região Leste – 1985.....	81
Figura 3.18. Região Sul e Oeste – 1985	82
Figura 3.19. Região Oeste – 1985.....	83
Figura 3.20. Anel viário municipal - 2006.....	95
Figura 3.21. Contorno do anel viário municipal -	96
Figura 3.22. Pavimentação da rua XV de Novembro e apedregulhamento da avenida Dr. Mário Galvão – Década de 1940.....	98
Figura 3.23. Pavimentação do viaduto de Santana – Década de 1940.....	98

LISTA DE TABELAS

Tabela 2.1. Divisão do município de São José dos Campos.....	30
Tabela 2.2. Número de habitantes por automóvel – estado de São Paulo, Região Administrativa de São José dos Campos e município de São José dos Campos – 1998 – 2002.....	39
Tabela 2.3. Frota de ônibus e população absoluta – estado de São Paulo, Região Administrativa de São José dos Campos e município de São José dos Campos – 1998 – 2002.....	42
Tabela 2.4. Número de habitantes por ônibus – estado de São Paulo, Região Administrativa de São José dos Campos e município de São José dos Campos – 1998 – 2002.....	43

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	01
Contextualização.....	01
Objetivos.....	03
Objetivo Geral.....	03
Objetivos Específicos.....	04
Justificativa.....	04
Metodologia.....	05
CAPÍTULO 1..	07
TRANSPORTES, O ESPAÇO DA CIRCULAÇÃO E O ESPAÇO DA CIDADE.....	07
1.1 Circulação, acessibilidade e mobilidade.....	07
1.2 O espaço da circulação e o espaço da cidade.....	13
1.3 Aspectos históricos do transporte urbano.....	18
1.3.1 Aspectos históricos do transporte urbano no Brasil.....	19
1.3.2 Planejamento e transporte urbano.....	25
CAPÍTULO 2.....	30

O MUNICÍPIO DE SÃO JOSÉ DOS CAMPOS.....	30
2.1 Localização e aspectos gerais.....	30
2.2 Aspectos históricos da circulação de São José dos Campos.....	34
CAPÍTULO 3.....	48
O SISTEMA DE CIRCULAÇÃO E DE TRANSPORTES NO MUNICÍPIO DE SÃO JOSÉ DOS CAMPOS E O ESPAÇO URBANO.....	48
3.1 Expansão urbana e vias de circulação.....	48
3.1.1 O crescimento da mancha urbana de São José dos Campos após 1950.....	48
3.2 Periferização e a malha viária.....	55
3.3 Os planos e o sistema viário em São José dos Campos.....	84
3.3.1 Uma discussão sobre os planos.....	84
3.3.2 O plano de 1960.....	87
3.3.2.1 Uma introdução.....	87
3.3.2.2 O plano propriamente dito	93
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	112
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	115

INTRODUÇÃO

Contextualização

A análise da circulação é elemento essencial para determinar a evolução de um aglomerado e/ ou unidade urbano (a). Quanto maior for a dimensão da malha urbana maiores serão as dimensões das relações ali existentes, tornando necessário a compreensão do conjunto, dado a sua complexidade. “Com efeito, quanto mais as unidades urbanas aumentam de dimensão e complexidade, mais as relações internas tomam importância, pois nenhum setor pode bastar-se a si mesmo, e a dinâmica dos aglomerados só se realiza ao nível de seu conjunto” (CASTELLS, 1983, p. 275).

Portanto, partindo da análise do espaço de circulação, poderemos encontrar caminhos para o entendimento de como o espaço urbano está se estruturando e suas relações, pois este é resultado das interações e dos interesses dos vários grupos sociais, no tocante ao deslocamento.

O crescimento urbano disperso, ocorrido na cidade de São José dos Campos, criou condições diferenciadas de mobilidade e acessibilidade da população. A partir do exposto, alguns questionamentos se fazem necessários.

A) O município de São José dos Campos, em decorrência do surto industrial, da inauguração da rodovia Presidente Dutra, da instalação do complexo aeroespacial, entre outros fatores, a partir da 2ª metade do século XX, teve sua mancha urbana alongada, entremeada por grandes vazios urbanos. Muitos loteamentos só tiveram sua ocupação efetivada anos mais tarde, e coube ao poder público, em muitos casos, a dotação de infra-estrutura básica.

Ao tentar integrar os vários lugares extremos do município criando nova malha viária, o poder público (este diretamente interessado no controle do crescimento da mancha urbana, evitando a formação de vazios urbanos, combatendo a especulação imobiliária, otimizando os recursos físicos existentes em infra – estrutura, etc.) estaria sinalizando claramente ao setor imobiliário a continuidade da criação de novos loteamentos, cada vez mais distantes e muitos dos quais sem infra-estrutura? Ou seja, ao atender a necessidade de acessibilidade das populações residentes nas periferias redesenhando a malha viária, o poder público não estaria atendendo aos interesses do mercado imobiliário contribuindo para a manutenção do ciclo de expansão urbana periférica?

B) Uma outra questão levantada é a do custo do transporte intra- municipal que se eleva, visto que ao expandir a malha urbana interligando a periferia- periferia e periferia- centro aumenta-se a quantidade de quilômetros rodados, custos com manutenção da frota, etc. Caberia o ônus do transporte público às classes menos abastadas e dele totalmente dependentes?

C) O setor público estaria priorizando o transporte individual em detrimento do transporte coletivo? Ao interligar a malha viária criando corredores de circulação – anéis viários – estaria o poder público reafirmando a sua escolha pela política de transporte individual – o automóvel, das elites – em detrimento do transporte coletivo – das massas?

D) Qual a dinâmica que rege a produção do espaço de circulação?

E) O espaço de circulação (ruas, avenidas, rodovias) intramunicipal de São José dos Campos surgiu “naturalmente” com o crescimento da cidade (ao acaso, criado pela necessidade) ou foi objeto de planejamento? E que vias cumpriram o papel de

vetorização do crescimento periférico, trazendo acessibilidade aos lugares mais longínquos do centro?

F) O espaço de circulação estimularia novos usos do solo, contrariando a legislação municipal?

G) A dinâmica da circulação, tanto no espaço regional, quanto no intra-urbano são as mesmas, ou específicas?

Essas indagações moveram a realização da pesquisa mas não necessariamente são objetos desta pesquisa, dada a complexidade do tema.

Este trabalho pretende analisar as políticas municipais geradas nas últimas décadas no tocante à produção do espaço de circulação e relacioná-lo ao processo descontínuo de crescimento urbano.

Compreender a dinâmica, condições de mobilidade e acessibilidade da população/ crescimento urbano disperso/ políticas públicas implantadas, é o nosso interesse nesse trabalho.

Objetivos

Para o desenvolvimento desse trabalho alguns objetivos gerais e específicos foram definidos e são apresentados a seguir.

Objetivo geral

Através dessa dissertação de mestrado pretendeu - se atingir o seguinte objetivo geral:

- Compreender como se efetivou a construção do espaço de circulação, se foi objeto de planejamento, se esteve presente apenas no caráter intencional da esfera política, ou se as intervenções que se deram foram apenas para corrigir problemas inerentes ao fenômeno de urbanização que estava em andamento.

Objetivos específicos

Para alcançar o objetivo geral foram estabelecidos os seguintes objetivos específicos

- 1) Identificar os eixos viários, que de certo modo, foram vetores da expansão urbana descontinuada.
- 2) Verificar se as condições permitidas a apropriação do espaço de circulação pelo amplo espectro social, se realizou de forma equitativa ou essa apreensão foi desigual.
- 3) Identificar o papel do poder público em relação à dotação de infra-estrutura viária, dando sinais claros da manutenção do ciclo de parcelamento do solo nessas áreas, reforçando os mecanismos de segregação espacial e valorização da terra, contribuindo assim para os interesses especulativos.

Justificativa

A temática proposta nessa dissertação de mestrado – o estudo da acessibilidade e do espaço de circulação - possui caráter de relevância por se tratar de assunto desafiador à gestão pública e essencial à prática da cidadania.

Não é nosso intuito apresentar propostas inovadoras paradigmáticas, mas contribuir realizando uma leitura do processo urbano desencadeado no município de São José dos Campos, nas últimas décadas, de como se deu sua estruturação e, para isso, apoiando esse estudo na construção do espaço de circulação. O espaço de circulação intermedeia os espaços de produção, de reprodução social e de consumo, sendo vital na organização social e econômica dos municípios; é por ele que são realizados os fluxos de pessoas, bens e serviços.

Metodologia

Descreveremos a seguir as etapas metodológicas que nos orientaram para a produção deste trabalho de mestrado.

1) Formação de um banco de dados referente às variáveis econômicas, sociais, políticas e espaciais do município de São José dos Campos.

Utilizamos material de fontes oficiais, como a Fundação Estadual de Análise de Dados/ SEADE, a Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes, Ministério dos transportes, Prefeitura Municipal de São José dos Campos, entre outros.

A comparação de dados fez-se quando necessária, com dados complementares referentes à Região Administrativa de São José dos Campos, município de São Paulo, Estado de São Paulo, regiões brasileiras e Brasil, obtidas nas fontes acima citadas.

2) Levantamento e pesquisa de bibliografia específica relacionada com a temática: espaço de circulação, acessibilidade, transportes, urbanização e espaço intra – urbano e regional.

A consulta de planos diretores, leis de zoneamento, também foi necessária.

3) Análise de aerolevanteamento do município de São José dos Campos obtido através de vôos realizados nos anos 1962, 1963, 1975, 1985 e 2000.

Através dessas informações identificou-se como se efetivou a ocupação urbana do município, através da análise comparativa dos diferentes períodos.

Através do software Spring e do CD ROOM “Cidade Viva”, gerou-se uma coleção de mapas onde foi possível identificar o crescimento urbano, a formação dos vazios urbanos e os eixos viários existentes.

5) Análise do mapeamento realizado e elaboração das conclusões preliminares.

Na realização deste trabalho foram utilizados os seguintes materiais:

* Levantamento aerofotogramétrico do município de São José dos Campos na escala 1: 25.000, de 1962.

* Levantamento aerofotogramétrico do município de São José dos Campos na escala 1: 25.000, de 1973.

* Levantamento aerofotogramétrico do município de São José dos Campos na escala 1: 25.000, de 1985.

* Levantamento aerofotogramétrico do município de São José dos Campos na escala 1: 10.000, de 1997.

* CD Room "Cidade Viva".

* Software Spring, versão .

* Planos Diretores

CAPÍTULO 1

TRANSPORTES, O ESPAÇO DA CIRCULAÇÃO E O ESPAÇO DA CIDADE

1.1 Circulação, acessibilidade e mobilidade

Nesse capítulo discutiremos os conceitos de mobilidade e acessibilidade e sua relação com a circulação intra – urbana.

Introduzimos dois conceitos úteis para o entendimento do espaço de circulação: o de mobilidade e o de acessibilidade.

Lindemann (apud HENRIQUE, 2004, p. 9) observa que os conceitos de mobilidade e de acessibilidade, por estarem intimamente ligados, torna a tarefa de defini- los um tanto complexa. “Geralmente, o conceito de mobilidade é associado e, muitas vezes, confundido com o conceito de acessibilidade, principalmente quando os dois estão relacionados tão somente com a facilidade de deslocamentos”.

Segundo Vasconcellos (1996, p. 30), a mobilidade, na visão tradicional, é vista como “(...) habilidade de movimentar-se, em decorrência de condições físicas e econômicas”.

O local de trabalho, de lazer, as repartições públicas, comércio e serviços, etc., por não se localizarem geograficamente próximos, exigem a necessidade de mobilidade – de movimento de fluxos materiais (indivíduos, capital e mercadoria) e imateriais (idéias, etc.).

Henrique (2004, p. 9) difere mobilidade e acessibilidade no tocante à natureza de suas variáveis: “Na primeira, as variáveis associadas se relacionam a aspectos de distribuição das atividades; na segunda, as variáveis estão associadas com as características da pessoa que realiza o deslocamento”.

Como foi dito, os espaços de reprodução social (moradia, escolas, áreas de lazer, etc.), de produção (indústrias, estabelecimentos comerciais, etc.) e de consumo (shopping center, comércio, etc.), por não estarem próximos, implica na necessidade dos deslocamentos dentro da cidade. A distribuição das diversas atividades (econômicas, sociais, etc.) no tecido urbano não são coincidentes com a densificação demográfica existente, criando demandas de deslocamentos que se fazem necessárias, e que constituem uma das variáveis da mobilidade urbana.

Mas, para que haja condições de mobilidade, é necessário haver a acessibilidade e esta envolve variáveis, como a questão de infra – estrutura, sistema de transportes, qualidade/ quantidade satisfatória do serviço oferecido, meios materiais para usufruí-lo (renda), etc.

A renda, nesse caso, trata-se de uma variável determinante quando se analisam os fluxos de movimento de pessoas dentro do espaço urbano – ou a mobilidade urbana.

Tagore e Skidar (apud HENRIQUE, 2004, p. 9), tratam o conceito de mobilidade como “a capacidade dos indivíduos se moverem de um lugar para outro e depende da performance do sistema de transporte, da hora, do dia e da direção na qual o indivíduo pretende viajar, bem como de suas características individuais, tais como renda, propriedade de veículo, recursos que se pode gastar na viagem, sexo, idade, etc.”.

O fluxo de pessoas, mercadorias e capital é interdependente à sua capacidade de acessibilidade no contexto territorial urbano. A questão infra- estrutural (ruas, avenidas, mobiliário urbano, etc.) e o sistema de transporte (individual ou coletivo) devem ser encarados como parte das variáveis de acessibilidade. A renda é, certamente, um atributo peremptório para a mobilidade de passageiros.

Joaquim (apud HENRIQUE, 2004, p. 8) reforça que: “Deste modo, não é suficiente simplesmente oferecer à população uma determinada infra - estrutura urbana, traduzida pela acessibilidade, mas é também necessário assegurar a adequação efetiva dos recursos disponíveis às possibilidades do usuário de forma que o mesmo seja provido de bons níveis de mobilidade”.

Uma outra característica inerente à acessibilidade é que a mesma está relacionada à *oportunidade* ou a *necessidade* de deslocamentos exigidos no contexto da vida urbana para o cumprimento de tarefas como trabalhar, recrear-se, consumir, etc., e isso (a ação de se movimentar dentro do espaço intra – urbano) não é atribuído como comportamento natural próprio dos indivíduos, mas como necessidade coletiva.

Jones (apud HENRIQUE, 2004, p. 9) observa que “no caso de acessibilidade, esta se relaciona com a oportunidade que um indivíduo, em um determinado local, possui para realizar uma atividade particular ou uma série de atividade. Ela está relacionada à mobilidade do indivíduo ou tipo de pessoa, à localização espacial das oportunidades relativas ao ponto de partida do indivíduo, às vezes em que o indivíduo está disponível para participar das atividades, assim como às vezes em que as atividades estão disponíveis. Dessa forma, a acessibilidade está relacionada não ao comportamento propriamente dito, mas com a oportunidade ou o potencial disponibilizados pelo sistema de transporte e pelo uso do solo, para que diferentes tipos de pessoas desenvolvam suas atividades.

Embora não tenham o mesmo significado, mas com um alto grau de relacionamento, mobilidade e acessibilidade devem ser tratadas conjuntamente pelos planejadores urbanos.

Pinheiro (apud HENRIQUE, 2004, p. 8), nesse sentido, afirmam que “a avaliação conjunta desses conceitos é essencial nas políticas urbanas, pois a gama de oportunidades oferecidas ao cidadão, que define a qualidade e a densidade de sua inserção urbana, é delimitada principalmente pelos seus recursos pessoais, tais como capacidade física e econômica, e pela disponibilidade de infra - estrutura, incluindo, dentre outras, a rede de transporte coletivo”.

Para que haja efetivação da mobilidade e da acessibilidade é preeminente a existência de um suporte físico (infra – estrutura, transporte individual ou coletivo) e de renda do usuário, além de outros aspectos, como existência do tempo dispendido para realizar a viagem, interesse/ necessidade de realizar o deslocamento, etc.

Lanchotti (2005, p. 40) trata o conceito de mobilidade urbana como aquele que “refere-se às ações ligadas à integração e qualificação da circulação e do transporte, essenciais para garantir melhores condições das pessoas e mercadorias”.

Essas ações são muitas vezes limitadas pelo poder público através da adoção de medidas que visam apenas a maximização e otimização dos recursos viários existentes e que estão presentes no âmbito das legislações pertinentes ao trânsito intra – urbano, na sinalização de vias, etc.

Estes procedimentos estão embutidos na ideologia da modernização capitalista, na idéia de que, para se resolver os problemas inerentes ao espaço de circulação, bastariam apenas a criação de novos traçados viários, investir em transporte, etc., visão essa arraigada na prática das políticas de transporte.

Sachs e Harvey (apud VASCONCELLOS, 1996, p.30-31) destacam que esta visão restrita da mobilidade atendeu aos condicionantes do processo de desenvolvimento: por exemplo, a importância dada à mobilidade está “profundamente enraizada no

processo e na ideologia da modernização capitalista, dentro dos quais a noção do tempo como valor econômico é cada vez mais dominante”.

Portugalli (apud VASCONCELLOS, 1996, p.31) trata a acessibilidade como não apenas a “facilidade de cruzar o espaço” mas a facilidade de chegar aos destinos”.

Maraschin (apud RICHTER, 2000, p.27) observa que o termo acessibilidade é freqüentemente utilizado para designar a capacidade de acesso de um ponto em relação aos demais, implicando inicialmente a consideração da distância entre os diferentes pontos”.

Os conceitos de acessibilidade acima consideram duas variáveis: a “facilidade de se chegar aos destinos”, como também “a distância entre os diferentes pontos”. Quando se compara a acessibilidade das classes médias e das classes trabalhadoras identificam-se diferenças. As primeiras criam para si espaços privilegiados, providos de infra – estrutura, porém segregados e, novas centralidades; enquanto as classes trabalhadoras ocupam, em geral, as periferias, por uma série de razões: o alto custo da terra, a especulação imobiliária, as dificuldades decorrentes da baixa renda para captar financiamentos para aquisição de moradia próxima do centro, etc.

Lanchotti (2005, p.40) define acessibilidade como a “possibilidade e condição de uso com autonomia e segurança de edificações, espaços mobiliários, vias públicas, equipamentos urbanos e de transporte coletivo”.

À medida que a população de baixa renda se destinou à ocupação e moradia nas franjas do tecido urbano, o uso com autonomia do espaço de circulação também se fez de forma limitada.

Um outro aspecto a ser ressaltado trata-se do meio de transporte utilizado – coletivo ou individual – e sua relação com a precarização da mobilidade e acessibilidade urbana.

Segundo o EDEC (1997), “o crescimento da mobilidade urbana reduz paradoxalmente a sua acessibilidade, devido ao congestionamento por ela criado. Uma vez que a acessibilidade é uma componente essencial da qualidade de vida, do ambiente e da viabilidade econômica, deve ser promovida através de políticas de localização, incorporadas no ordenamento do território e no planejamento de transportes”.

Villaça (2001, p.23) traz-nos a medida da importância da acessibilidade quando afirma que a acessibilidade é mais fundamental na produção de localizações do que a disponibilidade de infra-estrutura. “Na pior das hipóteses, mesmo não havendo infra-estrutura, uma terra jamais poderá ser considerada urbana se não for acessível – por meio do deslocamento diário de pessoas – a um contexto urbano e a um conjunto de atividades urbanas... e isso exige um sistema de transportes de passageiros”.

Em São José dos Campos, nas últimas décadas, muitos eixos viários foram tecidos à malha urbana, conectando bairros periféricos ao centro urbano, tendo a função de indutores da ocupação das áreas periféricas (que em alguns casos se efetivou cerca de uma ou duas décadas mais tarde, após ter ocorrido o parcelamento de glebas), garantindo acessibilidade – mesmo que precária - às populações de baixa renda ali instaladas.

1.2 O espaço da circulação e o espaço da cidade

A cidade revela sua organicidade social e econômica através de seus fluxos contínuos, materializados nas pessoas, mercadorias e serviços, sob a égide do sistema capitalista, que nele traz, intrínseco, as leis de mercado, do trabalho assalariado e da acumulação do capital.

O espaço de produção, local onde ocorre a acumulação do capital (indústria, comércio, empresas públicas e serviços), está conectado (e dele é interdependente) ao espaço de reprodução social, local onde ocorre a recuperação biológica, social e cultural da força de trabalho. É formado principalmente pela residência, mas também por estabelecimentos de ensino, de saúde, lazer, de práticas sociais e políticas.

A estrutura de reprodução social possui demandas. Segundo Vasconcellos (1996:27), “para continuar a viver e participar das atividades da sociedade, as pessoas precisam refazer-se constantemente. Elas também precisam prover as condições de reprodução daqueles que, por motivos biológicos, sociais ou físicos deles dependem”.

A conexão entre o espaço de produção, reprodução social, e consumo é viabilizada graças ao sistema de circulação. A estrutura de circulação (vias públicas, calçadas, vias férreas, terminais de carga e passageiros, etc.) combinado com os meios de circulação (a pé, bicicleta, ônibus, carros, etc.) formam o sistema de circulação. Este último, combinado com o ambiente construído, e com atividades simples e mais complexas (sociais, econômicas e políticas) que ali ocorrem, formam o ambiente de circulação.

E, por fim, todo o sistema de circulação, essencial para garantir os fluxos sociais e econômicos que ocorrem (e extrapolam) no espaço urbano, deve possuir relevância primordial nos aspectos do planejamento territorial urbano.

“A estrutura viária e os sistemas de circulação aos quais serve de suporte tem significado particular num aglomerado urbano. Não correspondem a um fim da sociedade em si, como outros sistemas, tais como habitar, educar-se, produzir e recrear-se; mas são uma condição necessária para que estes possam exercer-se de forma mais eficiente possível. Diz-se então que o sistema fundamental de uma cidade é o da circulação juntamente com os demais meios de comunicação; sendo este o sistema mais vital, sua estrutura de suporte (a estrutura viária) adquire importância primordial”¹

O modelo rodoviário urbano implantado no Brasil, conjuntamente com o déficit de moradias, sobretudo para a população de baixa renda, estimulou o crescimento horizontal e disperso de muitos municípios brasileiros. Os traçados viários criados, ligaram(am) porções longínquas de glebas rurais cujo solo foi parcelado - na maior parte dos casos, sem infra - estrutura, caracterizando -se como loteamento clandestino -, às áreas contíguas ao centro urbano, espaço privilegiado, concentrador de inúmeras atividades econômicas e dotado de infra - estrutura.

O automóvel tem papel fundamental nesse processo pois permite a mobilidade entre as mais remotas áreas periféricas até o centro, e as estradas vicinais, infra - estrutura essencial básica para a conexão entre diferentes lugares.

O sistema de transporte coletivo se mostra ineficaz dentro desse processo, pois demanda uma estrutura onerosa tanto à iniciativa privada (aqueles que detém os meios de produção do setor de transporte coletivo), quanto ao Estado, a quem compete dotar de certa infra - estrutura, organizar a ocupação e o uso do solo urbano, etc.

1- **Plano Diretor do Município de São José dos Campos:** Estudo Preliminar, plano e anexos. São José dos Campos: PMSJC, 1969.

Como bem observa Santos (1998, p.96), “O modelo rodoviário urbano é fator de crescimento disperso e do espraiamento da cidade. Havendo especulação, há criação mercantil da escassez e o problema do acesso à terra e à habitação se acentua. Mas o déficit de residências também leva à especulação e os dois juntos conduzem à periferização da população mais pobre e, de novo, ao aumento do tamanho urbano. As carências de serviços alimentam a especulação, pela valorização diferencial das diversas frações do território urbano. A organização dos transportes obedece a essa lógica e torna ainda mais pobres os que devem viver longe dos centros, não apenas porque devem pagar caro seus deslocamentos como porque os serviços e bens são mais dispendiosos nas periferias”.

A produção do espaço de circulação ocorre com a participação do Estado, iniciativa privada e sociedade, atores sociais que possuem interesses, muitas vezes divergentes e conflituosos.

Segundo Villaça (2.001, p.329), ao escolher o modelo de circulação intramunicipal, o poder público acaba acentuando diferenças no tocante à circulação da população. “Ao produzir um sistema viário adequado ao transporte individual e coletivo, aumentando assim, o desnível entre as condições de deslocamento das classes sociais, melhorando a acessibilidade de uns (ou seja, suas localizações) em detrimento de outros”.

Dentro dessa lógica de produção espacial, as classes populares são as mais dependentes do sistema de transporte e tem sua mobilidade urbana reduzida, decorrente da sua capacidade de acessibilidade, restrita por fatores principalmente de ordem econômica, como também derivadas da carência estrutural existente nos setores de transporte coletivo (custo alto da passagem, número inadequado às necessidades da população, de viagens bairro – centro (e, vice-versa) disponibilizados pelas

empresas de transporte coletivo, ausência na maioria dos casos do transporte integrado e bilhete único, etc.).

