

Universidade do Vale do Paraíba
Instituto de Pesquisa e Desenvolvimento

Luiz Carlos de Oliveira

Sistema de transporte como vetor estrutural da organização urbano regional – O caso de São José dos Campos – setor paulista

São José dos Campos, SP

2007

Luiz Carlos de Oliveira

Sistema de transporte como vetor estrutural da organização urbano regional – O caso de São José dos Campos – setor paulista

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

Orientador: Prof. Dr. Manoel da Silva Lemes

São José dos Campos, SP

2007

O48s

Oliveira, Luiz Carlos de

Sistema de transporte como fator estrutural da organização urbano regional – O caso de São José dos Campos – Setor paulista./ Luiz Carlos de Oliveira. São José dos Campos: UniVap, 2007.

1 Disco Laser.: Color.

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e regional do Instituto de Pesquisa e Desenvolvimento da Universidade do Vale do Paraíba, 2007.

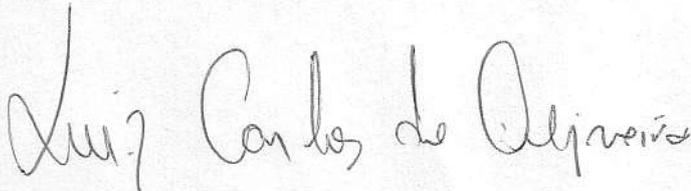
1. Planejamento Urbano 2. Transporte Rodo-Ferrovário 3. São José dos Campos 4. Engenharia de Tráfego 5. Planejamento Regional I. Lemes, Manuel da silva, Orient. II. Título

CDU:711.4

Autorizo, exclusivamente para fins acadêmicos e científicos, a reprodução total ou parcial

desta Dissertação, por processo fotocopiador ou transmissão eletrônica.

Aluno:



Data: 17, de Dezembro de 1997.

LUIZ CARLOS DE OLIVEIRA

**“SISTEMA DE TRANSPORTE COMO VETOR ESTRUTURAL DA ORGANIZAÇÃO
URBANO REGIONAL – O CASO DE SÃO JOSÉ DOS CAMPOS – SETOR
PAULISTA”**

Dissertação aprovada como requisito parcial à obtenção do grau de Mestre em Planejamento Urbano e Regional, do Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional, do Instituto de Pesquisa e Desenvolvimento da Universidade do Vale do Paraíba, São José dos Campos, SP, pela seguinte banca examinadora:

Profª. Dra. **CILENE GOMES** (UNIVAP) Cilene Gomes

Prof. Dr. **MANOEL LEMES DA SILVA NETO** (UNIVAP) Manoel Lemes da Silva

Prof. Dr. **SÉRGIO GERETEL** (UNESP) Sergio Gerotel

Prof. Dr. Marcos Tadeu Tavares Pacheco

Diretor do IP&D – UniVap

São José dos Campos, 17 de dezembro de 2007.

Sistema de transporte como vetor estrutural da organização urbano regional - O caso de São José dos Campos.

RESUMO

Uma cronologia foi montada tomando-se por base os planos da economia nacional que constituem marcos do planejamento promovido ou implantado pelo governo federal com objetivo em desenvolvimento de certas regiões, evidenciando a linearidade empírica dos fatos ligados à condução do processo da regionalização dos governos, e a implantação do setor viário perante a integração da produção nacional. O reconhecimento desse processo que busca estimular e orientar o crescimento de certas regiões, atingindo indiretamente a todas leva ao reconhecimento dos subsídios (financeiros, políticos, administrativos) empregados de forma seletiva, haja vista o processo de regionalização paulista, e ordenamento do transporte na estruturação física da região metropolitana, assim como seu rebatimento na região administrativa de São José dos Campos. Como síntese deste processo histórico e análise final e suas implicações, a pesquisa procurou identificar tendências para o desenvolvimento da região administrativa de São José dos Campos. Entre algumas conclusões em âmbito nacional é possível destacar que os planos de “desenvolvimento” dos últimos anos e os investimentos realizados pelos governos e pela iniciativa privada no sistema de transporte reforçam a integração do território brasileiro aos mercados internacionais, criando redes extravertidas e promovendo a fluidez territorial para apenas algumas regiões, empresas e atividades econômicas.

Palavras Chaves: Transporte rodo-ferroviário, organização urbano regional, região de São José dos Campos.