Segundo Castells (apud Vasconcellos, 1996, p. 24), “Os movimentos entre as estruturas de produção e reprodução podem ser vistos como uma “expressão concreta” das leis sociais que condicionam as trocas e relações entre os agentes”. Uma dessas demandas de consumo é a necessidade de deslocamento e de transporte. O padrão do deslocamento/ transporte está condicionado mais a fatores sociais, culturais, políticos e econômicos – sendo esse último o mais relevante dentro de uma perspectiva de que a sociedade está organizada nos moldes de produção capitalista, requerendo necessidades de transporte entre os espaços de reprodução social, produção e consumo – do que propriamente a fatores biológicos. “As atividades realizadas pelas pessoas correspondem a desejos manifestos que se referem ao processo de sua reprodução. Ressalte-se que a natureza e o nível de consumo e conseqüentemente, o padrão de deslocamentos não são fixados por fatores biológicos” (GOUGH apud VASCONCELLOS, 1996, p.27).

Dentro da lógica capitalista, as classes sociais lutam por melhores condições de mobilidade e acessibilidade urbanas visando o atendimento de suas necessidades concernentes à produção e ao consumo, garantindo assim sua reprodução social. Essa luta está pautada, não em aspectos biológicos, mas econômicos.

O ser humano, como consumidor de serviços e mercadorias e de portador da mercadoria força de trabalho, necessita de deslocamentos diários para suprir suas necessidades criando demanda de transporte de passageiros. Diante da necessidade criada pelos deslocamentos humanos intra-urbano e de mercadorias, estrutura-se aí o espaço urbano: espaços de produção, de consumo e do trabalho. O espaço intra-

urbano sendo estruturado pelas condições de deslocamento de pessoas e mercadoria nos remete a outra questão: ao espaço de localização.

Segundo Villaça (2001, p.23), a localização está relacionada a outros objetos ou conjuntos de objetos e a localização urbana é um tipo específico de localização “aquele que envolve deslocamentos dos produtores e dos consumidores entre os locais de moradia e os de produção e consumo”.

As relações com as localizações se dão nos transportes, comunicações e na disponibilidade de infra-estrutura. Os caminhos, ao mesmo tempo em que interligam lugares remotos ao centro também os separam. As vias cumpririam o papel de integradoras dos diferentes lugares da cidade, ou estariam, antes de tudo, segregando o espaço urbano?

As classes sociais disputam localizações privilegiadas, sejam elas próximas a zonas comerciais, a eixos de circulação, as infra-estruturas, longe de indústrias, em áreas planas, fora de lugares suscetíveis de alagamentos ou desmoronamento de massas, etc. A segregação é uma tendência histórica. Ao se segregar, as elites se tornam devoradoras de recursos municipais para infra-estrutura, pois o Estado, sob o controle dessa elite, a elas destina grande parte desses recursos, em detrimento das classes populares.

Villaça (2001, p.328) afirma que, “o benefício ou o recurso fundamental que se disputa no espaço urbano é o tempo de deslocamento. As burguesias produzem para si um espaço urbano tal que otimiza suas condições de deslocamento. Ao fazê-lo, tornam piores as condições de deslocamento das demais classes”.

Para melhor entendimento do espaço de circulação, dividimo-lo em estrutura de circulação, meios de circulação, sistema de circulação e ambiente de circulação.

Segundo Vasconcellos (1996, p.23-24): “A estrutura de circulação é a parte do ambiente construído que permite a circulação física de pessoas e mercadorias: vias públicas, calçadas, vias férreas e terminais de passageiros e cargas. A estrutura de circulação é o suporte físico da circulação propriamente dita, seja a pé ou por meio de veículos (bicicletas, automóveis, ônibus, trens) que são chamados meios de circulação. A combinação entre a estrutura e os meios de circulação constitui o sistema de circulação. A circulação liga fisicamente todas as atividades e ocorre dentro do ambiente físico no qual estas atividades se processam: a combinação entre o sistema de circulação e o ambiente construído constitui o ambiente de circulação”.

Portanto, pela estrutura de circulação ocorrem fluxos originados na estrutura de produção (setores da economia) e estrutura de reprodução (mercadoria força de trabalho, atividades culturais, etc.).

Esta dissertação se propõe a compreender o sistema de circulação da cidade de São José dos Campos.

1.3 Aspectos históricos do transporte urbano

Nesse item é discutida a metodologia aplicada ao transporte urbano em diversos países, em diferentes períodos, no contexto histórico do pós – 2ª Guerra mundial, quando o automóvel – transporte individual – assumiu a hegemonia sobre outros meios de transportes – em especial, o coletivo.

Partindo de uma abordagem sociológica do transporte urbano, pretendemos criar o escopo teórico dessa tese de dissertação.

Nesse tópico, realizaremos um breve exposto sobre o uso do automóvel, seu impacto no meio urbano e o rodoviarismo no Brasil.

1.3.1 Aspectos históricos do transporte urbano no Brasil

O século XX, principalmente após a 2ª metade, ficou marcado pela disseminação do uso do automóvel. Outros meios de transporte, à tração animal, motorizados, coletivos ou de uso individual, gradativamente saíram de cena, consolidando pouco-a-pouco a hegemonia do automóvel. As figuras 1.1 e 1.2 apresentam o transporte utilizado, no início do século XX, para a realização de serviços públicos em São José dos Campos.



Figura 1.1 - Carroça- pipa para distribuição de água, década de 1930
Fonte: Arquivo Público do Município de São José dos Campos

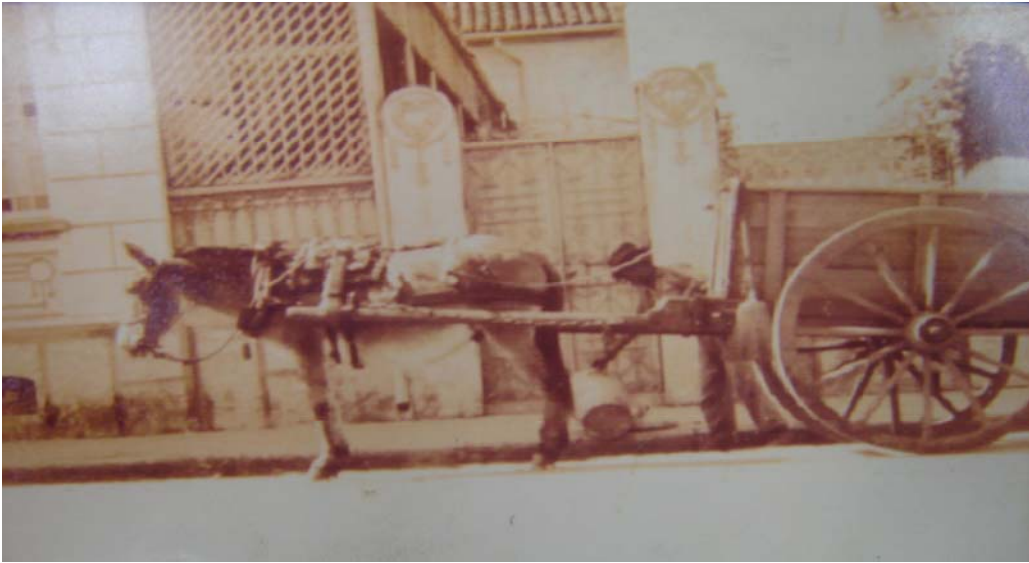


Figura 1.2 - Carroça de lixo, década de 1930
Fonte: Arquivo Público do Município de São José dos Campos

O automóvel teve seu “nascimento”, no continente europeu, no final do século XIX, entretanto, foi nos Estados Unidos da América que de fato ele se disseminou, se popularizando e chegando às massas, graças ao modelo de produção industrial Fordista, do início do século XX.

No Brasil, a entrada do século XX reservou grandes transformações sobretudo na política de transportes de cidades como São Paulo. Abandonou-se, gradativamente, o modelo ferroviário que serviu aos interesses agro – exportadores e implantou-se uma política rodoviarista que preconizava o transporte individual – o automóvel.

Com forte caráter ideológico, associou-se o uso do automóvel como veículo ligado à modernidade e ao longo dos anos foi-se suprimindo o transporte ferroviário inter-urbano (trem) e intra-urbano (bondes elétricos) considerados obsoletos.

Brasileiro et al (1999, p.5) destacam que “o que se viu foi , sobretudo a partir dos anos 1930, a progressiva hegemonia e consolidação de uma lógica rodoviarista, baseada no transporte sob pneus e na construção de estradas e vias urbanas, o automóvel sendo

assim, o principal beneficiado. Com efeito, desde o final do século XIX até os anos 1950 deste século XX, predominava uma lógica ferroviária, articulada à economia agro-exportadora pois os trens, ligados aos portos, viabilizavam a exportação de produtos primários em troca de bens industriais e de capitais importados dos países europeus e norte-americanos. Esta opção pelo modo ferroviário, resultou no predomínio dos bondes elétricos nas cidades”.

O uso do automóvel favoreceu ao notável processo de crescimento urbano difuso que se verificou, principalmente, a partir da década de 1950 em países latino-americanos, com destaque para o Brasil.

Essa massificação do automóvel provocou alterações na paisagem urbana e na organização das cidades. Para acomodar o automóvel, as cidades criaram uma enorme estrutura viária – ruas, avenidas - e comercial, – oficinas, postos de gasolina, etc. Não tardou para que no Brasil a supremacia da utilização do automóvel se efetivasse, o que se deu no pós II Guerra Mundial.

Brasileiro et al (1999, p.3) afirmam que “esta massificação do automóvel veio acompanhada da implantação de um poderoso programa de construção de estradas, o que já iria bem caracterizar a indissociabilidade e a hegemonia do binômio automóvel-rodoviarismo no âmbito das políticas de transportes, o que no Brasil seria caracterizado, na expressão usada por Agune e Braga (1979), pela emergência, a partir dos anos 1950, do chamado “padrão automobilístico-rodoviário”.

O rodoviarismo e o uso do automóvel encontrou nos países subdesenvolvidos, sobretudo no Brasil, um campo fértil para seu desenvolvimento e entre os fatores responsáveis está a própria configuração urbana de nossas cidades que tende a seguir um padrão de crescimento horizontalizado e disperso, tornando o automóvel um mal

necessário no tocante à mobilidade urbana e ao mesmo tempo, aumentando seu caráter de dependência, já que o sistema de transporte coletivo em geral é precário, deixando muito a desejar.

De acordo com Brasileiro et al (1999, p.3) “se é verdade que nas cidades históricas européias, densas e centradas, com suas tortuosas ruas, o automóvel não encontra os melhores espaços para circular, nas cidades americanas, com o fenômeno de suburbanização – densificação dos espaços afastados servidos por linhas férreas – ou, na América Latina, com o formidável crescimento não- planejado e espontâneo das áreas periféricas, o automóvel encontra espaço para crescer”.

O rodoviarismo brasileiro foi marcado por ações decisivas perpetradas pelo Estado, criando condições infra- estruturais para o estabelecimento da hegemonia do automóvel no país.

Brasileiro et al (1999, p.5) observam que a política de transporte urbano no Brasil tinha como pano de fundo a montagem de uma poderosa estrutura institucional (com a criação dos Departamentos Nacional e Estaduais de Estradas e com o Plano Nacional de Viação) e financeira através do IULCLG – Imposto Único sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos – que se retro- alimentava; “pois incidindo sobre o consumo de combustíveis , as crescentes receitas geradas eram alocadas em sua maior parte na construção de estradas e vias urbanas que, por sua vez , geravam espaço para o desenvolvimento do automóvel e dos veículos sob pneus”.

O rodoviarismo surgiu no Brasil, portanto, pela ação do Estado na formulação de políticas públicas de transporte que priorizaram o transporte individual – o automóvel e serviu aos propósitos exigidos pelo modelo de crescimento difuso de nossas cidades.

Villaça (2001, p.23) nos esclarece mais sobre essa questão ao afirmar que a acessibilidade é mais vital na produção de localizações do que a disponibilidade de infra-estrutura. “Na pior das hipóteses, mesmo não havendo infra-estrutura, uma terra jamais poderá ser considerada urbana se não for acessível – por meio do deslocamento diário de pessoas – a um contexto urbano e a um conjunto de atividades urbanas... e isso exige um sistema de transportes de passageiros”.

Como foi dito anteriormente, o que se observa é a ausência de política de transporte coletivo que atenda satisfatoriamente às demandas existentes de mobilidade urbana. O serviço de transporte coletivo prestado é insatisfatório, principalmente às populações mais carentes residentes nas periferias das cidades e dependente dos serviços prestados pelos centros e o automóvel é um veículo caro e restrito à apenas a uma parcela da população. A acessibilidade dos moradores das periferias é severamente comprometida, por várias razões, entre as quais destacamos o fator renda.

Ao longo das últimas décadas, o automóvel se tornou objeto de consumo desejado pelas pessoas e contribuiu para o caos no transporte urbano.

Dupuy, (apud BRASILEIRO et al, 1999, p.3) enfatiza que “adquirir um automóvel significa conquistar uma liberdade de deslocamento, obter garantias de acesso em todas as condições e circunstâncias a uma multiplicidade de locais e atividades diferentes, conservando uma ligação com o meio rural e as áreas turísticas, deslocando crianças e idosos, tendo a possibilidade de usufruir de lazer nos fins de semana, de viajar de férias e para trabalho em locais de mais difícil acesso. Enfim, símbolo de status e ascensão social, o automóvel tornou-se ao longo do tempo, parte indissociável das atividades das famílias”.

Em relação a esse aspecto, Vasconcellos (1996. p.28) acrescenta que a visão do automóvel como símbolo de status é superficial, “a sua escolha não decorre de um ‘desejo natural’ das pessoas, mas da percepção de que ele constitui um meio essencial para a reprodução das classes médias criadas pela modernização capitalista (...).”

Portanto, a escolha do automóvel como meio de transporte estaria mais relacionada à necessidade exigida pela demanda de deslocamentos casa – trabalho – consumo em relação a fatores econômicos e de tempo e pela ineficácia dos serviços de transporte coletivo, do que numa visão simplista de que o automóvel é símbolo de status social.

O crescimento na frota de automóveis e a ausência de políticas públicas de transporte que equacionassem o problema da mobilidade e acessibilidade urbana com ações que priorizassem o transporte coletivo acabaram suscitando graves problemas urbanos, relacionados principalmente à questão ambiental, tornando caótico o trânsito de veículos, asfixiando o sistema circulatório urbano. Esse fenômeno tem abrangência em nível mundial, sendo sentido também nos países desenvolvidos, principalmente a partir da segunda metade do século XX.

Em 1960, o urbanista Colin D. Buchanan desenvolveu um estudo por encomenda do Ministério de Transportes do Reino Unido que abarcasse a questão do desenvolvimento do tráfego motorizado e seu efeito nas áreas urbanas. O Relatório Buchanan defendia a necessidade de limitar o acesso do automóvel a determinadas áreas urbanas, sobretudo ao centro urbano, de taxar o estacionamento, de financiar os transportes coletivos e do uso racional do solo urbano.

Durante a década de 1970, contrariando ao que Colin Buchanan preconizava, as soluções apontaram sistematicamente para a construção de novas infra – estruturas,

vias de grande capacidade, pontes, auto-estradas ou parques de estacionamento centrais.

Nas décadas subseqüentes, o que se verifica é uma sistematização do uso do automóvel – como meio de transporte urbano agravando o quadro pré-existente e saturando o sistema viário. “As soluções adaptadas ao longo do tempo foram se mostrando contraproducentes pois, de certa forma, o poder de compra associado a cada vez mais infra – estruturas viárias impulsionou o crescimento contínuo da motorização” (AMTC, 2005).

1.3.2 Planejamento e transporte urbano

Dupuy (apud BRASILEIRO et al.1999, p.3) observa que “o automóvel tem um nascimento urbano estando sua expansão intimamente ligada ao fenômeno da urbanização. Com efeito, a clientela de luxo sobretudo na Europa, mas também no Brasil, encontra-se na cidade; toda uma infra-estrutura comercial – oficina, garagens, postos de combustíveis, bancos – encontram na cidade o seu local privilegiado para instalação; além do que a melhoria da qualidade do pavimento através de ações do poder público faz o veículo rolar com mais conforto e segurança. Mas é nas relações com a configuração urbana das cidades que mais se nota a influência do automóvel. Assim, se é verdade que nas cidades históricas européias, densas e centradas, com suas tortuosas ruas, o automóvel não encontra os melhores espaços para circular, nas cidades americanas, com o fenômeno da suburbanização – densificação dos espaços afastados servidos por linhas férreas -, ou na América Latina, com o formidável

crescimento não- planejado e espontâneo das áreas periféricas, o automóvel encontra espaço para crescer”.

Sendo assim, que metodologia vem sendo aplicada no planejamento e gestão do espaço de circulação, no caso de São José dos Campos?

Vasconcellos (1996, p.9-10) divide os diferentes tratamentos metodológicos dados a essa questão em três fases temporais distintas.

A primeira fase, compreendida após a 2ª Guerra Mundial, é caracterizada pela *descrição e previsão*, supostamente neutra e científica, que objetivava acomodar o automóvel à cidade: “O papel do planejador era “adaptar a preferência revelada pela comunidade aos recursos disponíveis, através do trabalho de especialistas” (HEALEY apud VASCONCELLOS, 1996, p.9). Ganha importância a figura do engenheiro de tráfego que elabora tais planos. Esse período corresponde à disseminação do automóvel. Adquirindo forte caráter técnico e suprimindo a participação social local, busca-se uma maximização dos recursos (vias, áreas de estacionamento, etc.) em função do transporte individual. Segundo Town (apud VASCONCELLOS, 1996, p.5), “(...) os engenheiros resistem aos enfoques sociais e políticos porque acreditam, por sua formação, que os assuntos de transporte e trânsito são exclusivamente técnicos. Esta visão traz implícita a idéia de que o planejamento do transporte e do trânsito são intervenções essencialmente neutras”.

Na década de 1960 (2ª fase), há uma *rejeição* desse pensamento frente à constatação da realidade da época, (em face da disseminação do automóvel, essa fase, caracterizada pelos diversos problemas causados pelo seu uso, como congestionamentos, problemas ambientais, etc., suscita preocupações dos planejadores) para uma abordagem que integra parcialmente o pensamento

sociológico, porém apenas superficialmente. Como cita Vasconcellos (1996, p.9), “No entanto, o planejamento de transportes continuou a ser baseado na busca do consenso, permaneceu em grande parte fiel à noção de mercado, e manteve uma visão estreita, unidirecional (e quantitativamente agregada) da avaliação custo-benefício”.

A partir da década de 1970 (terceira fase), há um outro direcionamento com a *reavaliação* do planejamento do transporte: “A análise do processo de decisão em si, e não das decisões propriamente ditas, passou a ser um dos principais objetivos. A ideologia da “comunidade” foi substituída pela aceitação da divergência entre necessidades, interesses e valores dentro e entre classes e grupos sociais. Os efeitos distributivos e eqüitativos das políticas passaram a ser avaliados, em oposição à avaliação da eficiência. A antiga separação que havia sido construída entre engenharia e sociologia não era mais possível de ser sustentada, e o planejamento tornou-se politicamente maduro” (HEALEY apud VASCONCELLOS, 1996, p.10).

Dentre as novas abordagens metodológicas na questão do espaço de circulação intra-urbano, Vasconcellos (1996, p.12) destaca seu entendimento sob o enfoque da sociologia urbana crítica, que se orienta nas bases teóricas marxistas e weberianas como sendo a mais adequada: “Esta é a escola da sociologia urbana crítica, que seguiu as bases teóricas ora no marxismo – centradas na luta de classes e na acumulação de capital-, ora do weberianismo, centradas na análise do papel das burocracias na formulação e na condução das políticas. Ambas as correntes incluem a análise dos problemas de transporte, tanto em termos teóricos, quanto em termos práticos, no sentido de usar este novo enfoque crítico para desenvolver estudos sobre questões específicas de transporte”.

Também nos parece ser esse o caminho, no desenvolvimento desse trabalho, para a elucidação dos processos intra-urbanos, no tocante ao espaço de circulação, bem como ao direito de circulação do indivíduo e do coletivo e das políticas públicas que os efetivam, fora de uma visão meramente tecnicista tradicional e que privilegia as classes e grupos sociais dominantes, pois esta insere nas discussões os interesses e demandas sociais.

Destacamos que a sociologia é relevante para a compreensão de aspectos inerentes ao espaço de circulação: “Embora a constituição de uma sociologia especificamente urbana não se sustente cientificamente, a análise dos processos sociais e econômicos que ocorrem no âmbito físico de áreas urbanas constitui uma atividade essencial para a sociologia, a ciência política e o transporte”, (VASCONCELLOS, 1996, p.21).

Essa visão difere daquela costumeira, que dá ênfase ao técnico, privilegiadora do comportamento individual de deslocamento e atrelada aos interesses econômicos, emergindo para um questionamento crítico da sua função social, longe de ser um instrumento de levantamentos de dados estatísticos com vistas a uma otimização do sistema de trânsito intra-urbano.

Demonstrando a diferença do enfoque dado a essa questão, Vasconcellos (1996, p.7-8) comenta que, “um exemplo claro desta distinção está na avaliação dos problemas de segurança viária e da qualidade do transporte. No caso dos acidentes, o enfoque técnico tradicional representaria o problema por meio de dados quantitativos brutos, como o número de acidentes. A tentativa de incluir a preocupação social enriqueceria a avaliação dividindo os acidentes entre motoristas e pedestres e acrescentando, talvez, alguns dados socioeconômicos (renda, sexo, idade). Com isto, os dados (mesmo aprimorados) teriam a função básica de constatar o que está ocorrendo. A abordagem

sociológica, ao contrário, não se limitará à constatação dos fatos, mas perguntará por que os acidentes estão ocorrendo, e quem está sendo beneficiado ou prejudicado. No caso da qualidade do transporte, a abordagem técnica utilizaria apenas pesquisas de velocidade e retardamento dos veículos para comparação entre modos e identificação de “pontos críticos” para intervenção. A abordagem social poderia ampliar a análise calculando o número de pessoas que utiliza cada modo de transporte, para comparar as condições das pessoas e não dos veículos em si”. E ainda: “Em ambos os casos, a análise sociológica perguntará quais são as condições sociais, econômicas, políticas e culturais que produzem os resultados de segurança de trânsito e qualidade de transporte”.

Esse sistema de transportes se efetivou através das políticas públicas voltadas para o uso do transporte individual, a partir da ausência de investimentos no transporte coletivo.

CAPÍTULO 2

O MUNICÍPIO DE SÃO JOSÉ DOS CAMPOS

2.1 LOCALIZAÇÃO E ASPECTOS GERAIS

O município de São José dos Campos localiza – se na zona fisiográfica do Médio Paraíba mo chamado Cone leste Paulista. Suas coordenadas geográficas centrais são 23° 13' 53" de Latitude Sul e 45° 51' 21" de Longitude Oeste. Sua área territorial é de 1.099,60 km², sendo que está subdividida conforme tabela 2.1.

Tabela 2.1 – Divisão do município

SITUAÇÃO *	ÁREA km²	%
URBANA**	298,99	27,19
EXP. URBANA I – Leste	45,04	4,09
EXP. URBANA II – Norte	81,18	7,38
RURAL	673,39	61,23
TOTAL	1.099,60	100,00

Fonte: PMSJC (2005)

É servida por quatro rodovias estaduais, SP – 32 (estrada velha Rio São – Paulo) a qual está incorporada à malha urbana do município; SP – 50, que interliga o município à Campos do Jordão e ao Sul de Minas Gerais; , SP – 70 (rodovia Carvalho Pinto) que interliga a Região Metropolitana de São Paulo à Região do Vale do Paraíba; SP – 99, (rodovia dos Tamoios) interligando ao Litoral Norte; uma rodovia federal, BR – 116 (rodovia Presidente Dutra) que faz a conexão entre Rio de Janeiro e São Paulo. Também tem proximidade com a rodovia SP – 65, que interliga ao município de Campinas e interior de São Paulo. É cortada também pela Rede Ferroviária Federal S/A (figura 2.1).



Figura 2.1 – Distâncias de São José dos Campos

Fonte:PMSJC (2006).

No tocante aos deslocamentos, sua estrutura viária é afetada por condicionantes de ordem física – sua hidrografia é composta por vários afluentes do rio Paraíba do Sul (Rio Jaguari, Buquira, Córrego Vidoca, Senhorinha, Lavapés, Putins, Cambuí, etc.) que cortam seu território no sentido Norte – Sul, além do rio Paraíba do Sul que atravessa o município no sentido Oeste – Leste. Outros fatores que dificultam a mobilidade e conexão das regiões são: a rodovia Presidente Dutra, que corta o município no sentido Leste – Oeste; o Centro Técnico Aeroespacial, além de áreas ocupadas por grandes indústrias, entre elas, a Petrobrás (Figura 2.2).

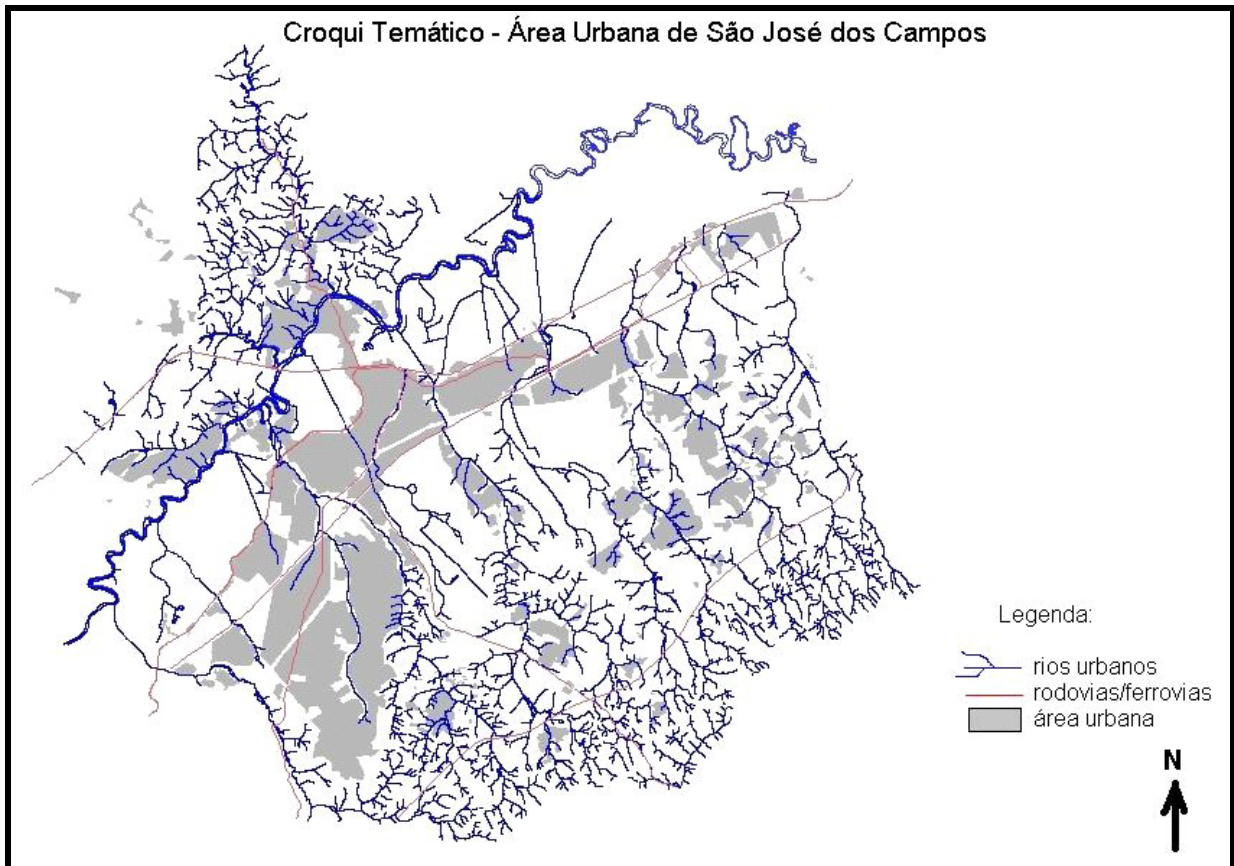


Figura 2.2 – Croqui Temático – Área Urbana de São José dos Campos

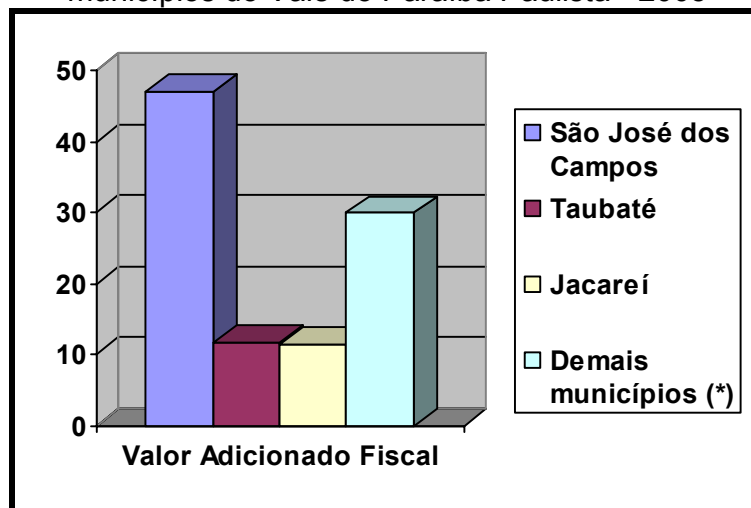
O município é constituído por três distritos – o de São José dos Campos (que se se subdivide em subdistrito sede e de Santana), o de Eugênio de Melo (situado no extremo Leste) e o de São Francisco Xavier (no extremo Norte). A maior densidade populacional e econômica está situada nos dois primeiros citados.

Segundo a regionalização estadual proposta pela Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados (SEADE), o município de São José dos Campos insere-se na Região Administrativa de São José dos Campos, que compreende 39 municípios contíguos.

São José dos Campos caracteriza-se por ser um pólo industrial e de serviços da Região do Vale do Paraíba.

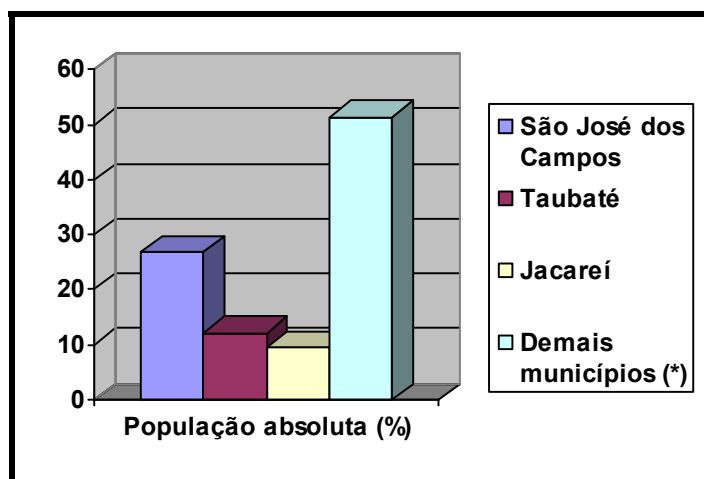
No tocante aos aspectos econômicos, o município concentra 46,9% do Valor Adicionado fiscal gerado na R.A. de São José dos Campos, e sua população absoluta é da ordem de 26,9% (Gráficos 2.1 e 2.2).

Gráfico 2.1- População absoluta de São José dos Campos, Taubaté, Jacareí e demais municípios do Vale do Paraíba Paulista - 2005



Fonte: Secretaria de Estado da Fazenda de São Paulo, (2005)

Gráfico 2.2-Valor Adicionado Fiscal de São José dos Campos, Taubaté, Jacareí e demais municípios do Vale do Paraíba Paulista - 2005



Fonte: Secretaria de Estado da Fazenda de São Paulo, (2005).

2.2 ASPECTOS HISTÓRICOS DA CIRCULAÇÃO DE SÃO JOSÉ DOS CAMPOS

Verificamos, até esse ponto do trabalho, que as políticas públicas seguem no sentido de manter no centro o uso do automóvel, inalterando sua condição hegemônica nas cidades.

Seguiremos abordando o papel do rodoviarismo - entendido aqui como sendo as políticas públicas locais que privilegiam o uso do automóvel - no contexto do município de São José dos Campos.

São José dos Campos, município localizado na região do Vale do Paraíba, na porção Leste do Estado de São Paulo está inserido na denominada Região Administrativa de São José dos Campos que compreende um total de 39 municípios.

Em 2005 foi responsável por 46,86% do Valor Adicionado Fiscal gerado na região. É considerado pólo tecnológico, industrial e de serviços. Seu crescimento urbano tem sido condicionado pela dinâmica da especulação imobiliária, caracterizada pelo crescimento exagerado, espraiado e disperso no sentido das periferias. Grandes vazios urbanos são facilmente detectados na sua trama urbana. Esse crescimento distanciando-se do centro urbano dificulta a mobilidade intra – urbana, quadro que se agrava quando se verifica a inexistência de vias que funcionem como conectoras das diversas regiões do município. A rodovia Presidente Dutra (BR – 116) é, em muitos casos, a principal via de ligação à determinadas regiões da cidade funcionando nesses casos como uma grande avenida municipal (Figura 2.3).



Figura 2.3 - Rodovia BR – 116 (Presidente Dutra)

Fonte: Obtida pelo autor (2006).

O papel do automóvel como veículo que dê condições de mobilidade à população é vital e seu uso vem crescendo ano após ano, tornando o sistema viário saturado. O sistema de transporte coletivo é insatisfatório para atender a demanda existente e o mesmo recebe a concorrência do transporte alternativo, realizado por veículos tipo vans e peruas de lotação, legalizados ou não. Os congestionamentos em horas de pico já se constituem numa rotina para seus usuários.

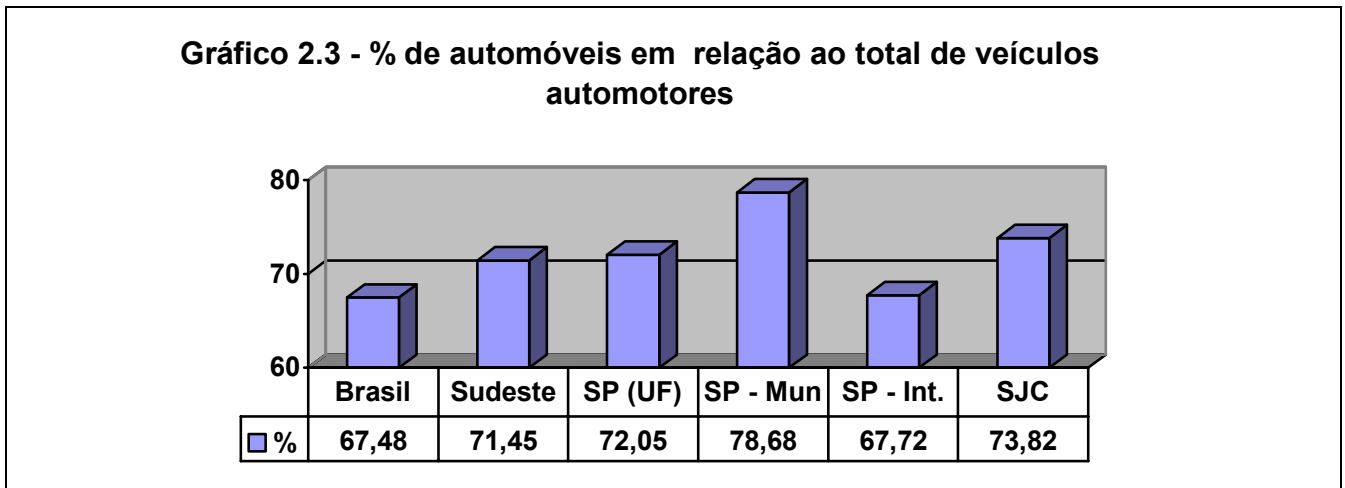
A seguir são apresentados dados relacionados à tipologia de transporte no município de São José dos Campos, comparando - os, quando possível, com a região do Vale do Paraíba, o Estado de São Paulo, as regiões brasileiras e o Brasil.

O município de São José dos Campos, nas últimas décadas teve seu sistema viário adaptado e ampliado, visando garantir maior fluidez e pensando no uso eficiente do carro e no aumento gradativo da frota. Essa constante “reforma” do sistema viário municipal se deu no sentido de acomodar o automóvel à cidade e exigiu grandes investimentos por parte do setor público ao mesmo tempo em que precarizou o transporte coletivo: “A política de incentivo ao uso do automóvel levou à necessidade de investimentos crescentes no sistema viário. Ocorrem contínuas adaptações e ampliações do sistema viário, freqüentemente com custos elevados. Considerando que o consumo do espaço viário é altamente diferenciado pela renda - sendo muito maior no caso de quem usa o automóvel, esta política desvia recursos que poderiam ser utilizados para melhorar as condições do transporte público” (ANTP, s.d.).

Ao longo das últimas décadas, houve um acréscimo substancial no número absoluto de veículos emplacados no município. Os números da tabela 2.3 desconsideram os veículos com placas de outros municípios ou estados, mas que circulam dentro do município, cujos proprietários são residentes na cidade ou também do trânsito de passagem. Observamos que a posse de um veículo automotor emplacado em outro município ou estado é prática muito comum dos usuários. Analisando apenas os números relativos aos veículos emplacados no município se tem uma noção do volume de automóveis que atualmente trafegam por São José dos Campos.

Verifica-se praticamente que de cada 10 veículos automotores circulando no município, 8 são automóveis (gráfico 2.3). Esse número percentual supera a média do interior

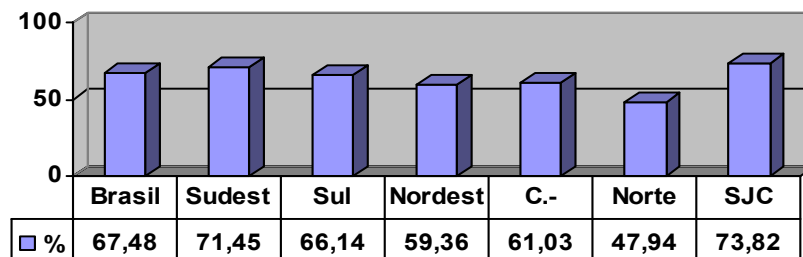
paulista, bem como a do Estado de São Paulo, da região Sudeste e a média brasileira, sendo excedido apenas pelo município de São Paulo.



Fonte: GEIPOT – Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes, Ministério dos Transportes; Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados – SEADE; Secretaria de Estado dos Negócios da Segurança Pública; Departamento Estadual de Trânsito – Detran/SP.

Quando se estabelece a comparação com as demais regiões brasileiras, é evidente a hegemonia do automóvel no município de São José dos Campos. Isso torna ainda mais perceptível o caráter de dependência que o município tem desse meio de transporte (gráfico 2.4).

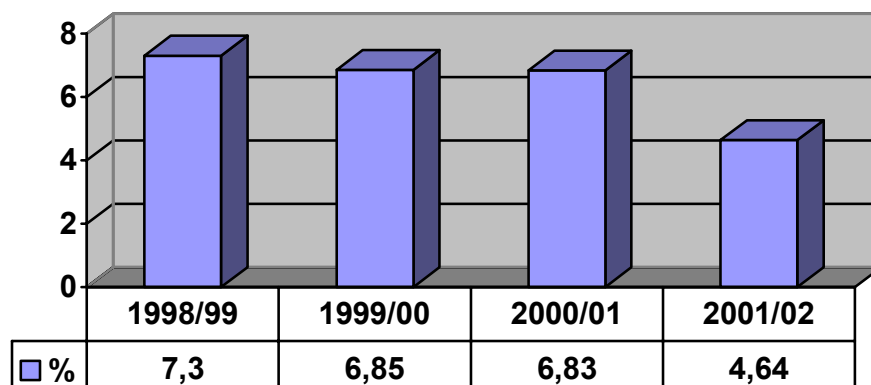
Gráfico 2.4 - % de automóveis em relação ao total de veículos - Brasil, regiões brasileiras e município de São José dos Campos



Fonte: GEIPOT – Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes, Ministério dos Transportes; Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados – SEADE; Secretaria de Estado dos Negócios da Segurança Pública; Departamento Estadual de Trânsito – Detran/SP.

Ao se analisar o quinquênio 1998 a 2002, verifica-se uma elevação percentual na frota de automóveis, mantendo uma média de crescimento de 6,4%, enquanto a frota de ônibus apresenta oscilações entre crescimento discreto e retração (gráficos 2.5 e 2.6). Isso denota, para nós, a permanência de políticas públicas voltadas ao transporte individual e uma carência de investimentos no setor de transporte coletivo.

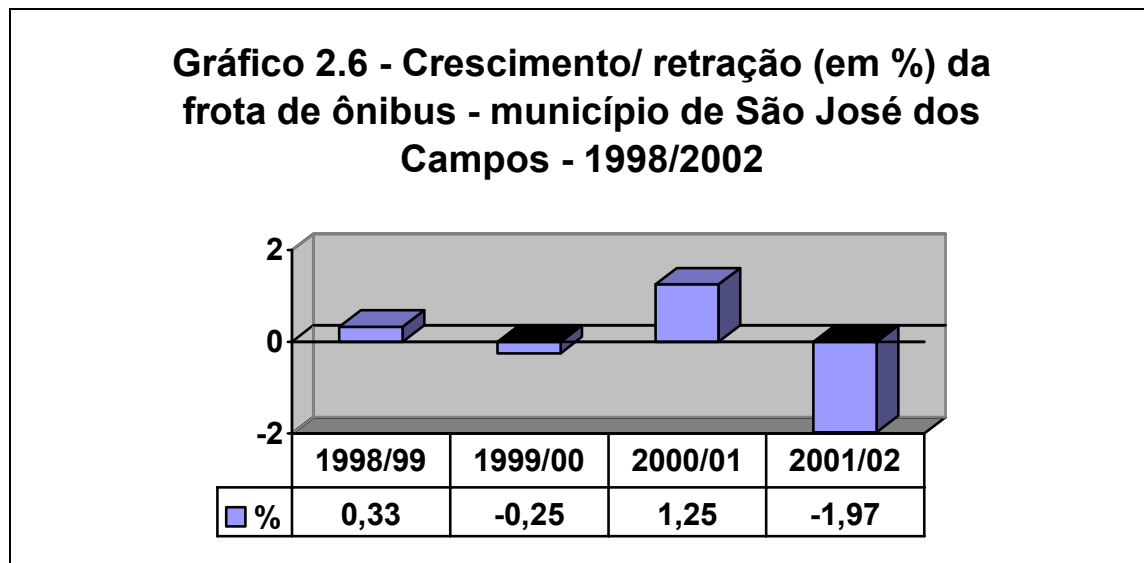
Gráfico 2.5 - Crescimento (em %) da frota de automóveis- município de São José dos Campos - 1998/2002



Fonte: SEADE/ DETRAN/SP.

Definição: Frota de automóveis refere-se ao valor total registrado no Departamento Estadual de Trânsito – DETRAN

O mesmo crescimento não é registrado no transporte coletivo quando se analisam os dados referentes ao mesmo período.



Fonte: SEADE/ DETRAN/SP

Apesar da elevação do número de automóveis no município de São José dos Campos, observando a tabela 2.2, percebe-se que o número de habitantes por automóvel é mais baixo que a média registrada em nível estadual e da Região Administrativa de São José dos Campos evidenciando um quadro de dependência desse meio de transporte

Tabela 2.2: Número de habitantes por automóvel – Estado de São Paulo, Região Administrativa de São José dos Campos e município de São José dos Campos – 1998/2002

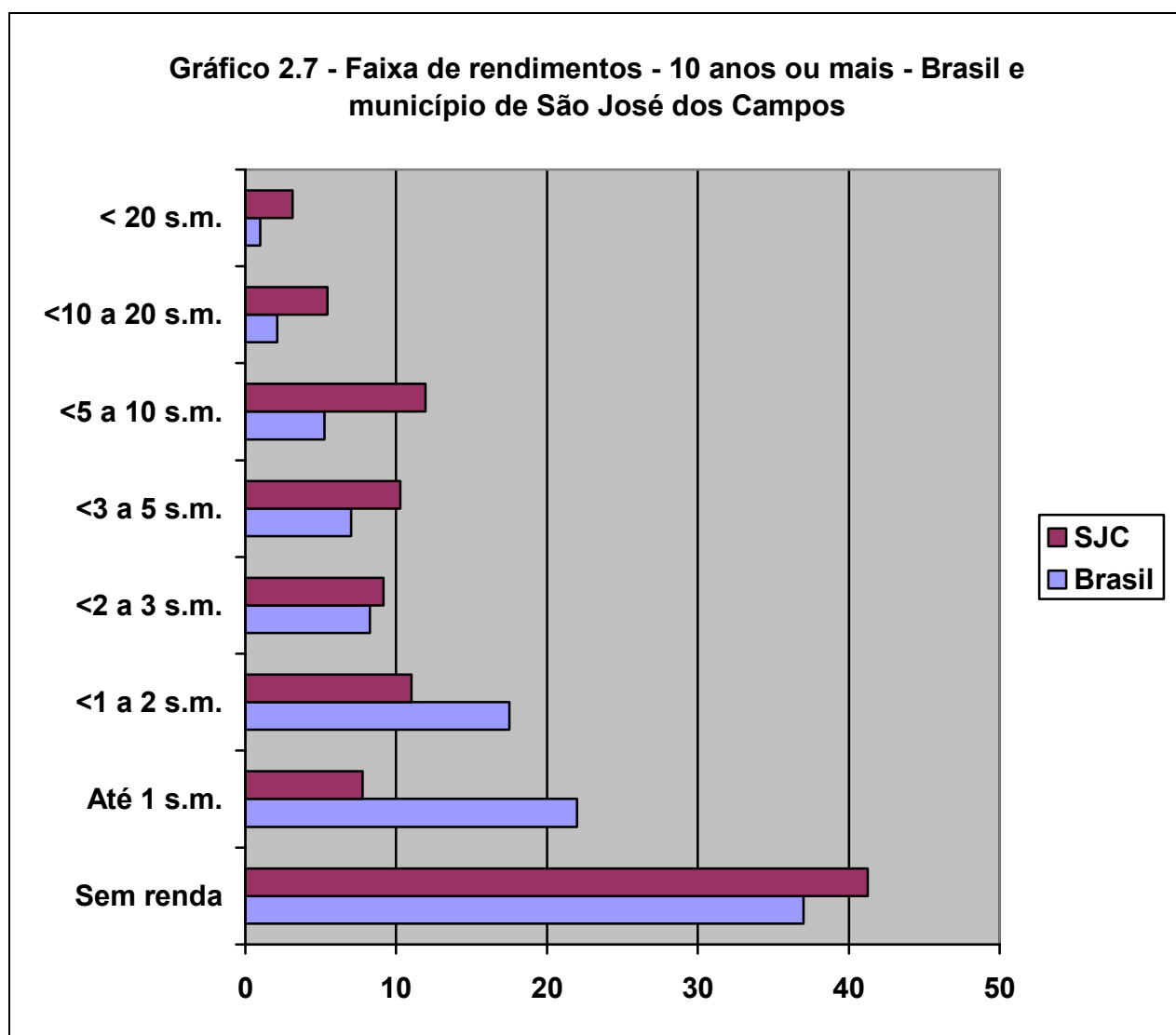
Ano	Estado de S. Paulo	R.A. de S.J.Campos	São José dos Campos
1998	4,17	5,68	4,32
1999	4,09	5,42	4,11
2000	3,98	5,16	3,93
2001	4,0	4,93	3,75
2002	3,75	4,78	3,65

Fonte: SEADE/ DETRAN/SP.

Definição: Número de habitantes por automóvel trata-se do número de habitantes de uma determinada agregação geográfica, dividido pelo número de automóveis, registrados na mesma localidade.

As condições de apreensão desse meio de transporte – o automóvel – , pelas camadas sociais de menor poder aquisitivo, são também precárias.

São José dos Campos apresenta grandes desigualdades sócio- econômicas, embora, quando comparada com a média nacional a renda é melhor distribuída. (gráfico 2.6).



Finte: Fundação IBGE – Censo Demográfico 2000.

Concluimos que as condições de circulação de muitos automóveis são precárias. Se de um lado a quantidade de automóveis não é afetada no tocante à desigualdade de distribuição da renda, a qualidade dos veículos é, sobretudo no caso das camadas sociais de menor poder aquisitivo.

Esses dados são reveladores do conflito pela apreensão do espaço de circulação e de acessibilidade no âmbito das lutas de reprodução social existente entre as classes médias (dependentes e usuárias do automóvel) e as classes trabalhadoras (dependentes e usuárias do transporte coletivo).

Vasconcellos (1.996) observa que “nas cidades contemporâneas, quanto maior o sistema viário e mais fácil a compra e a utilização do automóvel, mais eficiente é a reprodução das classes médias. Ao contrário, quanto maior o sistema de transporte público e mais baratas as tarifas, mais eficiente é a reprodução da classe trabalhadora”.

Neste sentido, percebe-se, no município de São José dos Campos, uma política voltada para o transporte individual (classe média).

A seguir, partindo da tabela 2.6, construímos uma segunda tabela (tabela 2.7) com o número de habitantes por ônibus.