Transport system as structural vector of the regional urban organization - THE case of Sao Jose dos Campos.

ABSTRACT

A chronology was set up being taken by base the plans of the national economy that you/they constitute marks of the promoted planning or implanted by the federal government with objective in development of certain areas, evidencing the empiric linearidade of the tied facts the transport of the process of the governments' regionalization and the implantation of the road section, before the integration of the national production. The recognition of that process that looks for to stimulate and to guide the growth of certain areas, reaching indirectly to all group to the recognition of the subsidies (financial, political, administrative) employees in a selective way. Have seen the process of regionalization from São Paulo, and ordenamento of the transport in the physical structuring of the metropolitan area. As well as, his/her rebatimento in the administrative area of São José dos Campos. As synthesis of this historical process and analyze final and their implications, the research tried to identify tendencies for the development of the administrative area of São José dos Campos. Among some conclusions in national extent is possible to detach that the plans of "development" of the last years and the investments accomplished by the governments and for the initiative deprived in the transport system reinforce the integration of the Brazilian territory to the international markets, creating nets extravertidas and promoting the territorial fluidity for just some areas, companies and economical activities.

Keywords: Transport rake-rail, organization of the regional urban, area of Sao Jose dos Campos.

LISTA DE FIGURAS

<i>Figura 1: Fluxograma do encaminhamento pesquisa.....</i>	<i>6</i>
<i>Figura 2: Região Administrativa de São José dos Campos e o Sistema Viário.....</i>	<i>12</i>
<i>Figura 3: Traçado das trilhas indígenas no Vale junto ao rio Paraíba do Sul</i>	<i>19</i>
<i>Figura 4: Bacia Hidrográfica do Rio Paraíba do Sul</i>	<i>20</i>
<i>Figura 5: Vale do Paraíba, São Paulo – Século XVII.....</i>	<i>22</i>
<i>Figura 6: Estrada Real.....</i>	<i>25</i>
<i>Figura 7: São Paulo a montante - Rio de Janeiro a jusante, Minas Gerais ao norte.....</i>	<i>27</i>
<i>Figura 8: Antiga estrada do Imperador – percurso da cidade de São José dos Campos....</i>	<i>28</i>
<i>Figura 9: Vale do Paraíba, São Paulo - século XVIII.</i>	<i>29</i>
<i>Figura 10: Organização do Território Brasileiro.</i>	<i>33</i>
<i>Figura 11: Rede Ferroviária Federal e Paulista.....</i>	<i>35</i>
<i>Figura 12: Vale do Paraíba, São Paulo - Século XIX.....</i>	<i>36</i>
<i>Figura 13: Transformação ecológica urbana pelo uso do automóvel.....</i>	<i>38</i>
<i>Figura 14: Traçado original da linha férrea e a primeira estação ferroviária da cidade...40</i>	
<i>Figura 15: Antiga e nova estação ferroviária.....</i>	<i>41</i>
<i>Figura 16: As estações ferroviárias desativadas em São José dos Campos.....</i>	<i>42</i>
<i>Figura 17: Rodovia Rio -São Paulo (SP-66), traçado da cidade – 1950.....</i>	<i>45</i>
<i>Figura 18: As grandes regiões naturais do Brasil,1942.....</i>	<i>49</i>
<i>Figura 19: As regiões especiais, que constituem as regiões de planejamento.....</i>	<i>53</i>
<i>Figura 20: Rodovia Presidente Dutra (BR-116), traçado da cidade.....</i>	<i>59</i>
<i>Figura 21: Divisão das Zonas Residenciais, visando futura descentralização administrativa.....</i>	<i>66</i>
<i>Figura 22: Proposta de alargamento viário para a área central.....</i>	<i>67</i>
<i>Figura 23: Via projetada ao longo do córrego do Vidoca para desviar o tráfego de passagem.....</i>	<i>69</i>
<i>Figura 24: Política Nacional de Desenvolvimento Urbano.</i>	<i>75</i>
<i>Figura 25: Estrutura viária de São José dos Campos.....</i>	<i>80</i>
<i>Figura 26: Zona Centra de São José dos Campos.....</i>	<i>81</i>
<i>Figura 27: Organização das rodovias no território brasileiro.....</i>	<i>89</i>
<i>Figura 28: Organização das rodovias no território brasileiro.....</i>	<i>90</i>
<i>Figura 29: Organização das rodovias no território brasileiro.....</i>	<i>91</i>
<i>Figura 30: Organização das rodovias no território brasileiro.....</i>	<i>92</i>
<i>Figura 31: Organização das rodovias no território brasileiro</i>	<i>93</i>