Tabela 2.3: Frota de ônibus e população absoluta – São José dos Campos, Região Administrativa de São José dos Campos e Estado de São Paulo – 1998/2002

Ano	1998	1999	2000	2001	2002
Frota de ônibus S.J.Campos	1.199	1.203	1.200	1.215	1.191
População de S.J.Campos	515.709	527.235	538.298	548.807	559.520
Frota de ônibus R.A. de S.J.dos Campos	3.729	3.913	3.869	3.889	3.999
População da R.A. de S.J.dos Campos	1.909.742	1.949.693	1.988.498	2.026.052	2.064.470
Frota de ônibus Estado de São Paulo	96.425	96.763	98.359	101.442	105.374
População do Estado de São Paulo	35.698.511	36.346.903	36.974.378	37.542.521	38.123.695

Nota: As populações aqui consideradas resultam de um modelo de projeção demográfico baseado nos resultados do Censo Demográfico (fundação IBGE) e nos indicadores de crescimento calculados a partir das Estatísticas Vitais processadas na Fundação SEADE. Estas estimativas referem-se a 1º de julho de cada ano (Fundação SEADE).

Fonte: SEADE/ IBGE.

Concomitantemente ao crescimento da frota de automóveis, verifica-se uma demanda crescente pelo transporte coletivo (ônibus), como pode ser observada na tabela 2.8.

Tabela 2.4: Número de habitantes por ônibus – Estado de São Paulo, Região Administrativa de São José dos Campos e município de São José dos Campos – 1998/2002

Ano	São José dos Campos	R.A. de São José dos Campos	Estado de São Paulo
1998	430	512	370
1999	438	498	376
2000	449	514	376
2001	452	521	370
2002	470	516	362

Fonte: Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados – SEADE

O automóvel, como dito anteriormente, foi e é instrumento indispensável para que houvesse o crescimento urbano espraiado e difuso. Não foi o único fator. Outros fatores estiveram presentes, como as constantes alterações na Lei de Zoneamento Urbano municipal, falhas na fiscalização prevenindo o surgimento de novos aglomerados sem infra – estrutura, etc., que em determinados momentos favoreceram o ciclo de crescimento urbano precário e a especulação imobiliária. O automóvel foi um ator preponderante na efetivação da ocupação periférica, mesmo porque o transporte coletivo não supriu as demandas de mobilidade intra – urbana da população.

Houve tentativas do Poder Público municipal de equacionar o problema “crescimento urbano periférico – demanda de transportes – mobilidade e acessibilidade da população”.

Durante a década de 1970, o corpo técnico municipal projetou o “monotrilho”, um sistema de transporte ferroviário intra – urbano, que, pretendia, inicialmente, contar com 13 estações instaladas ao longo de uma extensão de 34 km de linha, com capacidade de transporte de 40 mil passageiros/ dia à uma velocidade de 60 km/ hora e três linhas.

Posteriormente, com o alongamento do sistema para 51 km, a previsão de transporte de passageiros passaria para 80 mil/ dia.

Composto por três trajetos (figura 2.4) sendo distribuídos da seguinte forma:

- Trajeto 1: Terminal A (indústria IBRAPE, no extremo Oeste, divisa com o município de Jacareí) – Estação 1 (proximidade com a indústria Johnson & Johnson's); Estação 2 (proximidade com a indústria Kanebo); Estação 3 (Vila Bethânia); Estação 4 (Jardim Augusta); Estação 5 (Monte Castelo); Estação 6 (proximidade com a indústria Petrobrás); Estação 7 ((proximidade com a indústria General Motors); Estação 8 (Terminal B): (Eugênio de Melo);
- Trajeto 2: Estação 2 (proximidade com a indústria Kanebo); Estação 3 (Vila Bethânia); Estação 4 (Jardim Augusta); Estação 5 (Monte Castelo); Estação 9 (Jd. Bela Vista); Estação 10 (Centro); Estação 11 (região central, proximidades do Banhado); Estação 12 (Jd. Esplanada);
- Trajeto 3: Estação 2 (proximidade com a indústria Kanebo); Estação 13 (Pq. Industrial) e Terminal C (Distrito Industrial, proximidades do Pq. Industrial).

Observa-se que alguns eixos não foram contemplados, como o eixo Norte (Santana), o eixo Sul (Jd. Satélite) e o eixo Leste (P. Novo Horizonte). Com exceção do primeiro, já adensado, as outras áreas já se encontravam em processo de adensamento populacional.

Esse mega-projeto teria um custo de US\$ 2,5 milhões por km (valores da época), tendo propostas de consórcios internacionais para sua construção, como a Westinghouse (EUA) e Hitachi Alweg (nipo – alemão). A provisão dos recursos para o financiamento, viria do sistema financeiro, de bancos privados nacionais.

O projeto do monotrilho seria integrado aos outros meios de transporte - automóvel e ônibus. Foram realizados estudos de viabilidade econômica, demanda atual e projeção futura de transporte coletivo, tendo como referência padrões do sistema metroviário.

As vantagens da implantação do sistema monotrilho são descritas no seguinte estudo: “Cada pessoa que chega à área central da cidade em veículo particular necessita de 16 m² para estacionamento, levando em conta que cada carro transporta em média 1,75 pessoas e ocupa uma área de 27,5 m². Uma rodovia comum é capaz de escoar em cada pista cerca de mil pessoas em carros particulares, enquanto uma auto – estrada escoar perto de quatro mil. Os ônibus, por sua vez, carregam nove mil pessoas/ h em cada pista e uma linha de carros urbanos superficiais, 13.500 pessoas. Já o serviço de metrô pode transportar por hora e por linha, cerca de 20 mil passageiros em carro, e o monotrilho 16.200 pessoas/ h, com dois carros por trem, a intervalos de 120 s – e pode chegar até a 64.800 passageiros/ h, se mantido o mesmo intervalo de tempo, cada composição circular com oito carros”. (OLIVEIRA, 1974, p.19).

O anteprojeto deixava claro as vantagens da criação do “metrô de superfície” no município:

“As conclusões do anteprojeto que levaram São José dos Campos a optar por esse sistema seriam as seguintes, literalmente:

- 1) o serviço do monotrilho é de elevada eficiência no transporte em massa, com capacidade equivalente ao serviço de metrô e custo de construção, por quilômetro, cerca de seis vezes menor. A sua faixa de equilíbrio econômico tem com limite inferior 12 mil passageiros/ h e em São José dos Campos esse limite á hoje facilmente ultrapassável, com média aproximada de 13.150 passageiros /h;

- 2) Apresenta rapidez e facilidade de construção – 1 km de linha dupla a cada 45 dias – com um mínimo de transtornos para o tráfego de superfície durante as obras;
- 3) exige uma faixa diminuta de terreno para uso exclusivo;
- 4) apresenta ótimos índices de segurança à prova de descarrilamentos;
- 5) pode operar em rampas de até 10%”. (OLIVEIRA, 1974, p.19).

O traçado do monotrilho interligaria as zonas de moradia às zonas de comércio e zona industrial. O traçado, a linha, em boa parte será uma marginal da rodovia Presidente Dutra. O projeto do monotrilho trazia consigo a ambição da integração regional, sobretudo com a Grande São Paulo: “Dos três trajetos, o primeiro pode merecer atenção especial, pois, se de imediato ele visa atender ao fluxo entre áreas industriais e central, ou habitacionais, ao longo das vias Dutra e de Integração , por outro lado acha-se estrategicamente plantado, de modo a possibilitar uma ampliação no futuro, estendendo seus trilhos até os municípios vizinhos a São José e até à Grande São Paulo”. E ainda: “É claro que só podemos implantar o monotrilho na área sob nossa jurisdição, mas parece evidente que o sistema tende a alongar- se através da Dutra” (OLIVEIRA, 1974, p.19). Complementando: “Nessa linha de raciocínio, primeiro o monotrilho de São José se estenderia até Jacareí, e depois poderia vir, articular-se com o metrô paulistano, cujas linhas já teriam então chegado a Guarulhos”. Na figura 2.4 pode-se observar o trajeto proposto para o monotrilho.

O projeto foi considerado “à frente de seu tempo” pelos seus gestores e também pelos órgãos de imprensa, e solução dos problemas de transporte e circulação que o município já apresentava: “E a partir de 1977, a cidade terá condições de também reclamar para si a honra de ser a primeira da América Latina a implantar um dos mais

sofisticados meios de transporte coletivo urbano: é nesse ano que entrará em funcionamento o monotrilho de São José dos Campos (...)” (OLIVEIRA, 1974, p.19).

Porque, sendo tão relevante a implantação desse sistema de transportes, podendo melhorar as condições de mobilidade e acessibilidade dos indivíduos, esse projeto não saiu do papel?

Talvez porque o projeto do transporte individual em uma cidade que precisava de um símbolo de modernidade, fez com que esse projeto (monotrilho) perdesse o interesse do Poder Público.

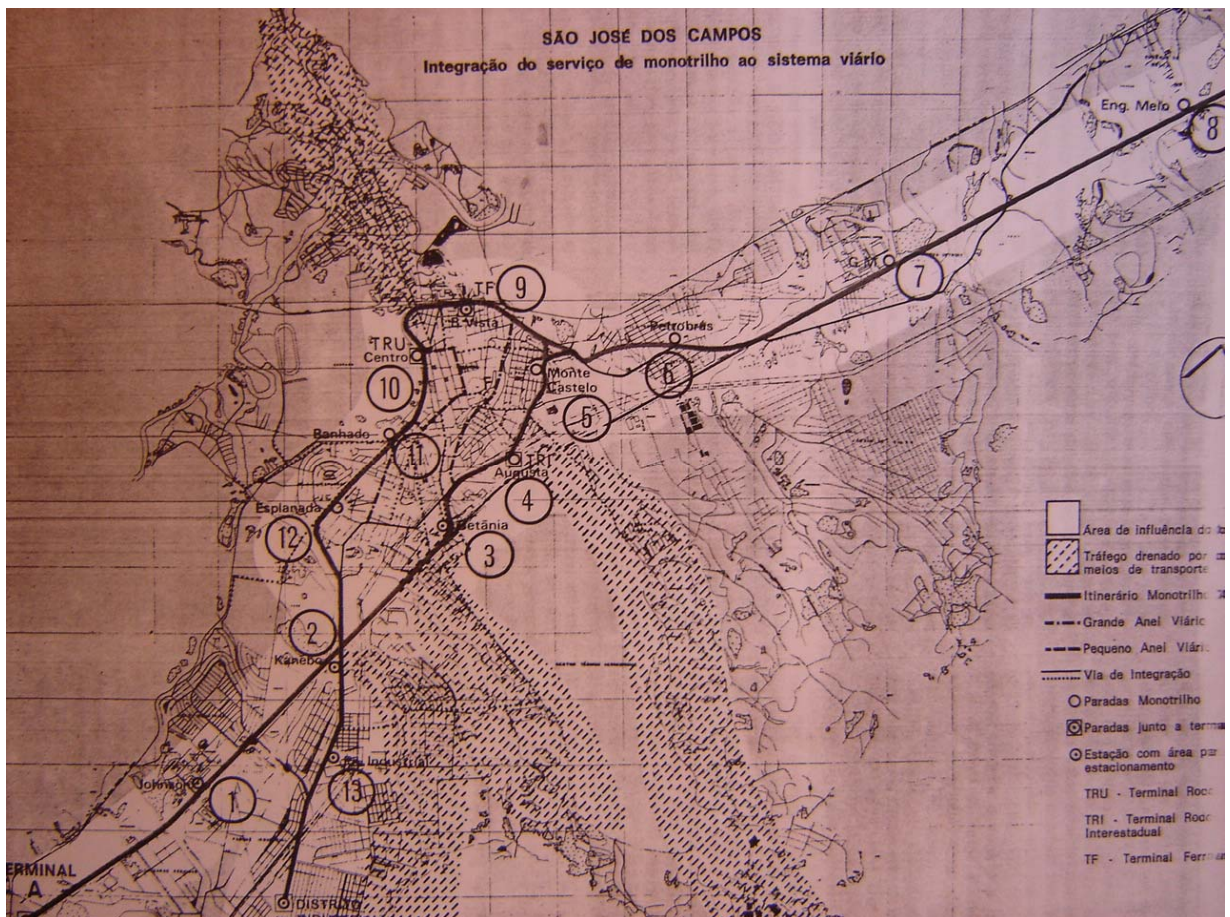


Figura 2.4 – trajeto o monotrilho

Fonte: Oliveira (1974)

CAPÍTULO 3

O SISTEMA DE CIRCULAÇÃO E DE TRANSPORTES NO MUNICÍPIO DE SÃO JOSÉ DOS CAMPOS E O ESPAÇO URBANO

3.1 EXPANSÃO URBANA E VIAS DE CIRCULAÇÃO

Para observação do processo de espraiamento da mancha urbana pós- década de 1950 – período que se intensifica o processo de industrialização- urbanização no município- , utilizou- se fotografias aéreas dos anos de 1962, 1972, 1973 e 1985.

A partir desses dados, determinou- se a malha viária existente nesses períodos, distinguindo-se as áreas já ocupadas e adensadas, as com baixa ocupação e adensamento e as áreas que, embora existindo arruamento, não havia ainda nenhuma ocupação. Esses dados foram reunidos em quatro mapas – de 1962, 1973, 1985 e a atual configuração da mancha urbana que consta no cd room “Cidade viva”, de 2.000.

A análise posterior desses dados, permitiu verificar os eixos de crescimento da mancha urbana, conjuntamente com o processo que os determinaram, para enfim identificar as condições de acessibilidade e de mobilidade criadas para a população.

3.1.1 O crescimento da mancha urbana de São José dos Campos após 1950

De acordo com Costa (2001, p.41), em 1953, a ocupação da mancha urbana do município de São José dos Campos se restringia praticamente ao platô central. Devido à existência de infra- estrutura e também às boas condições de declividade do terreno, um terraço que apresenta declividade variando entre 0° à 5°. Nesse período parte da

região Norte, sobretudo o bairro de Santana, era adensada. Algumas indústrias instaladas na zona Norte contribuíram também para o adensamento dessa região. Foi o caso da Rodhosá e da Tecelagem Parayba.

O município vivia seus últimos momentos da fase sanatorial, atividade que em poucos anos se extinguiria, devido às mudanças ocorridas no tratamento médico da tuberculose – deixou de ser sanatorial e passou a ser ambulatorial, com o uso de medicamentos antibióticos específicos.

Estava em andamento nesse período, o processo de industrialização no município, fruto do extravasamento do capital industrial de grandes centros como São Paulo e Rio de Janeiro, desconcentração essa que se dá em direção ao interior paulista, principalmente para os municípios do Vale do Paraíba com base na localização geográfica privilegiada próxima às maiores metrópoles brasileiras e na inauguração da rodovia BR- 116.

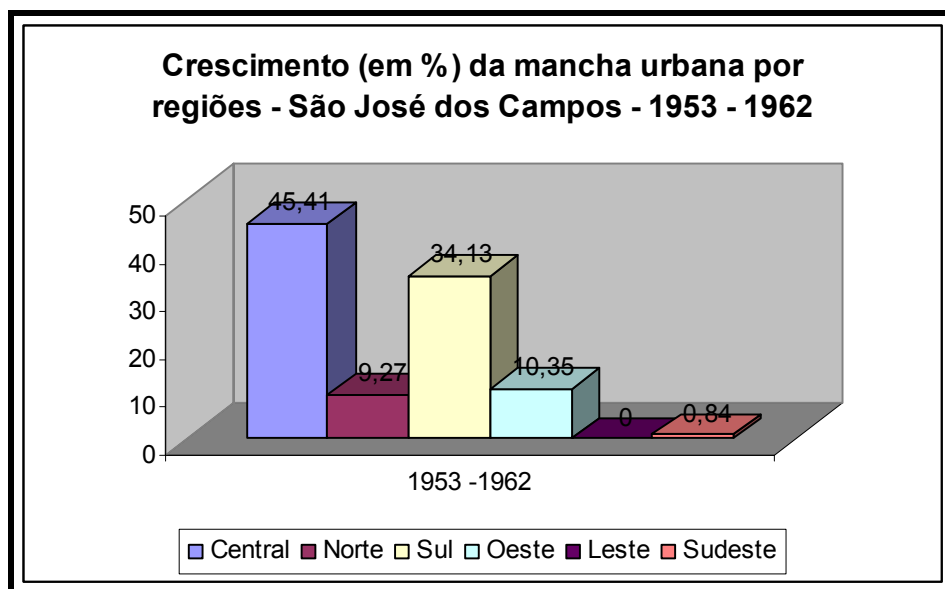
O município , face às mudanças de ordem econômica, passou a ser pólo atrativo de trabalhadores oriundos de diversas partes, acentuando a demanda de moradias. O processo de urbanização intenso somado à procura por melhores localizações tanto da população quanto das empresas, aqueceu o mercado imobiliário, tornando caro o valor da terra e difícil o seu acesso , principalmente da classe operária. Ocorre o parcelamento de glebas rurais, distantes do centro, sem infra- estrutura, que num primeiro momento não serão ocupados, criando grandes vazios no tecido urbano e acentuando o processo de especulação imobiliária.

Em face às grandes transformações espaciais - econômicas que o município apresentou em tão curto período de tempo, tornou- se evidente o despreparo do poder público em gerir o uso e ocupação do solo. As intervenções se deram timidamente no

campo da legislação – e vieram tardiamente - visando criar um ordenamento do uso do solo urbano. Em fins da década de 1960, elaborou-se estudos preliminares e finalmente um plano diretor de desenvolvimento integrado. Conforme COSTA (2001, p.34): “De fato, naquele momento, 1962, a cidade não tinha uma lei de zoneamento que pudesse controlar ou até mesmo guiar seu crescimento e, por algumas decisões públicas, a cidade foi sendo adaptada ao seu desenvolvimento industrial dinâmico”.

No período 1953 – 1962 observa-se que o maior crescimento da área urbana corresponde à região central (45,41%) que é dotada de melhor infra-estrutura e concentra o comércio e serviços da cidade. A região Sul, no entanto, obteve um grande crescimento nesse período, momento que surgiram vários loteamentos para atender a demanda de moradia das classes operárias (gráfico 3.1).

Gráfico – 3.1



Fonte: COSTA, (2.001)

A primeira lei de zoneamento foi elaborada em 1971 e dividiu o solo urbano em zonas de uso comercial, habitacional e industrial e criou alguns eixos de crescimento da

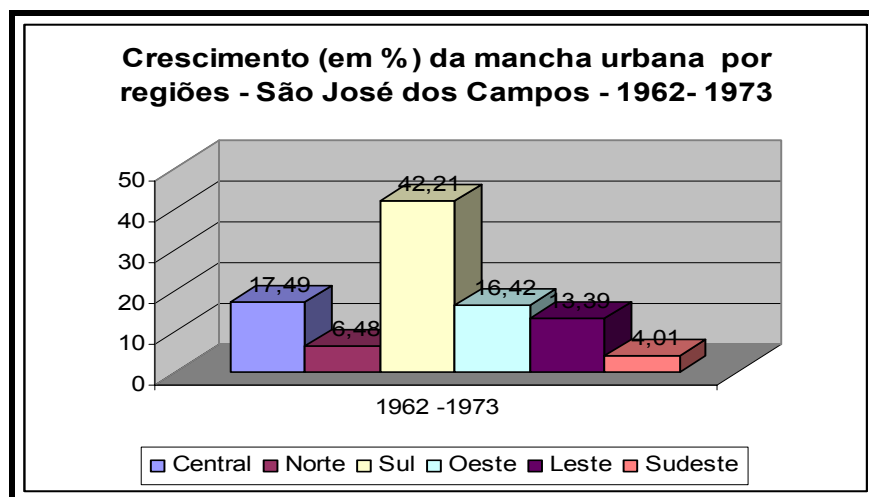
mancha urbana – na direção Sul e Oeste. A escolha desses eixos de crescimento deveu-se mais a existência de condições adequadas relativas à topografia plana e de alguma infra-estrutura existente do que propriamente por uma política de planejamento urbano, caracterizando a tentativa do poder público de adaptar a cidade à urbanização em andamento.

Costa (2001, p. 41) afirma que “a expansão da mancha, até a década de 1970, se deu nos terraços existentes, que estavam disponíveis, o que caracteriza uma tendência natural, e neste momento empírica, pela procura do melhor sítio a ser ocupado”.

A década de 1970 representa, para a economia joesense, um período de forte industrialização. Nessa década, cerca de 70% da PEA ocupava postos de trabalho no setor industrial. Conseqüentemente, verificou-se que a maior ocupação dá-se nas proximidades da rodovia BR-116, local predominantemente ocupado pelas grandes indústrias.

No período 1962-1973, observou-se uma redução drástica no crescimento do centro explicada pela ocupação e adensamento já no período anterior. O maior crescimento nesse período é registrado na região Sul, com a continuidade do processo de ocupação e adensamento (gráfico 3.2).

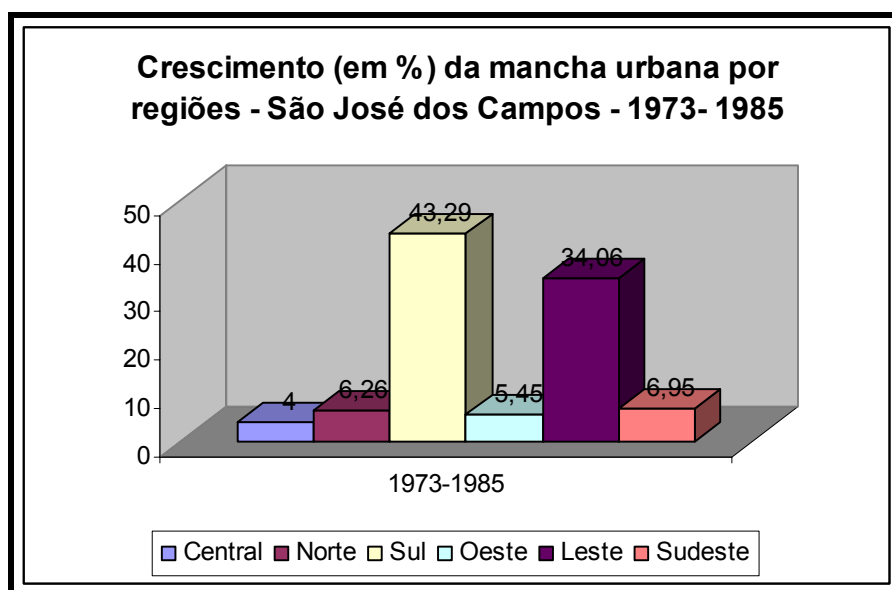
Gráfico 3.2



Fonte: COSTA, (2.001)

Esse período é marcado pela transposição da BR – 116 (Via Dutra) da área urbana. Nos anos seguintes, até 1985, verificou-se que o crescimento urbano e adensamento mais significativo foi em direção à zona Sul e no início da década de 1980, uma explosão de loteamentos na região Leste (gráfico 3.3).

Gráfico 3.3



Fonte: COSTA, (2.001)

No primeiro caso (eixo de crescimento em direção à zona Sul), ocorre uma política deliberada do Estado visando atender às classes populares. Um desses loteamentos foi o Conjunto Habitacional Elmano Ferreira Velloso, inicialmente com 845 unidades residenciais e no ano de 1985, indo para 1685 unidades.

Segundo Costa (2001, p.35): “Este crescimento foi incentivado pela lei de zoneamento proposta em 1980, a qual vai direcionar o crescimento da cidade para o setor Sul, definindo aquela área como zona residencial multifamiliar. Neste sentido, surgem alguns projetos habitacionais de baixa renda, criados pelo município para atender à demanda da população excluída”.

No caso do eixo de expansão na mancha urbana em direção à zona Leste, a intervenção do poder público que pretendia criar para aquela área loteamentos populares, exigindo no entanto dos empreendedores imobiliários toda a infra- estrutura básica, não foi bem sucedida. Houve desinteresse por parte da iniciativa privada na produção de unidades habitacionais populares, que se caracterizou pelo abandono dos loteamentos. Já haviam alguns loteamentos clandestinos ocupados e em processo de adensamento, na zona Leste. O poder público, tentando minimizar os efeitos da ocupação desordenada naquela região, retraiu o perímetro urbano, na década de 1980, e reduziu os encargos de infra- estrutura obrigatórios objetivando a ocupação dos muitos espaços vazios, na condição de que os empreendedores criassem loteamentos populares para atender renda de até 3 salários mínimos. Essa medida não teve efeito, pois não aqueceu a produção de moradias com esse perfil.