<i>Figura 32: Mapa Rodoviário do Estado de São Paulo- Secretaria de Transportes, 2003..</i>	<i>94</i>
<i>Figura 33: Regiões de Governo do estado de São Paulo.</i>	<i>98</i>
<i>Figura 34: Região administrativa do Estado de São Paulo.....</i>	<i>99</i>
<i>Figura 35: Pólos regionais do Estado de São Paulo.</i>	<i>100</i>
<i>Figura 36: Macroestrutura Viária de São José dos Campos.....</i>	<i>105</i>
<i>Figura 37: Sistemas de Engenharia do Brasil.....</i>	<i>110</i>
<i>Figura 38: Mapa: Eixo de regionalização hidrovia – Trecho Tietê-Paraná.....</i>	<i>112</i>
<i>Figura 39: Mapa Tendências – Nova Regionalização do Estado de São Paulo.....</i>	<i>113</i>
<i>Figura 40: Corredor de Exportação Campinas - Vale do Paraíba – Litoral Norte.....</i>	<i>115</i>
<i>Figura 41: Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento – (1996 – 1999).....</i>	<i>117</i>
<i>Figura 42: Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento PPA 2000 – 2003.....</i>	<i>122</i>
<i>Figura 43: Projeto de construção da Via Norte – cidade de São José dos Campos, 2007...130</i>	

LISTA DE QUADROS

<i>Quadro 1: Conceito de regionalização.....</i>	<i>7</i>
<i>Quadro 2: Divisão Regional do Brasil 1945.....</i>	<i>48</i>
<i>Quadro 3: As Divisões Regionais do Brasil de 1843 a 1942.....</i>	<i>50</i>
<i>Quadro 4: As concepções convencionais de região as teorias e suas contribuições ao conceito de região.....</i>	<i>56</i>
<i>Quadro 5: Divisão Regional do Brasil 1968.</i>	<i>73</i>
<i>Quadro 6: Regiões de Planejamento do Brasil – 1970.....</i>	<i>83</i>
<i>Quadro 7: Regiões Funcionais Urbanas – 1972.</i>	<i>84</i>
<i>Quadro 8: Conceito de Região Funcional/Polarizada/Nodal e Região Homogênea/Uniforme – Vários Autores.....</i>	<i>86</i>

SUMÁRIO

1 Introdução.....	1
1.1 <i>Problemática.....</i>	4
1.2 <i>Metodologia.....</i>	6
1.3 <i>Recorte temporal e espacial.....</i>	8
1.4 <i>Localização da área</i>	10
2 Das proposições e objetivos da pesquisa.....	13
2.1 <i>Objetivos.....</i>	14
2.2 <i>Objetivo Geral.....</i>	14
2.3 <i>Objetivos Específicos</i>	14
3 Pequeno histórico - A formação das cidades junto as primeiras estradas no Vale do Rio Paraíba do Sul.....	16
3.1 <i>As primeiras vias de escoamento transversais no Vale do Paraíba</i>	23
4 A rede ferroviária e a estruturação urbano regional.....	32
4.1 <i>A ferrovia e a estruturação intra-urbana – São José dos Campos.....</i>	37
4.2 <i>A estrada Velha Rio - São Paulo - Rodovia Estadual (SP – 66)</i>	43
5 Divisão regional para o Brasil, regionalização – 1940	47
5.1 <i>A Rodovia Federal Presidente Dutra (BR – 116)</i>	58
5.2 <i>Os Planos Nacionais de Desenvolvimento Econômico para o Brasil-pós 1950</i>	61
5.3 <i>O primeiro Plano Diretor de São José dos Campos (1958-1964).....</i>	64
6 Divisão regional para o Brasil, regionalização – 1968.	70
6.1 <i>O Segundo Plano Diretor de São José dos Campos (1968-1970).</i>	78
7 Divisão regional para o Brasil, regionalização – 1970.....	83
7.1 <i>O Terceiro Plano Diretor de São José dos Campos (1988 – 1995)</i>	102
7.1.1 <i>Diretrizes viárias de ordenamento da expansão periférica urbana.....</i>	104
8 Divisão regional para o Brasil, regionalização – 1990.....	107
8.1 <i>O Plano Nacional Brasil em ação - Plano Plurianual de Avaliação – (PPA - 1996/1999).....</i>	116
8.2 <i>O Plano Brasil de todos - Plano Plurianual de Avaliação –(PPA- 2004/2007)</i>	123
8.3 <i>O Quarto Plano Diretor de São José dos Campos (2005 -)</i>	127
9 Considerações Finais.....	132
Referências	141
ANEXO.....	146

1 Introdução

A análise dos vários períodos da evolução histórica das estradas e cidades no Vale do Paraíba do Sul considerou inicialmente as cidades e estradas responsáveis pela configuração da unidade de área territorial, onde ocorre a divisão social do trabalho em caráter permanente criando solidariedades das áreas, seja ela orgânica ou organizacional definindo e particularizando-as em conjunto mais amplo.

Posteriormente ao ressaltar o sistema de transporte ferroviário sobreposto ao mesmo eixo formado anteriormente, em um período onde as grandes fazendas cafeeiras paulista internalizavam a maioria das atividades ligadas à cafeicultura, e conseqüentemente minimizavam a divisão do trabalho, a pesquisa relembra a função da ferrovia nas cidades cabeça de eixo e sua estruturação intra-urbana limitadas a estação ferroviária inibindo estrategicamente o crescimento urbano das cidades.

Posteriormente, às cidades estabeleceram uma gama complexa de nexos entre si, numa constituição do tipo hierárquica ligada a divisão social do trabalho, tornando-se cidades muito mais abertas às atividades externas do que as cidades anteriores, permitindo fluxos constantes entre elas, de forma a lhes conferir funções específicas, num conjunto de unidade mais amplo. O transporte rodoviário possibilitou essa externalização das cidades em uma série de atividades, potencializando o desenvolvimento dos papéis urbanos, através de uma divisão do trabalho, dinamizando a rede urbana.

A complexidade desse processo passa então pela compreensão empírica do sistema de transporte viário, e do protagonismo dos governos na condução da **Regionalização** oficial do Estado para o ordenamento dos subsídios (financeiro, políticos, administrativo) e fornecimento de diretrizes ligados aos Planos da Economia Nacional.

As primeiras regionalizações do país aparecem ligadas às políticas governamentais relacionadas a dois fenômenos, **o primeiro**, vinculado ao centralismo administrativo bem expresso nas cinco macro-regiões brasileiras (Norte, Nordeste, Sudeste, Sul e Centro Oeste). O **segundo** caso a região aparece vinculada ao planejamento regional, utilizando a região como uma escala de intervenção, como ocorreu a partir da década de 1960. Nos dois casos o adjetivo político comparece associado à política governamental.

Na primeira regionalização mais instrumental, tendo como um dos pressupostos a regionalização do país para fins administrativos (hierarquia e controle dos órgãos administrativos), considerando também a importância funcional do eixo São Paulo-Rio de Janeiro e da área diretamente a ele vinculada, foram estabelecidas as grandes regiões naturais brasileiras (Norte, Nordeste, Sul, Sudeste e Centro Oeste). Quanto à segunda regionalização, o planejamento regional tem relação com o reconhecimento, por parte das esferas governamentais, de uma desigualdade entre as regiões do país, representada através de indicadores econômicos e sociais.

As regionalizações de planejamento (SUDENE, SUDAM...), levou a formação de grandes unidades controladas por poucos, exigindo uma concentração tanto da produção e trabalhadores como do setor de circulação das mercadorias, gerando grandes concentrações urbanas. As distintas áreas urbanas passaram a ser articulados pelas vias de circulação e pela área central/metropolitana, principal centro de tomada de decisões e de consumo. A localização física em relação à acessibilidade às linhas de fluxos, e a área central tornou-se altamente estratégica dentro desse arranjo competitivo, que expande do centro de comando para a periferia.

A partir de 1973, em plena crise do petróleo, a estratégia governamental brasileira se tornou mais seletiva, atuando não mais numa escala metropolitana e sim sub-regional, através da implantação de pólos de crescimento ou núcleos regionais. Em 1967 o

Estado paulista foi dividido em (10), dez regiões administrativas, posteriormente em (11), onze em 1970.