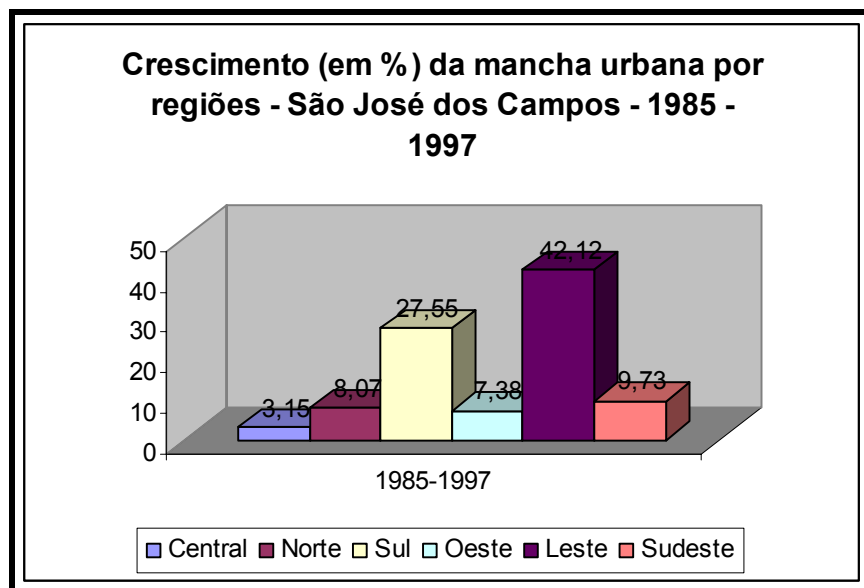
Em 1984, surgiram várias chácaras de recreio na zona Leste, próximas à região urbanizada, mas sem qualquer infra- estrutura. Inicialmente, essas chácaras possuíam metragem que variavam entre 1000 e 2000 metros quadrados, mas que foram

parceladas em lotes de 125 metros quadrados, e ocupados pela população de baixo poder aquisitivo.

Entre 1980 e 1990, o poder público extinguiu a zona de Expansão Urbana com o objetivo de forçar a ocupação dos vazios urbanos do município. Essa medida encareceu ainda mais a terra, excluindo seu acesso às populações de baixa renda. O impacto dessa medida foi novamente a proliferação de vários loteamentos clandestinos concentrados principalmente na zona Leste.

Os maiores índices de crescimento urbano registrados no município, no período 1985-1997, referem-se à região Leste e Sul (gráfico 3.4).

Gráfico 3.4



Fonte: COSTA, (2.001)

Portanto, os períodos de 1973 à 1997, as regiões que obtiveram maiores índices de crescimento foram à Sul e a Leste. No entanto, esse crescimento foi de maneira diferenciada .

Segundo Costa (2.001, p.47): “Percebe-se, portanto, que houve uma certa diferença, entre estes vetores de crescimento, quanto ao processo de ocupação, considerando que a Zona Sul se caracterizou por uma ocupação mais organizada, devido a uma participação maior da Administração Pública, fato este que inviabilizou o acesso a estas áreas por parte de uma parcela da população, devido ao custo da terra. Já a Zona Leste se caracterizou, mais pelo surgimento de loteamentos clandestinos, devido ao seu esquecimento por parte da Administração Pública, o que viabilizou a ocupação por parte da população de baixa renda pois o preço da terra era menor que em outras áreas da cidade”.

3.2 PERIFERIZAÇÃO E A MALHA VIÁRIA

Para facilitar a compreensão da estruturação do sistema de circulação da cidade de São José dos Campos nos últimos 40 anos, foram elaborados três croquis que mostram as ruas e avenidas existentes na cidade em 1962, 1973 e 1985, e as respectivas densidades de ocupação ao longo dessas vias (figura 3.1).

Consideramos três níveis de ocupação. O nível 1 caracteriza uma área que foi parcelada e encontra-se sem nenhuma ocupação. O nível 2 caracteriza uma área já parcelada e que se encontra em processo de ocupação. O nível 3, representa área parcelada e com ocupação já consolidada.

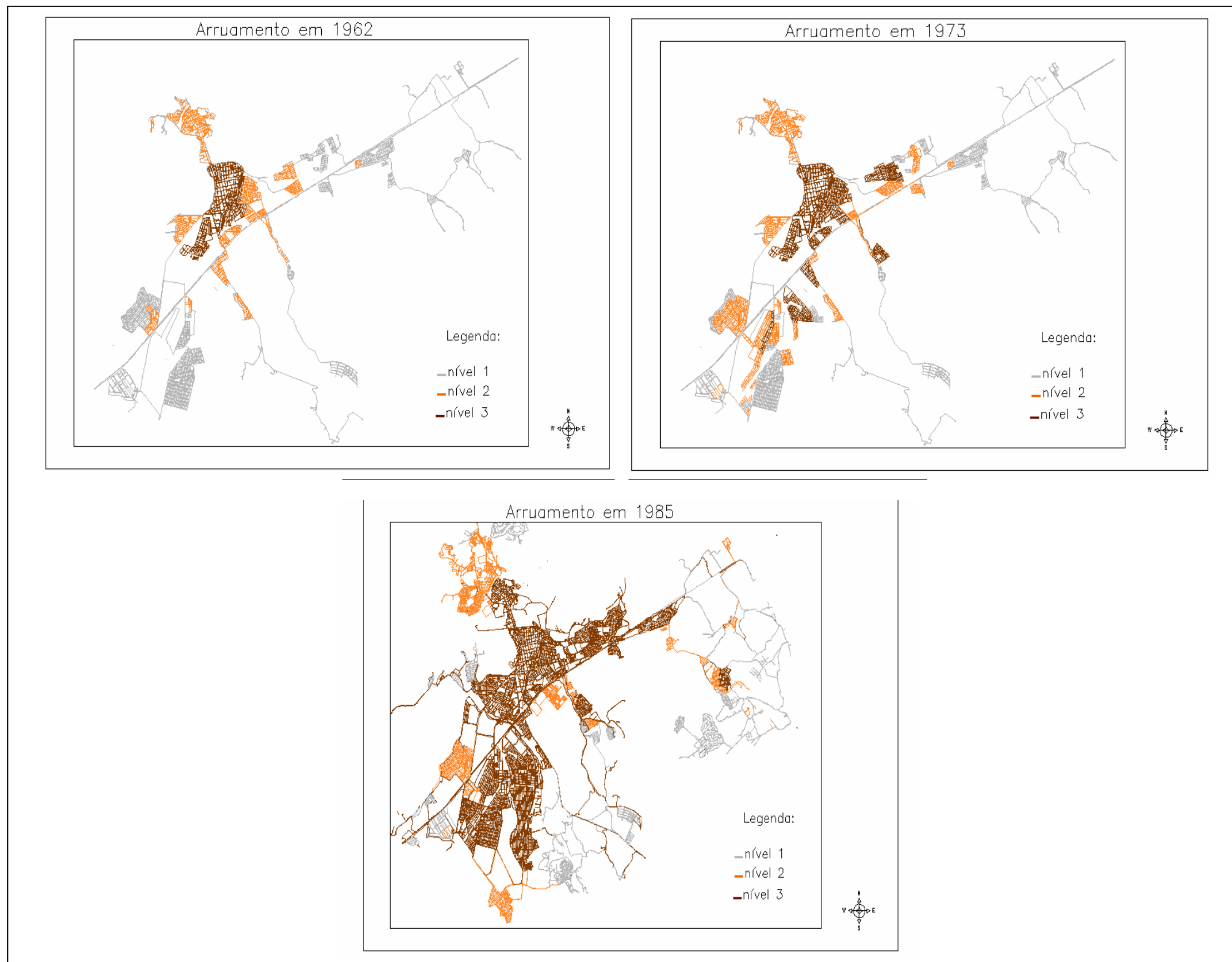


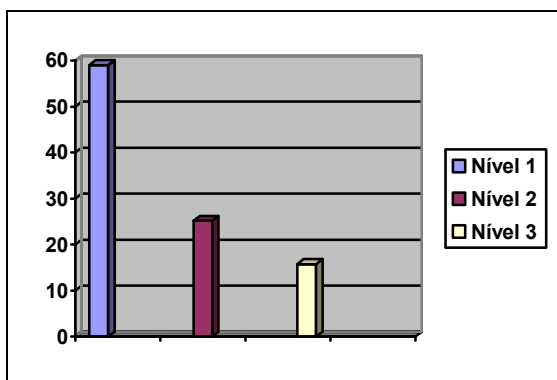
Figura 3.1- Arruamentos – município de São José dos Campos – 1962, 1973 e 1985

Os valores obtidos referem-se à extensão da malha viária existente nos três níveis, expressa em km lineares.

Para obter essas informações, analisamos aerolevantamentos realizados no município nos anos de 1962, 1973 e 1985 e, a partir desses dados, demarcamos essas áreas, em três níveis de ocupação, no mapa base do município, digital, contido no CD “Cidade Viva”. As variáveis que nos interessaram foram as quadras e arruamentos. Os resultados descritos nesse capítulo serviram como referência para a análise do processo de crescimento urbano e as condições impostas à população no tocante à sua mobilidade e circulação urbanas.

Em 1962, o mapa vetorial de arruamentos apresentava, para o nível 1, 513,8 km; para o nível 2, 220,9 km e para o nível 3, 138,8 km, perfazendo um total de 873,5 km. Nesse ano, apenas 15,8% da área urbana é considerada como de ocupação consolidada, enquanto 25,2%, em processo de ocupação. Somados esses valores perfazem 41%, enquanto 59% é considerado como áreas parceladas sem nenhuma ocupação/ ou ocupação inexpressiva. Isso evidencia um quadro em que a cidade estava sendo “loteada”, criando áreas de vazios urbanos, favorecendo a especulação imobiliária. Nesse período, há um descontrole do Poder Público em conduzir esse processo. A legislação vigente na época não dá conta de organizar esse espaço que está em crescimento acelerado, caracterizado por um grande número de loteamentos dispersos na mancha urbana e destituídos de infra- estrutura (gráfico 3.7).

Gráfico 3.5 – Níveis de ocupação urbana – 1962 (%)



Em 1962, a Zona Central (15) e Norte (14) estavam ocupados e eram as mais adensadas (figura 3.5). Essa ocupação urbana vinha de décadas anteriores (figuras 3.2, 3.3 e 3,4).



Figura 3.2 – Região Central de São José dos Campos – Década de 1930
Fonte: Arquivo Público Municipal, Fundação Cultural Cassiano Ricardo



Figura 3.3 – Região Central de São José dos Campos – Década de 1940
Fonte: Arquivo Público Municipal, Fundação Cultural Cassiano Ricardo



Figura 3.4 – Região Central de São José dos Campos – Década de 1940
Fonte: Arquivo Público Municipal, Fundação Cultural Cassiano Ricardo

De acordo com Costa (2001, p.41), “...esse crescimento se deu em função da disponibilidade de terreno com infra- estrutura no local e, também, devido à *adequabilidade* do terreno, um terraço com declividade variando entre 0° e 5°”.

Destacamos também que, antes da década de 1960, as primeiras grandes indústrias do município, Rodosá e Tecelagem Parayba já estavam instaladas, ambas, na Zona Norte. Para facilitar a visualização enumeramos nas fotografias aéreas, a seguir (figura 3.5), áreas ocupadas, com bairros adensados ou não, e também bairros que surgiram décadas depois, e , portanto aparecem marcados em vazios urbanos. É nosso intuito, ao numerar algumas áreas de vazios urbanos, facilitar a visualização quando for necessário comparar fotos aéreas obtidas em anos diferentes.

Na figura 3.5, observa-se a avenida Cassiano Ricardo (5) que interligou a região Central à região Oeste do município. Em 1962, essa área constituía em um enorme vazio urbano, que foi mantida assim por décadas. Na fotografia aérea de 1985 (Figura 3.15), essa área estava sendo mantida reservada. Essa região foi ocupada por empreendimentos de alto padrão, como o Bosque Imperial (9), o Jardim das Colinas (10) e, mais recentemente, o Jardim Aquarius (8), notabilizando uma segregação espacial da classe média – alta e classe alta.

Elementos limitadores no tocante à ocupação e a conexão das diversas regiões da cidade e que contribuíram para o agravamento das condições de circulação urbana podem ser observados no sentido transversal, de Leste- Oeste, como o rio Paraíba do Sul (1). a linha Férrea (2) e a rodovia BR-116 (3). Na década de 1960 foi implantado no município o Centro Técnico Aeroespacial (4) sendo mais uma barreira física, impedindo a interligação das zonas leste e Sudeste. Outro fator relevante, é a própria especulação

imobiliária, que reteve grandes áreas dentro da mancha urbana para valorização, e que, são observáveis nos grandes vazios urbanos existentes.

Essas especificidades do padrão de urbanização espraiado e disperso e das políticas públicas no tocante ao planejamento urbano agravaram a circulação urbana, pois percebeu-se que as ações de intervenção surgiram anos depois do arranjo espacial urbano ter se consolidado. Portanto, o sistema viário foi construído e adaptado, muitas vezes, à mancha urbana já consolidada e as intervenções do Poder Público estão no âmbito da retificação do espaço já construído do que propriamente no do planejamento.

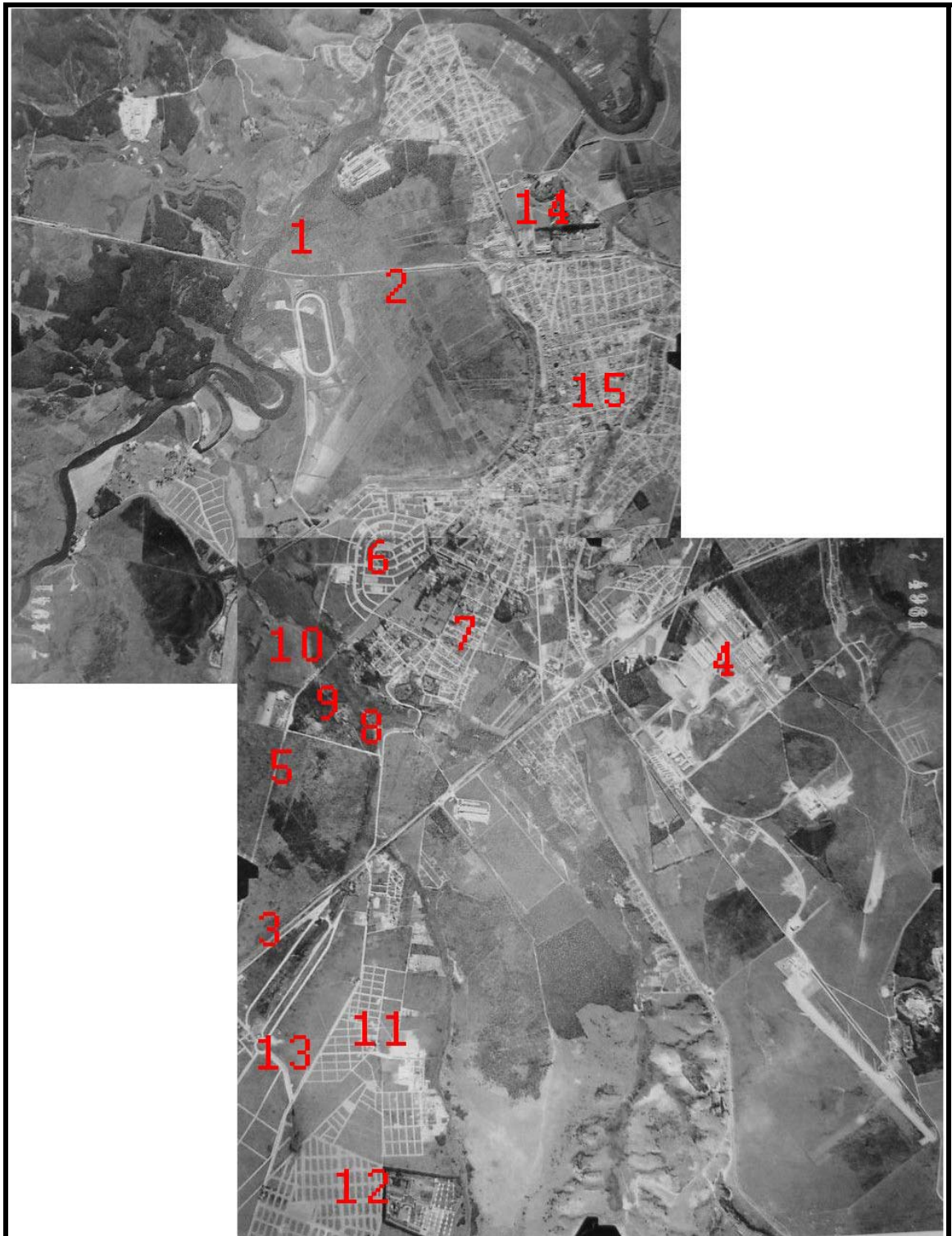


Figura 3.5 –Zona Central, Norte, Oeste e Sul – 1962

1 – Rio Paraíba do Sul , 2- Linha Férrea, 3- Rodovia BR- 116. 4- Centro Técnico Aeroespacial, 5- Avenida Cassiano Ricardo, 6- Jardim Espanada, 7- Jardim Jaci, 8- Jardim Aquarius, 9- Bosque Imperial, 10 – Jardim das Colinas, 11- Jardim das Américas, 12- Jardim Morumbi, 13- Parque Industrial, 14- Santana e 15- Centro.

Na figura 3.6, observa-se a expansão da mancha urbana ocupando parte da região Sul (Vila Industrial, 2: Vila Tatetuba,7; Jardim Valparaíba, 7). A ligação viária entre esse setor da cidade faz-se através da avenida Juscelino Kubtscheck de Oliveira, passando pelo Jardim Paulista (11).



Figura 3.6 – Região Central, Leste e Sudeste - 1962

1- Rodovia BR-116, 2- Vila Industrial, 3- Jardim Ismênia, 4- Jardim Valparaíba, 5- Jardim Diamante, 6- Jardim de Allah, 7- Vila Tatetuba, 8- Monte Castelo, 9- Vila Maria, 10- Centro, 11- Jardim Paulista, 12- Vila Adyana, 13- Centro Técnico Aeroespacial e 14- Jardim da Granja.

Na figura 3.7, observa-se uma grande área parcelada próxima à rodovia Presidente Dutra. Essa área corresponde ao loteamento Jardim de Allah (6), que embora tenha sido parcelado não houve ocupação. Essa área foi ocupada na década de 1980 pela indústria Petrobrás e por um pólo distribuidor de produtos petroquímicos (figura 3.17). O entorno da rodovia Br-116 foi destinado às plantas industriais – grandes empresas que se alocaram no município pós anos 1950 – devido a fatores estratégicos como facilidade de escoamento da produção. Na figura 3.7, observa-se a área da Indústria General Motors do Brasil (1).



Figura 3.7- Região Leste – 1962

1- General Motors do Brasil, 2- Vila Tesouro, 3- Jardim Ismênia, 4- Jardim Motorama, 5- Jardim Americano, 6- Jardim de Allah, 7- Jardim Diamante e 8- Jardim Nova Michigan,

Em 1962 já havia ocorrido o transbordamento da mancha urbana para além da rodovia BR- 116, na Região Sul do município, (figura 3.8).

A expansão da mancha urbana para além da Via Dutra é explicada pelo grande crescimento econômico verificado no município, nesse período. Segundo Costa (2001, p.41-42): “Puxada pelo crescimento econômico, a mancha urbana vai se dirigir para locais próximos à Via Dutra; isto explica o seu crescimento maior para a Zona Sul, principalmente considerando que a cidade ainda não possuía uma Lei de Zoneamento ou Plano Diretor já em funcionamento. O grande responsável pelos eixos de crescimento era o “desenvolvimento econômico do próprio município”.

Uma grande área reservada, abrigou a indústria Kodak (figuras 3.8 e 3.9), enquanto percebe-se que no mesmo período houve a implantação da indústria Johnson & Johnson's. Nas áreas contíguas às áreas industriais surgiram diversos loteamentos para atender a demanda de moradia das classes operárias.

Partindo da praça Natal (3) e ramificando em tentáculos de ruas que gradativamente foram sendo ocupados e adensadas, observa-se os loteamentos abertos, onde hoje se denomina bairro Parque Industrial (4), o Conjunto 31 de março (5) e o Bairro Vale do Sol (6). A urbanização segue um padrão do tipo dispersa e ausente de recursos infra-estruturais. Estes surgiram anos depois, após a ocupação parcial ou total de seus moradores.

O arranjo espacial de avenidas interligando a mancha urbana, composta de glebas já parceladas, entremeados por vazios urbanos, confirma o processo já em andamento da especulação imobiliária e do encarecimento da terra.

A área correspondente ao atual Jardim Morumbi (7 e 8) manteve-se sem ocupação conforme o levantamento aerofotogramétrico de 1962 e 1973, situação essa que se altera em 1985, quando se verificou um forte adensamento do bairro, bem como em toda Região Sul. Na área adjacente, no bairro Jardim Oriente (9), percebeu-se uma discreta ocupação com período de 10 anos.



Figura 3.8- Região Sul - 1962

1-Kodak Brasileira Comércio e Indústria , 2- Johnson & Johnson's Industrial, 3- Praça Natal, 4- Parque Industrial, 5- Conjunto Residencial 31 de março, 6- Bairro Vale do Sol, 7- Jardim Morumbi, 8 Jardim Morumbi, 9- Jardim Oriente

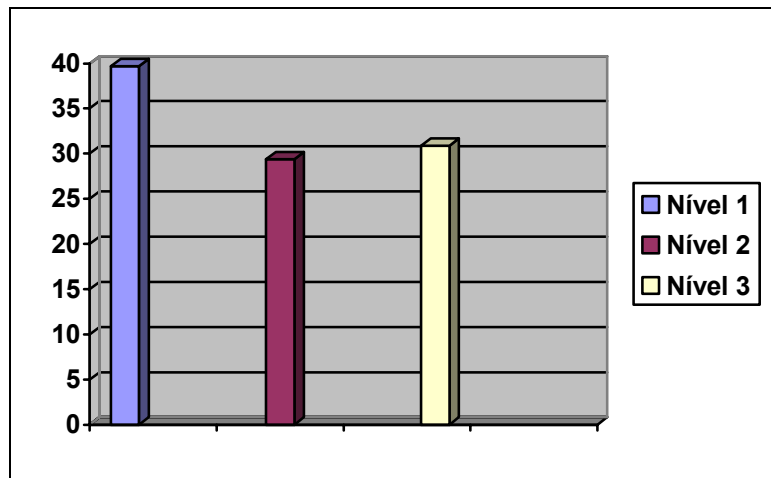


Figura 3.9 – Região Sul - 1962

- 1- Jardim Satélite, 2- Residencial Cidade Jardim, 3- Bosque dos Eucaliptos, 4- Quinta das Flores, 5- Jardim Portugal e 6- Residencial Bosque dos Ipês.

No ano de 1973, o mapa vetorial de arruamentos apresentou em valores absolutos, para o nível 1, 363,1 km; para o nível 2, 268,52 km e para o nível 3, 282,3 km, perfazendo um total de 913,92 km. Em valores percentuais, o nível 1 corresponde a 39,7%, o nível 2 a 29,4% e o nível 3, 30,9% (Gráfico 3.6).

Gráfico 3.6 – Níveis de ocupação urbana – 1973 (%)



Em 1973, o município de São José dos Campos estava em processo de adensamento das áreas loteadas anteriormente.

Em 1973, a região central apresentava-se com um trânsito caótico, exigindo do Poder Público Municipal, intervenções que corrigissem este problema à curto prazo. As vias já saturadas e os gargalos no trânsito foram relatados pelos meios de comunicação da época: “Cada dia que passa mais se agrava problemas de trânsito em São José dos Campos. As constantes modificações introduzidas no sistema viário urbano não vêm a satisfazer. Atualmente com 10 mil veículos licenciados aqui e um número elevadíssimo de outros carros em trânsito, a cidade congestionada, ocasionando sérios embaraços para os motoristas, pedestres e guardas (estes, em número pequeno, desproporcional às necessidades do movimento, impotentes para

dar solução ideal para o fluxo do tráfego nas ruas centrais). A situação piora em duas circunstâncias especiais: nos dias de semana, no horário das quatro às seis da tarde e nos dias de chuva. Milhares de carro fluem diretamente para o centro, tornando intransitáveis as ruas principais. O tempo gasto da Dutra à praça João Pessoa corresponde a uma viagem direta daquela rodovia até Jacareí. Se providências urgentes não forem tomadas, a situação só tende a piorar". (TRANSITO, 1973).

Em pleno processo de urbanização, o município não tinha estrutura viária capaz de suportar o fluxo de veículos automotores, que cresceu ano após ano. Ressaltamos que a formulação de propostas de intervenção no sistema viário, trazidas de um estudo mais detalhado do município, veio a partir do Plano Diretor de 1971, tendo como ponto de partida estudos preliminares realizados no ano de 1958/ 1961, por equipe multidisciplinar da FAU-USP, e que estão discutidos nesse trabalho no item 3.3.2.

Nesse período, o centro da cidade polarizava as atividades do setor terciário. Os moradores de outros bairros, obrigatoriamente utilizavam o centro para atender suas necessidades de compras e de serviços.

O sistema viário da região central também era utilizado como única possibilidade de acesso, através da rodovia SP- 50, aos municípios de Campos do Jordão, Sul de Minas Gerais, etc., contribuindo dessa forma para a saturação do sistema viário central.