Essas mesmas regiões novamente foram divididas como sub-regiões administrativas em número de (43) e denominadas de regiões de governo – instituída em 1984, sendo todas vinculadas a capital paulista, e recebendo representantes de todos os setores do Ministério Público (saúde, transporte, educação, energia...) sendo essas, representações setoriais de políticas regionais, possibilitando a ocorrência de planos regionais junto aos seus respectivos pólos. Também foram criados escritórios regionais de planejamento (ligados à Secretaria do Planejamento) para a elaboração de diagnósticos regionais visando promover a industrialização nessas áreas.

Ou seja, o princípio da organização em sistema de planejamento territorial dito integrado¹ que viria a se consolidar na Constituição de 1988, vinculando a regionalização dos governos ao planejamento regional, passando assim a coordenar ações setoriais até então vigentes, e teoricamente integra-las entre si, além de articular aos demais escalões de governo.

No entanto, a região do Vale do Paraíba atual (região administrativa de São José dos Campos), não possui até o momento um plano específico, que possa ser denominado plano de desenvolvimento regional, permanece até os dias atuais sem plano regional. Incoerente, portanto, com os planos diretores exigidos pela Constituição de 1988, que deveriam seguir diretrizes de planos regionais.

Podendo isso ser considerado evidência de que a desconcentração, que ocorre atualmente em uma economia globalizada, não é acompanhada pela descentralização administrativa, menos ainda da gestão financeira. O processo de expansão metropolitana atual irradia novas centralidades através da desconcentração da produção industrial, comercial e de serviços cada vez mais especializados.

¹ Ações integradas nas três esferas governamentais e demais setores administrativos como, saúde, educação, transporte, energia, etc.

Sendo novamente apoiado numa morfologia de “nodalidade locacional” sobreposta aos sistemas de engenharia, em particular o sistema de transporte, visto como vetor fundamental dessa nova organização urbano regional, que se define especificamente pelas vias expressas ou rodovias, responsáveis pela nova estruturação física do território, levando consigo e linearmente sobreposto o aumento dos equipamentos capazes de concretizar as ligações entre os antigos e novos lugares.

1.1 Problemática

Na busca em construir um modelo de unidade físico territorial pelo viés da circulação, e no intuito de compreender esse modelo em realidades/tempos distintos, e particulariza-lo em conjunto mais amplo, que pode ser tanto a economia regional/nacional como a internacional; levou a priori reconhecer as cidades junto a vias de escoamento pretérito, os grandes iniciadoras de unidades, pois, elas criam a solidariedade entre as áreas.

Posteriormente, com a formação de núcleos estruturados pelas/nas vias expressas (ferrovias, rodovias...) responsáveis atuais pelas ligações entre os antigos e novos lugares, implicam análise ligadas à consolidação e especialização das unidades tornadas território, mais tarde sobrepostas a regionalização de Estado-Nação sendo detectado algumas fases, inicialmente em macro escala (regiões naturais e regiões de planejamento), viabilizando a formação da mesma escala (formação dos pólos nacionais/metropolização – regiões metropolitanas), posteriormente a micro escala (formação dos pólos regionais/desmetropolização - regiões administrativas). Períodos em que o transporte atuou e atua como vetor estrutural da organização urbano regional.

No entanto, conforme Villaça (1998), *“o simples registro de transformações espaciais não são suficiente para caracterizar e estrutura ou reestruturação. É preciso*

mostrar como mudanças em um elemento da estrutura provocam mudanças em outros elementos.” Assim, não há como pensar a que serve os sistemas de engenharia de transporte seja ele rodo-ferroviário, hidro, aéreo... sendo o uso e desuso é que marca a região. Neste sentido, esta pesquisa é uma representação parcial/estrutural da realidade como foi proposto inicialmente. O “espaço de circulação” vivido requer análise do uso e desuso integrado/multimodal.

Assim como mensurações do tráfego de cargas e pessoas que circulam, ou densidade industrial, índices quantitativos de urbanização instalados ao longo das rodovias, tornariam a pesquisa muito mais complexa, e bem mais científica no tocante as análise sócio-espacial, que implica na organização do trabalho social em sua totalidade, perante a caracterização das solidariedades e formação da unidade das áreas humanas, tornando-se uma periodização e não apenas uma cronologia histórica. Uma problemática não resolvida aqui pela própria limitação da proposta inicial.

1.2 Metodologia

O método que norteou este trabalho foi definido de acordo com os objetivos propostos, podendo ser visualizado no fluxograma que apresenta as etapas para as elaborações dessa pesquisa.

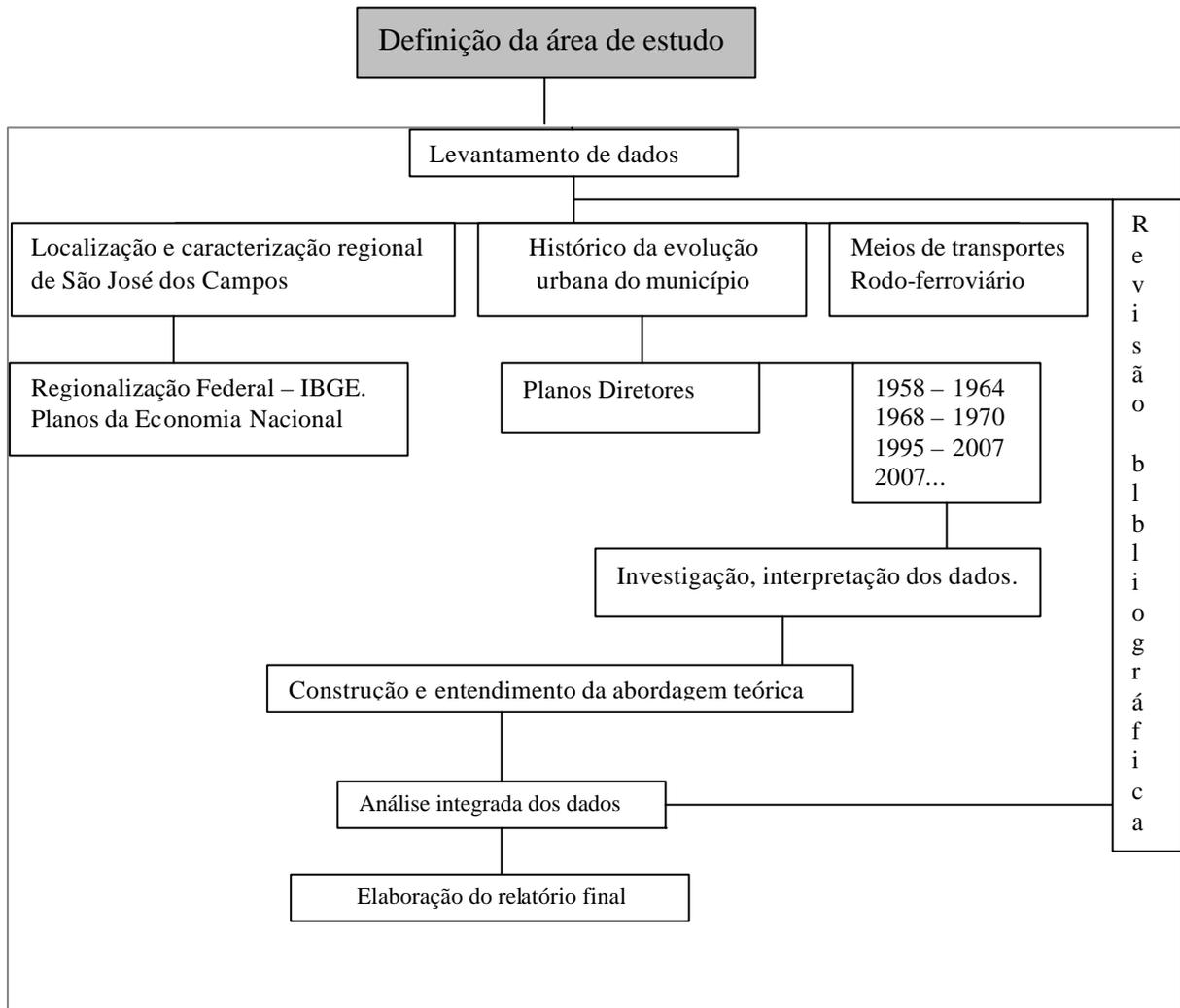


Figura 1: Fluxograma do encaminhamento da pesquisa.

Buscar em uma cronologia as condições de regionalização dos governos que orientaram instalações de infra-estrutura em transporte rodoviário na organização/divisão de unidades regionais. Para isso compreende como método realizar uma pesquisa bibliográfica dos planos da economia nacional evidenciando certa linearidade dos fatos empíricos ligados à implantação do setor viário nacional e a condução do processo da regionalização. (Ver conceitos de regionalização, quadro 1).