Figura 3.10 - Região Central, Oeste e Sul – 1973

1- Centro, 2- Jardim Esplanada, 3- Jardim Esplanada do Sol, 4- Jardim Colinas, 5- Jardim Aquarius, 6- Jardim Alvorada, 7- Jardim das Indústrias, 8- Jardim Satélite, 9- Chácaras Reunidas, 10- Parque Industrial e 11- Jardim Morumbi.

Na figura 3.11 e 3.12, observa-se o bloqueio exercido pelo complexo tecnológico aeroespacial (Aeroporto, CTA e INPE) em relação às regiões Leste e Sul. Observa-se também o eixo de crescimento partindo da avenida dos Astronautas em direção à região Sudeste: Vila São Benedito (3), Residencial Cambuí (4), Jardim Souto (5), Jardim da Granja (6) e Jardim Uirá (8). Essas áreas foram enumeradas indicando o início do parcelamento de terras nessa região.



Figura 3.11 - Região Sudeste - 1973

1- Aeroporto, 2- Centro Técnico Aeroespacial, 3- Vila São Benedito, 4- Residencial Cambuí, 5- Jardim Souto, 6- Jardim da Granja, 7- Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais, 8- Jardim Uirá, 9- Vila das Acácias e 10- Vila Letônia.



Figura 3.12 – Região Sul – 1973

1- Kodak Brasileira Comércio e Indústria , 2- Johnson & Johnson's Industrial, 3- Praça Natal, 4- Parque Industrial, 5- Conjunto Residencial 31 de março, 6- Bairro Vale do Sol, 7- Jardim Morumbi, 8 Jardim Morumbi, 9- Jardim Oriente

Partindo da análise das figuras 3.8 e 3.9, identificamos um novo eixo de expansão da mancha urbana na região sul, que se deu a partir do Jardim Satélite, indo em direção ao Campo dos Alemães. Na figura 3.8, percebe-se que essa grande área se manteve inalterada e sem arruamento, no aerolevante de 1962, e que, porém em 1973, observou-se o início da expansão da mancha urbana através da criação do Jardim Satélite (1) e Residencial Cidade Jardim (2) (figura 3.13). Essa expansão prolongou-se num “corredor” de bairros nos anos subsequentes – Bosque dos Eucaliptos (3); Quinta das Flores (4); Jardim Portugal (5); Residencial Bosque dos

Ipês (6); Campo dos Alemães (7); Conjunto Habitacional Elmano Ferreira Veloso (8). Destacamos que esses bairros são heterogêneos no tocante à sua função (bairros dormitórios, sub-centros, etc.), como também à ocupação relacionada à questão sócio- econômica (enquanto o Jardim Satélite, Residencial Cidade Jardim, Bosque dos Eucaliptos e Jardim Portugal tem uma população de moradores predominante de classe média, no bairro Quinta das Flores, a predominância é de população de classe média alta e alta e, no bairro Campo dos Alemães e Conjunto Elmano Ferreira Veloso, a população é constituída de moradores de classe econômica social baixa).

A padrão de crescimento urbano, disperso e espraiado, caracterizado pela formação de grandes vazios urbanos já havia sido detectado no Plano Diretor de 1971. Como parte das ações de intervenção do Poder Público, recomendou-se estimular o crescimento e adensamento urbano da região Sul, vetorizando esse crescimento até as divisas com o município de Jacareí.



Figura 3.13 – Região Sul - 1973

- 1- Jardim Satélite, 2- Residencial Cidade Jardim, 3- Bosque dos Eucaliptos, 4- Quinta das Flores, 5- Jardim Portugal , 6- Residencial Bosque dos Ipês, 7- Campo dos Alemães, 8- Conjunto Habitacional Elmano Ferreira Veloso.

Comparando-se as figuras 3.7 e 3.14, percebe-se que apesar de parceladas, parte da região Leste manteve-se praticamente inalterada, com baixíssimo índice de ocupação.



Figura 3.14- Região Leste - 1973

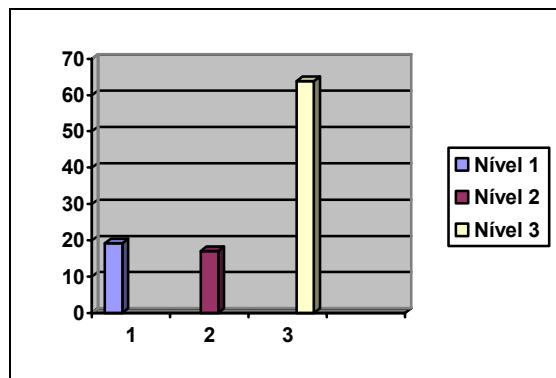
1- General Motors do Brasil, 2- Vila Ester, 3- Vila Tesouro, 4- Jardim Ismênia, 5- Jardim Diamante, 6- Jardim de Allah, 7- Jardim Motorama, 8- Jardim Nova Detroit, 9- Jardim Santa Inês e 10- Jardim Pararangaba.

A área compreendida entre Vila Industrial e Vila Ester e delimitada ao Sul pela rodovia BR- 116 e , ao Norte, pela Área de Proteção Ambiental do Banhado teve um adensamento, proposto no Plano de 1971 e, efetivado nas décadas seguintes.

Novamente se verificou a precariedade dos acessos a essa região, realizado pela avenida Juscelino Kubtscheck de Oliveira e avenida Barbacena, além da apropriação da rodovia BR- 116 para o fluxo de trânsito urbano local.

Verifica-se, em relação aos níveis de ocupação, que no ano de 1985, 19,2% da área urbana classifica-se como nível 1 (área parcelada sem nenhuma ocupação); 17% como nível 2 (área parcelada em processo de ocupação) e 63,8% como nível 3 (área parcelada e com ocupação consolidada). Em valores absolutos, o nível 1 corresponde a 481 km, o nível 2 a 425 km e o nível 3, 1602 km. A soma dos três níveis totaliza 2.508 Km.

Gráfico 3.7 – Níveis de ocupação urbana – 1985 (%)



No ano de 1985, observa-se um grande adensamento da região Sul e parte da região Oeste (Figura 3.15).

Como dito anteriormente, foi no entorno da rodovia Presidente Dutra (1) e áreas adjacentes, onde houve uma concentração industrial, como a IBRAPE – PHILLIPS (2), a Kodak (3), a Panasonic (4), a Johnson & Johnson's (5), Monsanto (6).

Implantado em área contígua à rodovia BR-116 e município de Jacareí (12), o bairro Chácaras Reunidas (9) foi um empreendimento que se caracterizou como pólo concentrador de pequenas e médias indústrias. Em 1985, observa-se que já se encontrava bastante adensado.

Um outro eixo de crescimento urbano, porém inexpressivo, partiu do Bairro Jardim das Indústrias (zona oeste), localizado na área adjacente à indústria Johnson & Johnson's e finalizando no Limoeiro (7) extremo oeste, área limítrofe com o município de Jacareí. Esse eixo tem como via principal a Rua Corifeu de Az. Marques. Esse eixo manteve-se estagnado devido a diversos fatores, como sua proximidade com a Área de Proteção Ambiental (APA) e à Via Dutra, estreitando-se; ocupação de médias e grandes indústrias, etc.

Na figura 3.15, aerolevanteamento realizado em 1985, é possível observar algumas vias que surgiram como intervenção do poder público para desafogar o tráfego de veículos. A avenida Doutor Jorge Zarur (6) e Avenida Teotônio Vilela (7) integram o chamado Anel viário municipal.

O crescimento urbano de São José dos Campos verificado nas últimas décadas proporcionou uma crise no tocante à mobilidade urbana, na medida que o sistema viário municipal é inadequado para comportar uma demanda de fluxo veículos que cresce ano após ano. A escassez de vias que interliguem diferentes bairros/ regiões se acentuou com o passar do tempo e é evidente a dependência que o município tem da rodovia BR – 116, cujos munícipes utilizam como uma grande avenida municipal para efetuar seus deslocamentos diários aumentando os congestionamentos e acidentes.

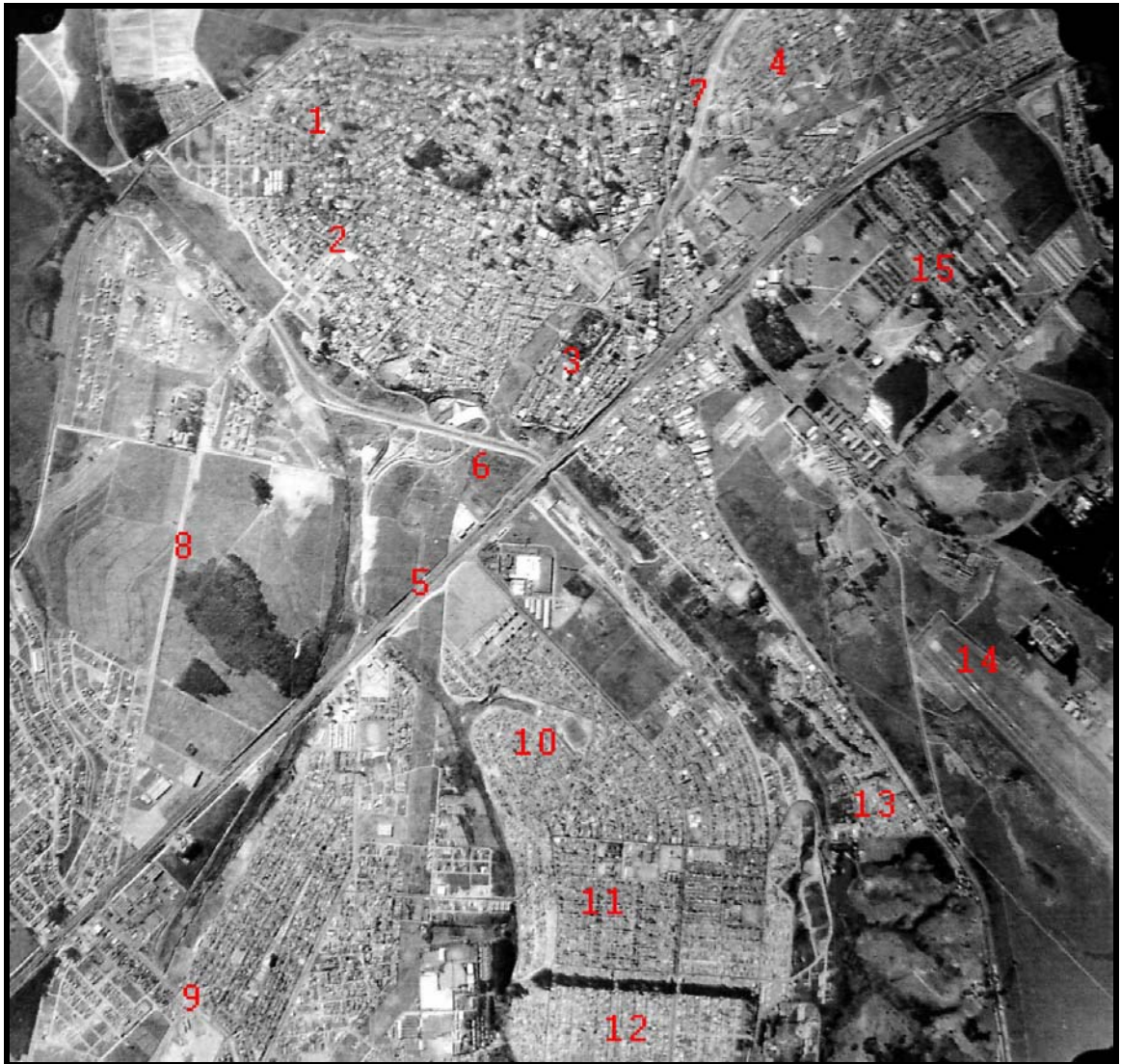


Figura 3.15 – Região Central, Oeste e Sul – 1985

1- Jardim Esplanada, 2- Vila Ema, 3- Vila Betânia, 4- Monte Castelo, 5- Rodovia BR- 116, 6- Avenida Doutor Jorge Zarur, 7- Avenida Teotônio Vilela, 8- Avenida Cassiano Ricardo, 9- Parque Industrial, 10- Jardim Satélite, 11- Residencial Cidade Jardim, 12- Bosque dos Eucaliptos, 13- Vila São Bento, 14- Aeroporto, 15- Centro Técnico Aeroespacial

Nas figuras 3.16, 3.17 e 3.18 já é possível perceber um adensamento na região Sudeste, embora continuem existindo grandes vazios urbanos. A indústria Petrobrás (6) ocupa uma enorme área estrangulando a conexão entre região Leste, Sudeste e Sul.



Figura 3.16 - Região Sudeste - 1985

1- Rodovia BR- 116, 2- Jardim da Granja, 3- Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais, 4- Jardim Uirá, 5- Aeroporto, 6- Petrobrás,

Em uma grande área loteada, denominada Jardim de Allah (6), e que não foi ocupada, a partir da década de 1980, deu lugar à instalação da indústria Petrobrás (figura 3.17) e de um pólo distribuidor de produtos petroquímicos. Com a instalação da Petrobrás, a conectividade entre Região Leste à Região Sudeste tornou-se precária, bem como à da Região Sudeste à Região Leste (neste caso, teve como barreira física a instalação do aeroporto e do Centro Técnico Aeroespacial, na década de 1960).

O trânsito de veículos automotores dessas regiões – Leste, Sudeste e Sul – se “comunicam” através da rodovia BR- 116, que funciona como uma grande avenida municipal.

Na década de 1980, houve uma explosão de loteamentos da região Leste para atender a população de baixa renda. Nesse mesmo período, havia uma lei municipal que obrigava o loteador a dotar de toda a infra- estrutura básica esses loteamentos, onerando-o, dessa forma. Isso desestimulou a produção de novos loteamentos destinados às classes de baixa renda.

A partir de 1984, iniciou-se um processo de surgimento de loteamentos de chácaras de recreio, dentro do perímetro rural, mas que, na prática, eram lotes que foram subdivididos em 125 m², abrigando população de baixa renda.

Esse crescimento da mancha urbana fugiu ao controle do Poder Público, que respondeu com a retração do perímetro urbano, através da extinção das zonas de expansão urbana, nas décadas de 1980 e início da década de 1990. Conforme Costa (2001, p. 46): “Esta nova operação , por parte da Administração Pública, não impediu o avanço da população para locais cada vez mais distantes do centro, o qual contribuiu para o surgimento de novos loteamentos clandestinos, principalmente na zona Leste, devido a um certo esquecimento e de um plano para conter o que já vinha acontecendo nesta região, por parte da Administração Publica. Este esquecimento, somado ao baixo custo da terra, tornou esta região propícia para este tipo de ocupação, que somente poderá ser contida ou pela própria limitação físico- espacial ou se a Administração Pública elaborar planos para esta contenção”.

A análise dos aerolevantamentos realizados em 1962, 1973 e 1985, nos apontam que os loteamentos surgidos na Região Leste, coincidiram, em grande parte, com o sistema viário já traçado através de antigas estradas rurais.

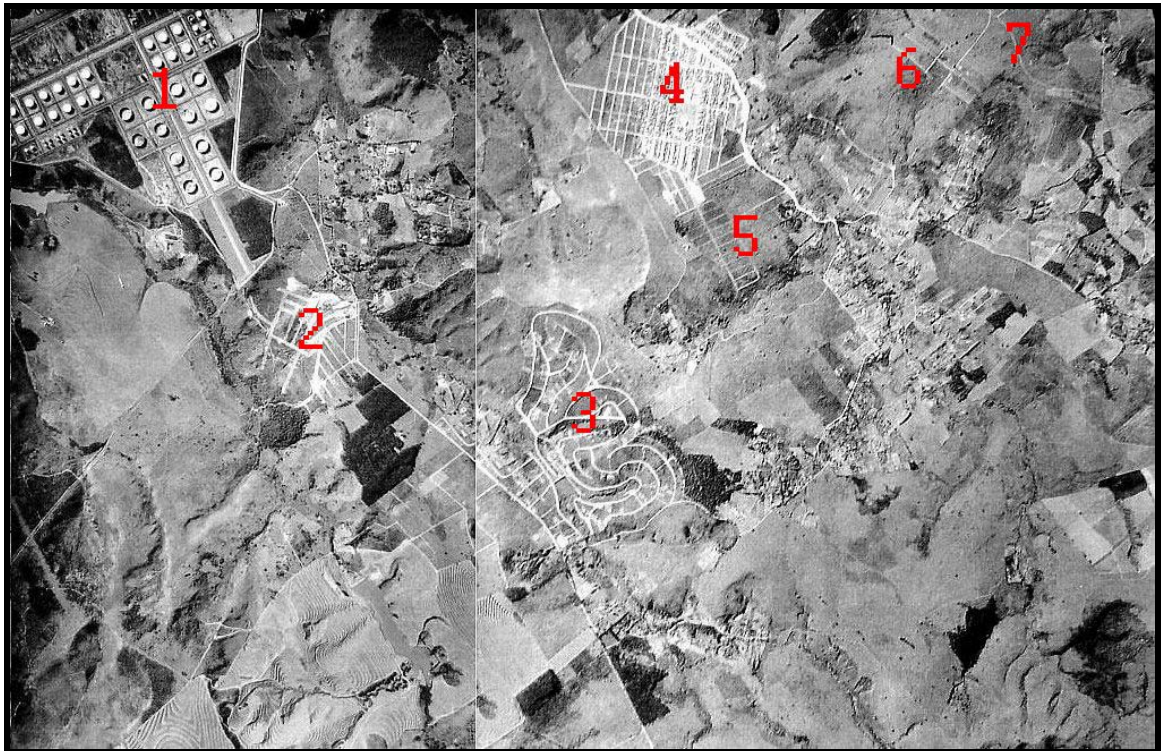


Figura 3.17 – Região Leste - 1985

1- Petrobrás, 2- Campos de São José, 3- Chácaras Pousada do Vale, 4- Parque Novo Horizonte, 5- Parque Nova Esperança, 6- Portal do Céu e 7- Capão Grosso.

Em 1985 (figura 3.18) o município de São José dos Campos estava em processo de conurbação com o município de Jacareí. Esse modelo de crescimento urbano tentacular agravou as limitações do sistema viário existente.



Figura 3.18 – Região Sul e Oeste - 1985

1- Rodovia BR-116, 2- Ibrape- Phillips, 3-- Kodak Brasileira Comércio e Indústria, 4- Panasonic, 5- Johnson & Johnson's Industrial, 6- Monsanto, 7- Bairro Limoeiro, 8- Jardim Pôr do Sol, 9- Chácaras Reunidas, 10- Parque Industrial, 11- Jardim Morumbi e 12- Município de Jacareí.

Em 1985 (figura 3.19) percebe-se um maior adensamento da região Oeste com a ocupação de vazios urbanos entre o Jardim Esplanada e o Jardim das Indústrias por condomínios de alto padrão (figura 15).

Um outro eixo de expansão da mancha urbana se verifica a partir da Avenida Lineu de Moura interligando a região do Jardim das Colinas (4) e Jardim Esplanada ao Condomínio Chácara dos Eucaliptos (6) chegando a atravessar o rio Paraíba do Sul, em sua margem esquerda, implantando o Urbanova (7). Esse eixo de expansão concentra a exemplo do anterior, uma população de classe média- alta e classe alta. Nos anos subseqüentes o Urbanova se desdobrou em Urbanova I,II,II,IV,V,VI e VII. Na área adjacente, implantou-se, anos mais tarde, o Jardim Esplanada do Sol, condomínio residencial de alto padrão.



Figura 3.19 - Região Oeste – 1985

1- Rodovia BR- 116, 2- Panasonic, 3- Jardim das Indústrias, 4- Jardim das Colinas, 5- Avenida Cassiano Ricardo, 6- Condomínio Chácara dos Eucaliptos, 7- Urbanova, 8- Parque Industrial.

3.3 OS PLANOS E O SISTEMA VIÁRIO EM SÃO JOSÉ DOS CAMPOS

3.3.1 UMA DISCUSSÃO SOBRE OS PLANOS

Os planos diretores também carregam – de forma sutil, ou não – intrínseco, o discurso ideológico do Estado e das classes dominantes. Para que haja condições de perpetuação da hegemonia das classes dominantes no espaço urbano é necessário que também o haja nos planos diretores.

Para Villaça (1999, p.204) cada vez mais os planos passam a ser discursos apenas, pois a classe dominante não tem propostas para resolver os problemas que se agravam. “Os dilemas e os interesses a serem ocultados pelos novos planos estão claros. Não há como anunciar obras de interesse popular, pois estas não serão feitas, e não há como anunciar as obras que serão feitas, porque estas não são de interesse popular”.

Os planos diretores trazem na sua essência uma visão ideológica do problema quando altera seu foco. Quando se atribui o exagero dimensional dos problemas urbanos ao seu crescimento urbano e caótico, ocultando as outras variáveis (como por exemplo, a ausência de políticas públicas definidas, a ineficiência gestora ou a falta de propostas ou interesse político de fazer frente às necessidades da sociedade) se tem apenas uma visão parcial do problema – aquela que interessa.

“Desde a década de 1930, vem se desenvolvendo no Brasil, uma visão do mundo urbano segundo o qual os problemas que crescentemente se manifestam nas cidades são causados pelo seu crescimento caótico – sem planejamento – e que um planejamento “integrado” ou “de conjunto”, segundo técnicas e métodos bem –

definidos , seria indispensável para solucionar - los. Essa é a essência da ideologia do planejamento que ainda perdura”. (VILLAÇA, 1999, p.183).

Ao comparar as experiências no tocante ao planejamento urbano nos Estados Unidos, Europa e Brasil, Villaça (1999, p.191) observa que nos dois primeiros casos, geralmente, os planos e as ações do Estado são coincidentes; no caso do Brasil, o plano em geral não é revertido em ação do Estado, mantendo - se apenas como discurso ideológico: “Aqui não; sendo apenas discurso ideológico, o planejamento é uma fachada ideológica, não legitimando ação concreta do Estado, mas ao contrário, procurando ocultá-la”

Uma outra face do planejamento urbano se define como sendo de natureza tecnicista e burocrática. Preparado geralmente por uma equipe multidisciplinar pretende resolver as diversas questões inerentes ao urbano desconsiderando a participação popular, ou os anseios da população. Quando o faz, realiza de forma a legitimar a ação política, ocultando as reais intenções. Burocrática porque muitas vezes está para atender as exigências do poder federal ou estadual, estabelecidas na Constituição Federal de 1988, no tocante à liberação de recursos financeiros, etc.

Na década de 1960, técnicos brasileiros trouxeram paradigmas franceses, no tocante ao planejamento urbano, e passaram a aplicar, pelo menos em tese, nas cidades brasileiras – são os *superplanos*: “...os superplanos dos anos de 1960 feitos pelos técnicos competentes de fora dos quadros municipais e que trazem, da França, no caso, a ciência e a técnica e com estes a idéia de que os problemas da cidade pela ciência e pela técnica serão resolvidos” Villaça (1999, p. 207).

Esses superplanos rompem, até certo modo, com os planos anteriores, preocupados com a estética e o embelezamento da cidade e se voltam para a produção de estudos

preliminares e propostas de intervenção, dentro das políticas públicas de infra – estrutura. Rompem, de certo modo, porque ainda reproduzem idéias de embelezamento da cidade, com obras de remodelação e reestruturação de áreas residenciais pobres, sistema viário, etc. Enfim, o planejamento urbano continua sendo pensado do ponto de vista da elite e para ela reproduzido.

O viés tecnicista indubitavelmente não deu conta de resolver o caos urbano.

Uma mutação percebida foi que os planos passaram de uma fase física – determinista, orientada para o diagnóstico de problemas relacionados com a infra – estrutura, para somar um outro componente ideológico: o caráter integrador e multidisciplinar, que foi a ele incorporado. Os planos passaram a ter no seu conteúdo uma preocupação com a integração dos vários aspectos urbanos: o físico, o econômico, o social, o político. Os planos, porém, no tocante a aplicabilidade deixam muito a desejar e se convertem novamente em documentos de prateleiras, mero discurso ideológico do Estado e das classes dominantes. Segundo Villaça (1999, p.212), “Essa reação é puramente ideológica, pois dá a entender não só que teria havido muitos planos naquele período, mas também que estes teriam sido predominantemente executados e que teriam fracassado. Todas essas idéias são falsas. A acusação de determinismo físico é, ela própria, tão ideológica quanto a solução, o remédio e o plano que ela propõe. Serve apenas de substrato intelectual para, mais uma vez, mudar o nome e o tipo de plano”.

3.3.2 O PLANO DE 1960

3.3.2.1 Uma introdução

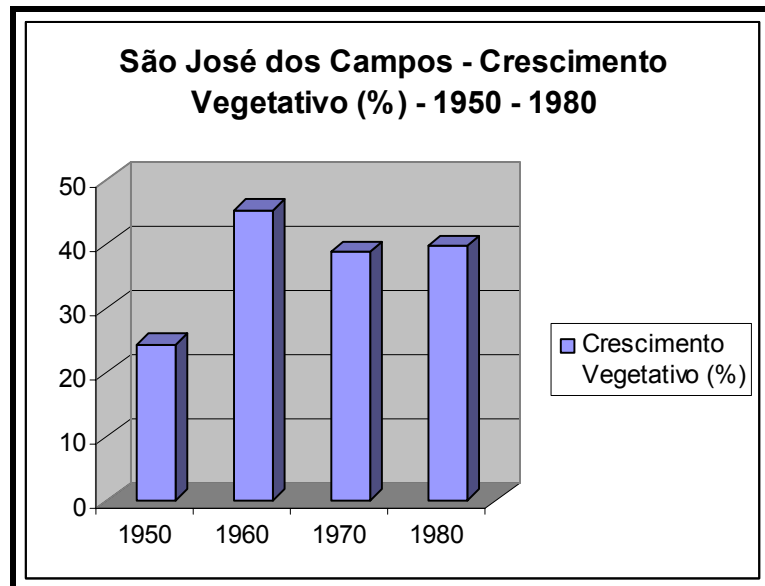
Para compreender a relação entre planejamento urbano e a circulação na cidade de São José dos Campos, analisamos os planos diretores de 1961/1964, composto de três volumes e o de 1969, esse formado por três volumes. Inicialmente, comentaremos as mudanças ocorridas no município de São José dos Campos nesse período, buscando focar as discussões dentro do objeto de estudo – o espaço de circulação.

Na década de 1950, e subseqüentes, o município de São José dos Campos atravessou grandes transformações sócio – econômicas que tiveram seu rebatimento no espaço/ território. Iniciou-se um ciclo de crescimento econômico industrial, caracterizado pela instalação de plantas industriais, oriundas, em grande parte, de investimentos estrangeiros. Em princípio, esse fato decorreu do transbordamento industrial das metrópoles São Paulo e Rio de Janeiro e de fatores locacionais – o fato da posição geográfica do município, situado entre essas metrópoles, e, mais tarde, do papel do Estado escolhendo o município para sediar as instalações do complexo aeroespacial brasileiro.

A atividade econômica, em franco crescimento atraiu para o município grandes levas de migrantes oriundos da zona rural do município, da própria região, assim como de outros estados brasileiros: “Os fatores responsáveis pela alteração do ritmo de crescimento de uma população, em proporções tão drásticas, somente podem ter como causa um forte fluxo imigratório, cujas razões devem ser identificadas com fortes atrativos para a fixação no município. Os demais fatores relacionados com modificações na natalidade e

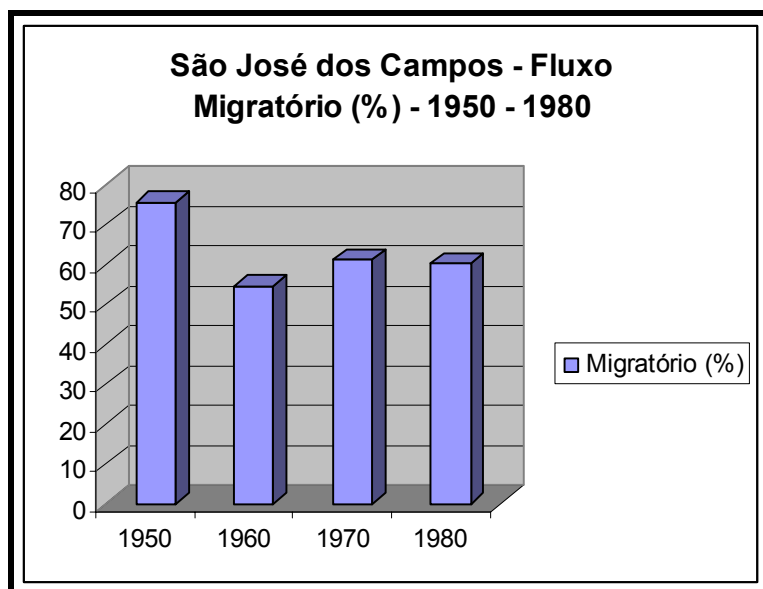
mortalidade da população não tem atuação tão rápida, nem a eles podem ser imputadas taxas muito altas de crescimento populacional”. (Plano de Desenvolvimento Integrado, São José dos Campos, 1969, Estudo preliminar, p. 32). Essa tendência de crescimento populacional tendo como principal fator o fluxo migratório se mantém nas décadas subseqüentes (Tabela 3.1 e 3.2). Os valores referentes ao fluxo migratório do período de 1950 – 1980 se mantiveram mais elevados se comparados aos do crescimento vegetativo, verificados no mesmo período. Gráficos 3.8 e 3.9.

Gráfico – 3.8 – São José dos Campos- Crescimento vegetativo (%) 1950-1980



Fonte: IBGE – Censos demográficos 1950 – 1980; PDDI – 1994.

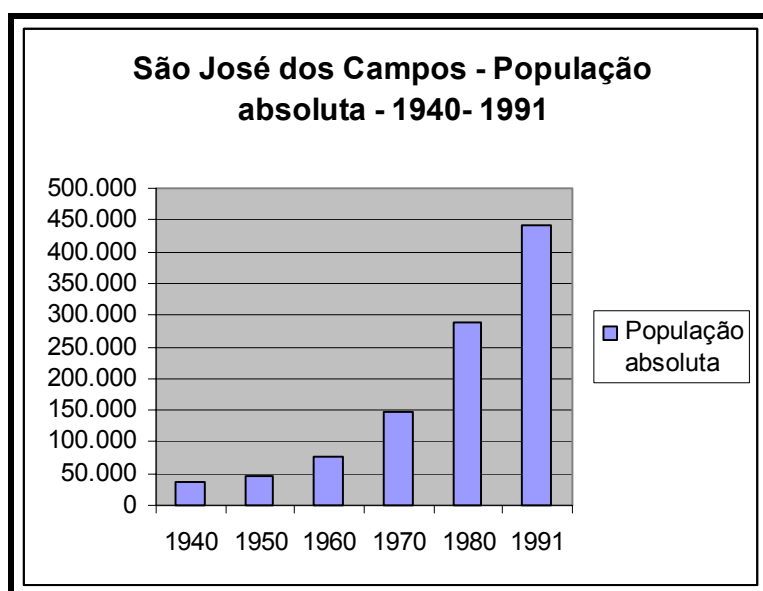
Gráfico – 3.9 – São José dos Campos- Fluxo migratório (%) – 1950-1980



Fonte: IBGE – Censos demográficos 1950 – 1980; PDDI – 1994.

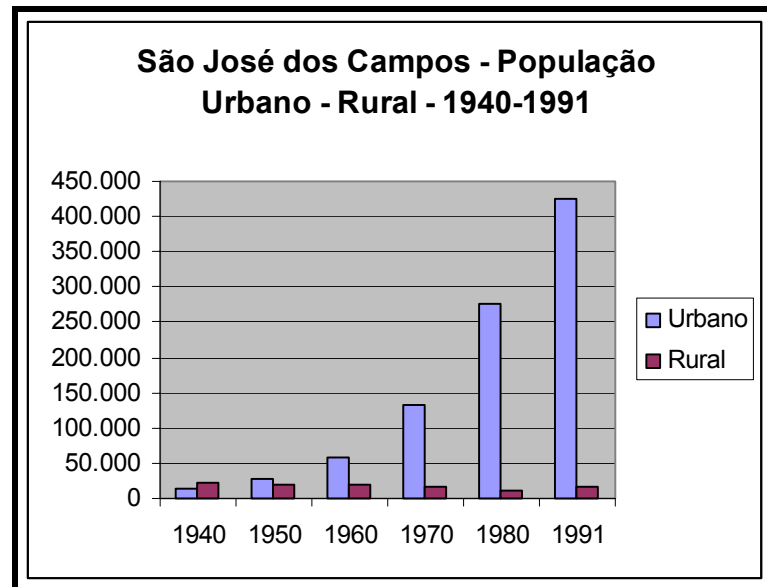
O acréscimo populacional (gráfico 3.10) concentrou-se na zona urbana, em taxas percentuais ascendentes, até praticamente se estabilizar (gráfico 3.11).

Gráfico 3.10 – São José dos Campos – População absoluta – 1940-1991



Fonte: FIBGE – Censos Demográficos – 1940 – 1991; PDDI - 1994

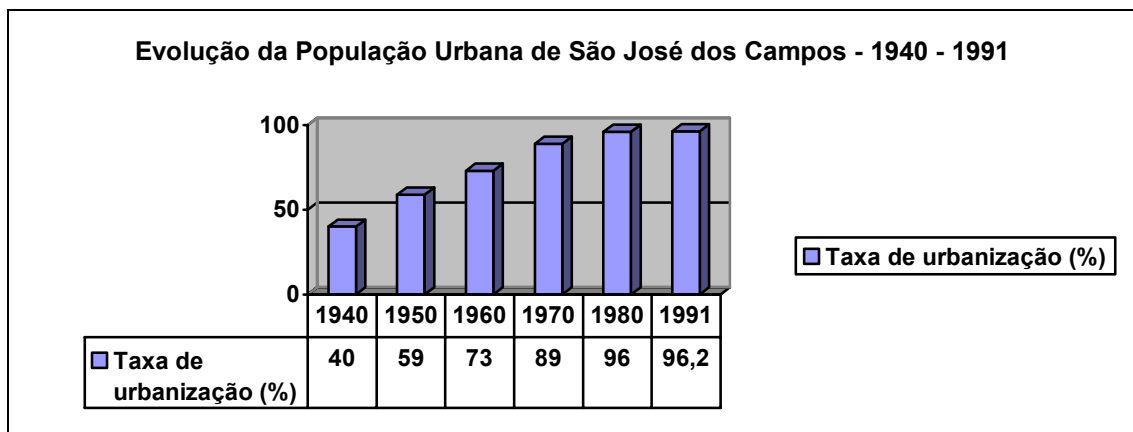
Gráfico 3.11 – São José dos Campos- população urbano-rural – 1940-1991



Fonte: FIBGE – Censos Demográficos – 1940 – 1991; PDDI - 1994

As taxas de urbanização cresceram no período 1940 – 1991, no município de São José dos Campos até se estabilizarem (gráfico 3.12).

Gráfico – 3.12 – Taxa de urbanização – 1940-1991



Fonte: FIBGE – Censos Demográficos – 1940 – 1991; PDDI- 1994

Esse crescimento demográfico exagerado e rápido deixou evidente o despreparo das instâncias políticas em lidar com o processo de urbanização desencadeado no

município. Essas mudanças provocaram colapso na malha viária precária existente. Estudos preliminares realizados na época, levantaram as condições da infra –estrutura e diagnosticaram problemas graves e emergenciais relacionados ao espaço de circulação. A preocupação naquele momento com o problema de circulação que o município apresentava se evidencia nessa afirmação: “O problema de circulação em São José dos Campos não é recente, ele (sic) é atualmente mais grave e de mais difícil solução devido à rapidez com que evoluiu. Evolução esta que superou sempre as correções propostas e a rapidez da execução das medidas adotadas”.¹

De acordo com o plano, deveriam merecer especial atenção dos urbanistas e gestores públicos as funções urbanas, entendidas como habitar, trabalhar, recrear e circular. Como um dos estruturadores do espaço urbano, o espaço de circulação é vital para o exercício das outras funções urbanas: “É, portanto um problema do URBANISMO já que a circulação é a função que estabelece as ligações com as três primeiras citadas”.¹ É característico desse período, uma visão de planejamento urbano concebendo a cidade como um espaço funcional, ressaltando a importância da estética do desenho arquitetônico. O centro é visto como local concentrador do administrativo, das práticas culturais e dos negócios, seguindo os preceitos da Escola de Le Corbusier.

Chegou-se a propor intervenções imediatas no centro urbano, como a demolição de prédios de quadras inteiras, criação de novo arruamento, etc.: “demolição das construções existentes, de quadras inteiras e de conjuntos de quadras, promovendo a sua reurbanização, mediante a construção de blocos de edifícios, com disposição

¹ - **Plano Diretor do Município de São José dos Campos**: PMSJC, 1964, p. IV, volume 2.

estudada convenientemente, levando em conta as situações de áreas entre eles, a insolação e ventilação, e os efeitos visuais”.²

Ao se pretender estabelecer um novo ordenamento territorial, intencionava-se a substituição do antigo, tido como obsoleto, pelo novo considerado portanto, expressão de modernidade.

Essa cidade futura, vislumbrada pelos técnicos, estava sendo planejada para que ou para quem?

Se, somos parte de uma sociedade desigual, onde as classes sociais estão claramente divididas e lutam por condições mais vantajosas de reprodução social e pela apreensão do produto material – produto do trabalho – como imaginar que a cidade planejada não refletirá esses aspectos?

Essa luta em prol de interesses específicos e diversos às classes sociais terão também seu rebatimento no plano já que as condições de participação na sua elaboração são totalmente desiguais.

Bem representadas por entidades classistas e grupos organizados, a elite soube defender seus interesses locais em um contexto histórico de ausência de democracia no país, o que agrava ainda mais as condições de participação das classes populares.

O planejamento do espaço de circulação também não fugiu a essas “tendências”.

² **Plano Diretor do Município de São José dos Campos:** PMSJC, 1964, p. 105, volume 2.

3.3.2.2 O Plano propriamente dito

Na década de 1960 já se verificava um descompasso entre o sistema de tráfego existente no município e a demanda crescente intra e intermunicipal.

Os estudos preliminares contidos no plano diretor de 1960 apontam a carência de infra – estrutura viária urbana e o despreparo do poder público em tratar as questões relacionadas à circulação no município.

O plano de 1969 caracteriza a estrutura viária como sendo “essencialmente de um eixo perpendicular à Via Dutra, desdobrando-se em um anel na região central, de onde partem algumas ramificações em direção Leste - Oeste”.³

Partindo do trevo da rodovia Presidente Dutra, o eixo viário é constituído pela Avenida Dr. Néelson D’Ávilla (de mão dupla de direção) alcançando o anel da região central, onde se ramifica através da rua Rui Barbosa (zona Norte), da rua Pedro Álvares Cabral (a única via de acesso à região Leste) e avenida Doutor Ademar de Barros (À região Oeste).

As regiões Leste e Sul se comunicam através da rodovia BR - 116 devido à escassez viária presente.

A cidade crescendo vertiginosamente e formando tentáculos de loteamentos sem infra – estrutura foi expandindo- se em direção às extremidades agravando ainda mais o precário sistema viário. À medida que foram se adensando as periferias, as demandas por infra- estrutura aumentaram cabendo ao poder público, ao longo dos anos vindouros, promover investimentos.

³ **Plano Diretor do Município de São José dos Campos:** Estudo Preliminar, plano e anexos, p. 75, 1969.

Uma das questões que agravavam ainda mais o caótico trânsito central levando a exaustão o sistema viário precário existente era o tráfego de passagem – aquele realizado por veículos em viagem e que utilizam o sistema viário intra – urbano em velocidade de estrada rumo à outros municípios. Esse tráfego utilizava o centro da cidade como percurso, devido à inexistência de outras vias e à própria característica concêntrica de sua estrutura viária (todas as vias principais convergiam para o centro).

Desse modo, o trânsito da área central apresentava constantes congestionamentos, dentre outros fatores citados anteriormente, decorrentes da sua polarização no setor de comércio e serviços, da sua estrutura viária precária, da ausência de vias alternativas, etc. Sugere-se a criação de anéis de ligação das autovias contornando a cidade.

“A ligação Campos do Jordão – Via Dutra, conforme preconiza o Plano Diretor, será feita através da avenida ao longo do córrego Lavapés ou ainda, através da avenida do Contorno (Av. São José, Av. Anchieta) e a avenida ao longo do córrego Vidoca”, e ainda: “A ligação Campos do Jordão - Litoral Norte deverá ser feita, no futuro, pelo vale do Vidoca de acordo com o planejamento do sistema viário”.⁴

Dentre as propostas para solução, está a ocupação da várzea dos ribeirões Vidoca e Lavapés, fato que décadas mais tarde acabou-se consolidando com a construção do anel viário municipal.

É, portanto na década de 1960 que ocorre a gênese do projeto de anel viário (Figura 3.20) e que surge como proposta de intervenção para desafogar o trânsito de passagem.

⁴ Plano Diretor do Município de São José dos Campos: Estudo Preliminar, p. IV - 8, 1969.

O traçado atual do anel viário corresponde em parte àquele projeto original de ocupação da várzea do ribeirão Vidoca, portanto, similar no que tange a idéia conceitual.



Figura 3.20 – Anel viário municipal (2006) Fonte: Elaboração própria

O traçado do anel viário municipal, implantado na década de 1980, pode ser observado na figura 3.21.



Figura 3.21 - Contorno do Anel viário municipal (2006) Fonte: COSTA, Sandra M.C.

O anel viário surge para desafogar o trânsito exógeno, poupando-se, assim, a avenida do Contorno, caracterizada como área central e tendo parte ocupada pela classe média - alta.

Como medida à curto prazo, para desviar o trânsito oriundo de outras cidades e que tinham como destino Via Dutra – Campos do Jordão, o plano diretor indicou a

colocação de tabuletas de orientação já que “As tabuletas de orientação induzem o motorista a segui-las, conduzindo-os pelas vias preconizadas no Plano”.⁵

O itinerário para esse deslocamento foi assim definido:

- 1- Avenida Néelson d’Ávila;
- 2- Rua Dolzani Ricardo;
- 3- Rua do Vilaça;
- 4- Avenida Dr. Mário Galvão;
- 5- Rua Engenheiro Sebastião Gualberto;
- 6- Viaduto sobre a E.F.C.B.;
- 7- Avenida Rui Barbosa;
- 8- Rua Dr. Paulo Lebrão;
- 9- Avenida Princesa Isabel;
- 10- Rua M. Rodrigues de Moraes;
- 11- Ponte sobre o rio Paraíba.

A ausência de infra-estrutura básica, como asfaltamento de vias agravava o problema de circulação do município. Para tornar possível a fluidez do trânsito, esse plano enfatiza a necessidade de pavimentação asfáltica das seguintes vias:

- Engenheiro Sebastião Gualberto (entre a Avenida Doutor Mário Galvão e a Avenida Névio Baracho);
- Rua Paulo Lebrão; - Avenida Princesa Isabel; - Rua Mário Rodrigues de Moraes;
- Praça Padre Anchieta;
- Via de ligação entre a Praça Padre Anchieta e a Ponte do Rio Paraíba do Sul.

Outras intervenções na malha viária são:

⁵ **Plano Diretor do Município de São José dos Campos:** Estudo Preliminar, p. IV - 8, 1969

- Construção do 2º viaduto sobre a E.F. Central do Brasil para funcionar em paralelo (mão e contra-mão) com o já existente;

-abertura e pavimentação de uma via de ligação do prolongamento da Avenida Dr. João Guilhermino até o entroncamento da rua Dolzani Ricardo com a rua do Villaça

A cidade, décadas antes, já é preparada para a circulação de automóveis (figuras 3.22 e 3.23).



Figura: 3.22: Pavimentação da rua XV de Novembro (A) na década de 1940 e (B) Apedregulamento da Av. Dr. Mário Galvão (à direita), Década de 1940

Fonte: Arquivo Público do Município de São José dos Campos



Figura 3.23: Pavimentação do viaduto de Santana, década de 1940
Fonte: Arquivo Público do Município de São José dos Campos

A cidade vai sendo pouco – a – pouco adaptada ao uso do transporte individual – o automóvel. Vai se desenhando uma política favorável ao uso sistemático do automóvel, abrindo-se novas vias e asfaltando-as – colocando-as em condições de uso-, gradativamente.

Já naquela década, os congestionamentos na área central do município eram evidentes. Além dos fatores descritos anteriormente, outros contribuíam para o agravamento desse problema: a localização inadequada do Mercado Municipal e a existência de pontos de charretes.

Outro “problema à boa fluidez do trânsito” identificado no plano diretor é a circulação de ciclistas. Uma grande massa de operários mal remunerados utilizava a bicicleta como meio de transporte barato, porém ocasionando empecilhos na fluidez do trânsito, já que a precariedade do sistema viário não comportava o transporte cicloviário. .

Como intervenção de curto prazo algumas ações são recomendadas, como: adoção de sinalização horizontal e vertical, revisão dos itinerários do transporte coletivo, entre outros.

Novamente “enxergamos” a ideologia desenvolvimentista, na crença que apenas a aplicação de medidas técnicas, disciplinadoras, restritivas, sugerida pelo corpo de planejadores urbanos e colocados em ação pelos engenheiros de tráfego municipais, iriam, se não resolver os problemas de circulação do município, maximizar os recursos. Não há pretensão, em nenhum momento, de se discutir também essa questão com os usuários/ sociedade.

No tocante à circulação de pedestres, o estudo recomenda a criação do calçadão central, interditando o tráfego de veículos na rua Sete de setembro, nos quarteirões compreendidos entre as ruas Sebastião Hummel e Rubião Júnior.

Houve conflitos de interesses entre aqueles que entendiam que a construção do calçadão representava um movimento progressista, seguindo a tendência de criar zonas comerciais centrais com tráfego exclusivo de pedestres, e outros segmentos de comerciantes interessados na manutenção do padrão existente.

O poder executivo municipal não realizou, naquele momento, as alterações sugeridas no plano, fato que causou descontentamento de alguns seguimentos sociais insatisfeitos: “Ao ser informado de que a prevista proibição de tráfego de veículos motorizados na rua Sete de Setembro havia sido relaxada pelo prefeito, o engenheiro Flávio Seabra aduziu que as reações contra o critério eram normais, mas que o mesmo devia ser mantido. Argumenta que aos comerciantes não interessa o tráfego de veículos e sim o tráfego de pedestres. São estes que param diante das vitrines, que examinam artigos e compram, afinal, todas as cidades progressistas - comenta o engenheiro de tráfego – têm um “perímetro comercial”, ao centro, completamente interditado aos veículos, salvo, é claro, exceções compreensíveis. Via de regra, o comércio localizado nessas zonas é o mais forte e o mais progressista – fato que contraria o ponto de vista dos comerciantes da rua Sete de Setembro, supostamente prejudicados” e “ São José dos Campos não terá um plano de trânsito eficiente, como não terá nenhuma expressão administrativa apreciáveis, se o seu prefeito não se decidir, afinal, a adotar um princípio de autoridade, a impor suas medidas, com a autoridade que a lei lhe garante” (Jornal Vale Paraibano, 09/04/1964).

Aquele trabalho se posiciona contrário às mudanças sugeridas e que priorizou a circulação de pedestres, em detrimento dos automóveis, entretanto o apelo à suposta modernidade urbana atrelada apenas à criação de uma rua comercial central, nos parece exagerada. Emerge novamente a ideologia desenvolvimentista que tenta fazer crer a toda a sociedade da existência de uma via de mão única e dos benefícios que esse progresso trará à cidade. Um outro fator observado é o apelo ao autoritarismo e a imposição de medidas que supostamente beneficiariam a todos, num período marcado por governos militares vigentes no país.

Conforme já citado anteriormente, na década de 1960, o centro urbano de São José dos Campos se caracterizava pela presença de constantes congestionamentos que se davam devido à permanência de um vínculo de prestação de serviços e comércio (e emprego) com outros bairros da cidade. O centro polarizava as atividades terciárias e deles dependiam os outros bairros. Esse fato está diretamente relacionado com a morfologia da urbanização desencadeada no município: “Duma forma sintética, podemos dizer que a cidade revela, em sua morfologia, alguns aspectos comuns às cidades brasileiras, notadamente às do Vale do Paraíba: crescimento brusco e recente, induzido por mecanismo de loteamento de terra, estendendo-se ao longo de vias intermunicipais e afastando-se do núcleo histórico; outro fator comum, relacionado com o anterior, é a baixa densidade resultante, que estimamos em 25 hab / ha, e a descontinuidade da ocupação do solo. Apesar da incoerência da descontinuidades provocadas pelas ofertas de lotes para casa própria (ou para estabelecimento industrial), dum e de outro lado da Via Dutra, um vínculo tem sido mantido entre os setores urbanos; este vínculo é a relação com o núcleo central, mais equipado e fornecedor de abastecimento e serviços. O sistema viário, confirma este vínculo e

chega a produzir um congestionamento ocasional, certamente prematuro se considerarmos o número ainda pequeno de veículos”.⁶

São visíveis o despreparo dos gestores municipais e a falta de planejamento frente à evolução das transformações que estavam em andamento.

No tocante ao sistema viário, algumas propostas de planejamento para a área central de São José dos Campos são as seguintes:

_ “Abertura de grandes vias de contorno ao centro (prescind), para a circulação de passagem, utilizando-se apenas dos trechos existentes, julgados mais convenientes”;

- criação de vias de acesso ao centro, sem interceptá-las, com vistas às diversas áreas especializadas, tais como, o centro cívico, as áreas de recreação, os blocos de escritórios, etc., com amplos sistemas de retorno e de cruzamentos desimpedidos”.⁷

No tocante às políticas públicas explicitadas em instrumentos de planejamento tais como o plano diretor, nos parece pertinente discutir seu papel ideológico. Concordamos que os planos diretores trazem consigo o discurso e a prática da elite dominante.

É certo que não existe equidade no acesso e apropriação da cidade e ao seu produto material e social, no tocante às classes sociais numa sociedade capitalista. Isso, entretanto, agrava-se no caso do Brasil, onde desde seus primórdios, as elites souberam exercer sua dominação (inicialmente num país agro-exportador, e mais tarde, num país urbano - industrial) criando um fosso social, político e econômico entre elas e as classes populares.

6

- **Plano Diretor do Município de São José dos Campos:** Plano Preliminar São José dos Campos: PMSJC, p. 68, 1961

⁷ - **Plano Diretor do Município de São José dos Campos:** Plano Preliminar São José dos Campos: PMSJC, p. 68, 1961

As classes dominantes criam para si mecanismos de perpetuação de sua hegemonia e defesa de seus interesses. Um desses mecanismos mais eficazes trata-se da ideologia. Ideologia, portanto é “o conjunto de idéias fundamentais desenvolvidas pela classe dominante visando facilitar a dominação, ocultando - a”. (VILLAÇA,1999, p.183).

Essas idéias são aceitas ou contestadas pela classe social dirigida, de acordo com o grau de consciência do grupo social, ou da eficiência/ ineficiência do discurso ideológico.

O planejamento urbano, no município de São José dos Campos, teve sua gênese em abril de 1958, quando da assinatura de um convênio firmado entre órgãos da esfera política estadual, municipal e universidade pública. Nesse ano, firmaram parceria a Secretaria da Viação de Obras Públicas do estado de São Paulo (a quem coube o custeio financeiro do plano), o Centro de Pesquisa e Estudos Urbanísticos da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (encarregado da prestação de orientação técnica do plano e sua consecução) e a Prefeitura do município de São José dos Campos, que envolveu seu corpo técnico.

Na época, duas comissões municipais foram formadas, sendo uma com representantes de classes e instituições, e outra por técnicos que foram designados pelo poder público municipal e que acompanharam os trabalhos.

No transcorrer dos estudos preliminares, os técnicos da FAUSP alteraram a orientação dos trabalhos, por acreditarem que esses estudos deveriam caminhar com mais profundidade e detalhamento no que tange aos aspectos de ordem econômica – social, para que fosse possível uma percepção mais apurada do processo específico do desenvolvimento do município.

Dentre os aspectos apontados pelo pessoal técnico estão a fragmentação dos estudos envolvendo aspectos físicos, econômicos e sociais e a desatualização e desorganização do cadastro municipal, entendidas aqui como fonte de dados ineficiente. Um dos aspectos entendidos pelos gestores como dificultador para o processo de planejamento foi a falta de legislação municipal específica no tocante ao disciplinamento de loteamentos e da questão do zoneamento urbano. Passou-se então a um ajuste criando-se leis e decretos municipais: “Procurou-se disciplinar certos aspectos do desenvolvimento municipal por meio de decretos ou mesmo leis municipais sobre loteamentos, zoneamentos e outros problemas que necessitassem solução urgente”.⁸

Os técnicos acreditavam que certamente as leis e decretos restringiriam o uso desordenado do solo e corrigiriam também as distorções referentes ao mercado imobiliário: “A prefeitura de São José dos Campos possui hoje, dentre outras, a atribuição e o instrumento legal que a capacitem para combater pela raiz, a especulação imobiliária que começava a surgir. Moldada pela Lei nº 5.261, do município de São Paulo, foi preparada pelo escritório técnico local e aprovada pela Câmara Municipal, em 1959, uma lei disciplinadora das construções no município”.⁹

O plano diretor pretendeu assim, atingir todas as áreas ou setores municipais, através do que se acreditava ser condição básica para a solução desses problemas: a normatização inexistente até o momento, através da criação de legislação específica de

⁸ - **Plano Diretor do Município de São José dos Campos:** Estudo Preliminar, plano e anexos. São José dos Campos: PMSJC, p.9, 1969.

⁹ - **Plano Diretor do Município de São José dos Campos:** Estudo Preliminar, plano e anexos. São José dos Campos: PMSJC, p.9, 1969.

zoneamento, loteamentos, uso do solo. Tem seu caráter global e abrangente abarcando vários temas pertinentes à vida urbana.

Tem a pretensão até mesmo de tratar do planejamento de áreas rurais: “Convém, entretanto, anotar que o Plano Diretor não se limita apenas a tais programas de melhoramentos, mas trata-se de um trabalho muito mais amplo e genérico que envolve pesquisa e estudos básicos sobre o município, relativo às suas zona urbana e rural, sobre os quais se fundamentam as propostas de planejamento”.

Em dado momento, a equipe da FAUSP reconheceu se tratar de um erro abranger uma gama variada de temas que foram tratados muitas vezes sem aprofundamento, concomitantemente, outros temas relevantes, como a questão regional, ou foram excluídas da pauta, ou foram objetos de discussões rasas.

Na consecução do plano, se existiu a participação da sociedade essa foi efetivada pela participação da elite, através de suas entidades de classe organizadas. As classes populares foram mantidas alheias às discussões. O plano distanciou-se das reais demandas que a população apresentava.

Um outro aspecto é que se pretende resolver essas questões de maneira abrangente, interdisciplinar, integrada, a partir de um corpo técnico e de um paradigma importado.

Villaça (1999) trata essa questão da seguinte forma: “Assume mais o germe do planejamento integrado e renuncia os super planos dos anos de 1960 feitos pelos técnicos competentes de fora dos quadros municipais e que trazem, da França, no caso, a ciência e a técnica e com estes a idéia de que os problemas da cidade pela ciência e pela técnica serão resolvidos”

Os planos desse período, cuja época de produção compreende parte do período de ditadura militar no Brasil, reforçam no seu processo de construção e discurso ideológico, um caráter altamente técnico.

Villaça (1999) destaca que “O planejamento urbano foi muito associado à tecnocracia no período ditatorial. É aceitável a tese de que nesse período pretendeu-se legitimar pela técnica a ação do Estado”

A consecução do plano de 1961 foi de caráter estritamente técnico e este em seu processo foi produzido e implementado de forma vertical – de cima para baixo: “É preciso também divulgar melhor os trabalhos entre a população local, reiniciando-se as reuniões da Comissão do Plano e promovendo-se debates nas várias Instituições Joseenses” (Plano Preliminar, 1961). Entendemos que as discussões se realizaram no nível das instituições de classe – organizadas – representativas da elite joseense, e que couberam às camadas populares tomar o conhecimento do que já havia sido estabelecido pelo plano, se é que isso realmente ocorreu.

Portanto nem se cogitou em nenhum momento a participação popular na elaboração do plano, devido a vários fatores, como o de ser um período de ausência democrática, do paradigma importado da França que não cabia a participação popular, da relevância dada ao saber técnico e científico e a nulidade da aproximação do saber e das necessidades das camadas populares, etc.

O plano de 1961 também traz o pragmatismo para a administração pública da necessidade da organização do cadastro municipal, como condição para se elevar os tributos municipais, consolidar a dominação sobre o espaço urbano, etc.

Entendemos que o planejamento urbano, se de fato aconteceu, foi de forma parcial. Isso se torna evidente pelas políticas públicas formuladas e levadas à efetivação (tornadas em ação do Estado sobre o urbano).

. Villaça (1999) observa que “Parece-nos evidente que só podem ser consideradas da esfera do “planejamento urbano” apenas aquelas ações do Estado sobre o urbano que tenham sido objeto de algum plano, por mais amplo que seja o conceito de plano”

Além do Plano Preliminar de 1961, foram desenvolvidos e concluídos os Estudos e Planos Setoriais, Volumes 1 e 2, que datam de 1961 – 1964, pelos mesmos gestores do plano anterior.

Vários aspectos foram levantados e abordados. No volume I, capítulo I, considera-se as dificuldades de se realizar um planejamento em nível regional e nele é proposto a criação de um consórcio entre prefeituras para o planejamento regional do Vale do Paraíba. No capítulo II, é realizado um levantamento sobre bases estatísticas voltadas à produção industrial no Brasil, estado de São Paulo e municípios do Vale do Paraíba. Também contempla discussões sobre o planejamento também na zona rural do município, apoiando-se em recursos como aerolevanteamento e fotointerpretação. É abordado também o Distrito de Eugênio de Melo. O capítulo IV aborda a questão habitacional do município, seu déficit de moradia, o processo de favelização, etc. Ao final, o plano trata também de questões relacionadas à educação.

Onze itens foram elencados pela equipe técnica, compostos por um conjunto de ações que deveriam ser assumidas pelo poder público para garantir a viabilização e aplicação do plano e sua gradual alteração e adaptação temporal. São eles:

- 1) Instalação do Conselho de Desenvolvimento;

- 2) Promoção do plano e organização da ação comunal baseada em estudo sociológico;
- 3) Aprovação do Plano Preliminar pela Câmara de Vereadores;
- 4) Pré – estudo da região (de caráter bibliográfico);
- 5) Planejamento da zona rural;
- 6) Detalhamento do plano preliminar nos seus aspectos físicos, compreendendo basicamente:
 - a) Elaboração da planta completa da área urbanizada e de expansão urbana com todos os loteamentos existentes para o prosseguimento do Plano territorial;
 - b) Atualização do zoneamento de massa;
 - c) Estudo em profundidade do sistema viário e detalhamento dos trechos cuja definição exige maior urgência, na área atualmente urbanizada; extensão de estudo às áreas de futura urbanização;
 - d) Diretrizes para os loteamentos a espera de aprovação e para o futuro dentro das proposições do plano;
 - e) Organização de uma “unidade de vizinhança” típica e estudo da Linha Velha;
 - f) Organização do Centro Urbano, nos termos de projeto detalhado;
 - g) Estudos sobre o problema da instalação de indústrias e normas para a localização das indústrias;
- 7) Elaboração da reforma administrativa. Prosseguimento do cadastro imobiliário;
- 8) Elaboração do Código Tributário;
- 9) Elaboração do Orçamento Funcional (anual e Plurianual);
- 10) Elaboração da Legislação Urbanística, Código de Zoneamento e Código de Obras;

- 11) Assessoria à administração municipal em eventuais problemas relacionados com o planejamento.

Embora também entendamos que a análise de todos esses itens acima permitirá obter uma visão e compreensão holística (da totalidade) do processo de produção espacial urbana proposto como projeto ou discurso ideológico das classes dominantes, naquele período, pretendemos nos ater às discussões focadas nas políticas públicas de transporte e circulação, objeto de estudo e estas se darão no transcorrer desse trabalho.

Ainda nesse plano, em texto, de autoria do arquiteto Brenno Cyrino Nogueira, de dezembro de 1971, constante no “Estudos e Planos Setoriais, volume I” foram pontuados diversos problemas verificados no transcorrer do processo de elaboração dos planos admitindo que sua efetivação levada adiante pelo poder público municipal não atingiu os resultados desejados:

“A criação de uma estrutura local, capaz de arcar com tais responsabilidades, contando com a colaboração e a orientação do CPEU, era, portanto, vital para o sucesso dos trabalhos. No entanto, por falta de uma clara compreensão do seu papel, ela não se concretizou e a análise que aqui intentamos só se completaria mediante um estudo mais profundo, procurando identificar as razões que levaram a não efetivação do Conselho de Desenvolvimento.

Mas, poderíamos também investigar outros aspectos e influências, tais como:

- _ as mudanças de orientação administrativas municipais e a própria atuação dos administradores e suas maneiras de encarar o papel do planejamento;
- _ a ênfase que muitas vezes foi dada pela equipe de técnicos da CPEU à administração em problemas de caráter particular (feiras, etc.), em detrimento dos problemas mais

gerais (estudos regionais, agrícolas, detalhamento do plano de organização física, embora se tenha constituído em interessantes experiências, ricas em ensinamentos);

- Os fatores políticos e as relações entre os técnicos e o legislativo, que nunca chegaram a se estabelecer de modo efetivo;

_ a limitação de recursos financeiros para atuações mais ambiciosas de trabalhos interdisciplinares e da ampla atuação junto à comunidade, conforme se pretendia.

O estudo deste e de outros aspectos poderia trazer a lume um interessante conjunto de informações capaz de contribuir para encaminhar a solução de muitos dos problemas que ainda estão pendentes no processo de elaboração e implantação de planos municipais”¹⁰.

Assim, dentro de uma realidade ideológica e política de conceito de planejamento urbano pautado na Escola Corbusiana, a discussão do planejamento do espaço de circulação remete-nos a um exacerbamento tecnicista, mantendo as discussões sob parâmetros da lógica desenvolvimentista, que como se verá, atendeu às necessidades de mobilidade urbana das classes mais abastadas, à medida que essas regiões foram sendo dotadas de infra – estrutura e tornou mais precário as condições de mobilidade e acessibilidade urbana dos mais pobres, moradores das periferias, seja pela restrição à acessibilidade urbana promovida pelo sistema de transporte ineficiente, pelo custo alto da passagem no orçamento doméstico, pela ausência de vias conectoras de bairros periféricos ao centro e à outros bairros periféricos, etc.

O espaço de circulação, como estruturador do próprio espaço urbano, tem por sua vez uma dinamicidade e movimento: “O movimento tem sua origem e seu destino

¹⁰ **Plano Diretor do Município de São José dos Campos:** Plano Preliminar São José dos Campos: PMSJC, p. 10-12, 1961.

condicionado às atividades de trabalho, compras ou de diversão”¹¹. e ainda: “A estrutura viária e os sistemas de circulação aos quais serve de suporte têm um significado particular num aglomerado urbano.

Não correspondem a um fim da sociedade em si, como outros sistemas, tais como habitar, educar-se, produzir e recrear-se; mas são uma condição necessária para que estes possam exercer-se da forma mais eficiente possível. Diz, então, que o sistema fundamental de uma cidade é o da circulação juntamente com os demais meios de comunicação ; sendo este o sistema vital, sua estrutura de suporte (a estrutura viária), adquire importância primordial”.¹²

Ou seja, apesar de inter relacionados, o espaço de circulação media a relação da estrutura de produção (indústria, comércio, serviços, agricultura, etc.), reprodução (habitação, escola, hospitais, lazer, etc.) e circulação (meios de transporte, infraestrutura, etc.).

Dado o caráter conectivo do espaço de circulação às estruturas de produção, reprodução e circulação, e as carências estruturais que o município já naquela época apresentava, decorrentes do rápido crescimento demográfico e do estabelecimento de relações sociais e econômicas mais complexas, exigem -se intervenções imediatas, sejam elas no campo do planejamento, do ordenamento do solo e, principalmente na infra – estrutura.

As intervenções diretas no meio físico são dificultadas pelo início da consolidação da malha viária, os altos valores imobiliários e também por questões históricas.

¹¹ Plano Diretor do Município de São José dos Campos: PMSJC, p.IV, 1964, v.2

¹² **Plano Diretor do Município de São José dos Campos:** Estudo Preliminar, São José dos Campos: PMSJC, p.74-75, 1969

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O município de São José dos Campos, nas últimas décadas, obteve um grande crescimento econômico apoiado na industrialização; demográfico e, sobretudo, de sua mancha urbana. Este último, fugiu do controle da administração pública e dos órgãos de planejamento urbano municipal. Observou-se um processo de periferização no município facilitado pela abertura de novas vias, pelo parcelamento de glebas na zona rural, transformados em novos bairros sem infra-estrutura e posterior ocupação destes; pela ausência de legislação, de fiscalização e de planejamento urbano que desse conta da organização territorial; pelo desencadeamento do processo de especulação imobiliária encarecendo o preço da terra, tornando-a inacessível à massa de trabalhadores e formando grandes vazios urbanos; pela complexidade do próprio processo intenso e rápido de urbanização em andamento; pelo aquecimento do mercado imobiliário decorrente da instalação de plantas industriais próximas à rodovia BR- 116, dentro outros fatores.

As intervenções na malha viária realizadas pelo Poder Público foram tentativas de administrar o trânsito caótico que se desenvolvia, inicialmente no centro urbano e mais tarde, também em outras regiões do município. Essas intervenções foram desde o reordenamento do tráfego, melhorias na infra-estrutura viária, alteração na legislação pertinente, etc. Em alguns casos, constatou-se que as intervenções aconteceram depois de já haver a consolidação da mancha urbana, sendo o único recurso, a ocupação de áreas de várzea, a desapropriação de áreas já habitadas, entre outros.

Paradoxalmente, ao adaptar a cidade ao carro, o Poder Público em São José dos Campos, seguiu a via da política rodoviarista.

O automóvel atendeu as exigências impostas à população no tocante à mobilidade, já que o transporte coletivo é precário. Também foi fundamental para que o modelo de crescimento disperso e espraiado tivesse continuidade, pois por meio de vias abertas, possibilitou o acesso a novos loteamentos, sem infra – estrutura, criados e distantes do centro urbano. Villaça (2001, p.23) considera que a acessibilidade é mais fundamental na produção de localizações do que a disponibilidade de infra-estrutura. “Na pior das hipóteses, mesmo não havendo infra-estrutura, uma terra jamais poderá ser considerada urbana se não for acessível – por meio do deslocamento diário de pessoas – a um contexto urbano e a um conjunto de atividades urbanas... e isso exige um sistema de transportes de passageiros”.

O sistema de transportes orientado através das políticas públicas é a do uso do automóvel, na medida que o sistema de transporte coletivo é ineficaz, caro, excluindo parcela da população – a de baixa renda - de seu uso tornando assim precária suas condições de acessibilidade e mobilidade urbanas.

O uso do automóvel, nesse contexto não faz parte de uma escolha natural da população, mas sim das condições criadas tanto pela precariedade do transporte coletivo, quanto pela necessidade do uso de algum meio de transporte para atendimento de suas necessidades. Essas condições são, portanto, atributos de políticas públicas de transporte. Segundo Vasconcellos (1996, p.28), “Portanto, se as condições mudarem – como por exemplo a redução acentuada do custo de um meio de transporte -, o comportamento das pessoas mudará. As “necessidades” até então aparentemente imutáveis podem ser substituídas por outras e o novo meio de transporte mais barato pode tornar-se dominante, em prejuízo dos demais que eram antes “indispensáveis”.

Entendemos, entretanto, que a atuação do Poder Público é muitas vezes contraditória – seu discurso ideológico não condiz com sua prática, percebidas através das políticas públicas.

O uso do automóvel, como principal meio de locomoção intra-urbana, é resultado da política rodoviarista que o elegeu como tal, e que de certa forma “isenta” e mascara a falta de atuação mais efetiva do Poder Público na área de transporte coletivo urbano.

As constantes adaptações da cidade ao automóvel promovem a continuidade do crescimento espraiado e disperso, tornando a cidade mais cara, reduzindo a qualidade de vida de seus moradores, porque na mesma medida em que se aumenta a acessibilidade, reduz-se a mobilidade urbana, tornando mais freqüentes os congestionamentos. Já, num outro contexto, o rodoviarismo também favorece o crescimento desordenado, a periferização da cidade, a especulação imobiliária, os agentes imobiliários. Desfavorece a população de baixa renda que habita as periferias e depende de um transporte sempre caro e de duvidosa qualidade. Já a população de classe média, com condições econômicas de localização tem para si uma cidade que lhes é construída.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AMTC – Associação para o Museu de Transportes e Comunicação de Portugal. Disponível em: <http://amtc.pt>. Acesso em 15 nov. 2005.

ANTP – Associação Nacional de Transportes Públicos. Disponível em <http://www.antp.org.br>. Acesso em 15 nov.2005.

BORGES, Luciana Suckow. **Mapa de pobreza urbana de São José dos Campos/SP. 2000.** Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) – Instituto de Pesquisa e Desenvolvimento, Universidade do Vale do Paraíba, São José dos Campos, 2000.

BRASILEIRO, Anísio; ORRICO FILHO, Rômulo; MONTOYA, Carlos Contreras; SANTOS, Enilson Medeiros dos. Inserção do automóvel em sistemas de transporte público: uma solução possível?, In: CONGRESSO LATINOAMERICANO DE TRANSPORTE PÚBLICO Y URBANO, 10., 1999. Caracas, Venezuela. Disponível em http://www.reset.coppe.ufrj.br/português/anais/inser%E7ao_do_auto.pdf. Acesso em: 25 jan. 2006.

BUCHANAN, Colin D. **Traffic in towns, a study of the long term problems of traffic in urban áreas**, London: [s.d.], 1963.

CASTELLS, Manuel. **A questão urbana**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983.

CORREA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. São Paulo, Ática, 1.995.

COSTA, Sandra Maria Fonseca da. **Deteção e avaliação das mudanças na estrutura intra – urbana da cidade de São José dos Campos, SP, utilizando dados e técnicas de sensoriamento remoto e geoprocessamento – uma análise multitemporal**, São Paulo: FAPESP, [s.d.]

EDEC – Disponível em <http://www.isa.utl.pt/ceap/ciclovias/lisboa/fundamentos.htm>
Acesso em 12 dez. 2005.

ESTUDOS E PLANOS SETORIAIS, São Paulo
: Centro de Pesquisas e Estudos Urbanísticos Faculdade de Arquitetura e
Urbanismo da Universidade de São Paulo, Prefeitura Municipal de São José dos
Campos, 1961 – 1964.

HENRIQUE, Camila Soares. **Diagnóstico espacial da mobilidade e da acessibilidade dos Usuários do sistema integrado de transporte de Fortaleza**, Dissertação (Mestrado em Engenharia de Transportes)- Universidade Federal do Ceará, 2004. Disponível em <http://www.det.ufc.br/petran/teses/dissertacaocamilahenrique.pdf>. Acesso em: 03 jan. 2006.

GEIPOP – Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes. Disponível em <http://www.geipot.gov.br> . Acesso em 12 jan. 2006.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Disponível em <http://www.ibge.gov.br>. Acesso em 10 jan. 2006.

LANCHOTI, José Antonio. **Curso de capacitação técnica em acessibilidade e mobilidade Urbana**, São Paulo: Conselho Regional de Engenharia, Arquitetura e Agronomia , 2005.

OLIVEIRA, Sérgio Sobral de. São José dos Campos: a explosão controlada. **Revista A Construção**, São Paulo, ed. n 1374, p.19-26, 1974.

PRADO JÚNIOR, Caio . **Formação do Brasil contemporâneo**, 17.ed. São Paulo: Brasiliense, 1981.

PREFEITURA DE SÃO JOSÉ DOS CAMPOS. **Plano Diretor do Município de São José dos Campos**: Plano Preliminar São José dos Campos: PMSJC, 1961

_____. **Plano Diretor do Município de São José dos Campos**: PMSJC, 1964, v.1-2.

_____. **Plano Diretor do Município de São José dos Campos**: Estudo Preliminar, plano e anexos. São José dos Campos: PMSJC, 1969.

_____. **Plano Diretor do Município de São José dos Campos**. São José dos Campos: PMSJC, 1995.

_____. **Cidade Viva**, 2004. Compact Disc.

PREFEITURA DE SÃO JOSÉ DOS CAMPOS. Disponível em <http://www.sjc.sp.gov.br>
Acesso em 7 jan. 2006.

RICHTER, Evanilce Aparecida Hasselmann. **Estudo das alterações provocadas pelos Shopping centers em alguns aspectos da estrutura urbana da cidade de São José dos Campos, SP**. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) – Instituto de Pesquisa e Desenvolvimento, Universidade do Vale do Paraíba, UNIVAP, 2.000.

SANTOS, Milton. **A urbanização brasileira**. 4.ed. São Paulo: Hucitec, 1998.

_____. **Metamorfoses do espaço habitado**. 4.ed. São Paulo: Hucitec, 1996.

SEADE – Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados. Disponível em <http://www.seade.gov.br> Acesso em 10 de janeiro de 2006.

SECRETARIA DE FAZENDA DO ESTADO DE SÃO PAULO. Disponível em <http://www.fazenda.sp.gov.br> . Acesso em 10 de setembro de 2005.

TRÂNSITO INTRINCADO. **O Vale Paraibano**, São José dos Campos, ed. 5241, 24 de maio de 1973, capa.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. **Transporte urbano, espaço e equidade: análise das políticas públicas**, São Paulo, Editora Unidas, 1996.

VILLAÇA, Flávio. **As ilusões do Plano Diretor**, 2005. Disponível em: http://www.usp.br/fau/fau/galeria/paginas/0508_a_ilusao_do_pd_villaca.pdf. Acesso em 02 jan. 2006.

_____, **Espaço intra- urbano no Brasil**. 2.ed. São Paulo: FAPESP, Lincoln Institute of Land Policy, 2.001.

_____. **Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil**. In DEÁK, C.; SCHIFFER, S.R.(Org). O processo de urbanização no Brasil. São Paulo: FUPAM/EDUSP. 1999.