Autor	Conceitos de Regionalização
BERNARDES, N. (s.d.)	“... a regionalização, divisão de um espaço territorial, é um instrumento ou estratégia de ação para a complementação de uma política de desenvolvimento regional e urbano, assim como para o planejamento setorial, a descentralização administrativa ou qualquer outro tipo de intervenção em um espaço territorial”.
GEIGER, P.P. (1969)	“Regionalização é a forma atual de formação de regiões...”. (p.5); “... a regionalização é um processo tanto mais profundo e nítido quanto mais desenvolvido um país e inexistente nos territórios mais subdesenvolvidos, onde permanecem diferenciações tradicionais do espaço... a regionalização significa

	também maior homogeneização do país...”(p.11).
GEIGER, P.P. (1970)	“A regionalização decorre do fato de que, em qualquer forma de organização, estabelece-se um núcleo e uma periferia com interação. Verifica-se que no espaço pode resultar desta interação, a criação de novos núcleos na periferia, em geral de hierarquia inferior ao primeiro; evolue-se, portanto, para um sistema hierarquizado de núcleos e periferias”. (p.160)
BOUDEVILLE, J.R. (1973)	“Regionalização é o processo de formação de região, através de um mecanismo espontâneo ou uma política de desenvolvimento regional, através da estruturação espacial de uma economia”.
CERON, A. O. (1977)	“A regionalização constitui, basicamente, um trabalho de agrupamento de unidades espaciais...”. “... Em Geografia, os processos de classificação já foram identificados aos de regionalização...”.
DUMOLARD, P. (1982)	“...regionalizar consiste en encontrar, sobre la base de las estructuras verticales, una relación entre lugares o un orden en el conjunto de las relaciones horizontales...”.(p.454)

Quadro 1: Conceitos de regionalização.

Fonte: Modificado de Bezzi (1996 apud PERIDES, 1992, 1994).

Serão caracterizadas as pesquisas dos estudos publicados pelo IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística), com objetivo de fornecer em parte a ação do governo para a regionalização, que procuram estimular e orientar o “desenvolvimento” do país considerando as diversas regiões em conjunto.

Ao aplicar as técnicas de investigação, análise, interpretação e desenvolvimento crítico, adquiridas no transcorrer do curso de mestrado, junto a informações relevantes, dentre elas assuntos relacionados ao estudo das divisões regionais do Brasil, assim como às teorias/modelos clássicos de desenvolvimento regional adotados no Brasil.

Para construção e o entendimento da abordagem do processo de “urbanização” pretérita foi preciso caracterizar a região sobre seu desenvolvimento e crescimento, bem como a formação de “rede” de cidades do Vale do Paraíba, apoiando nas considerações de Nice Lecoco Müller (1969) em especial na publicação de O Fato Urbano – Na Bacia do Rio Paraíba - São Paulo, sobre a evolução da vida e núcleos urbanos nos primeiros séculos.

Consultou-se diversos órgãos como fonte de dados - a Biblioteca do IP&D, Biblioteca da FAU/USP, Secretaria de Transportes de São José dos Campos, Arquivo Municipal e Secretaria de Planejamento da Prefeitura Municipal de São José dos Campos. Nestas fontes foram levantados dados e as informações obtidas quanto aos:

- Levantamento histórico sobre as cidades e sua ocupação no Vale do Paraíba do Sul;
- Levantamento histórico sobre os Planos Econômicos Nacionais;
- Diretrizes de Planos Diretores no setor do sistema viário de São José dos Campos;

Com base nesses e outros levantamentos de dados e na identificação de variáveis significativas para cada estudo proposto na leitura histórica, o processo descritivo de construção da regularidade empírica sob a forma de padrões estrutural, procurou orientar a caracterização da região e do objeto de estudo de maneira linear/lógica.

1.3 Recorte temporal e espacial

A análise estará delimitada territorialmente por São José dos Campos e pelas relações que se estabelecerem a partir da produção do urbano moderno (tendo como referência o recorte temporal - pós 1950), junto ao período de aumento dos papéis urbanos da urbanização/industrialização acelerada, á medida que houve no Brasil uma articulação entre as cidades que equipou o território com ferrovias e rodovias, gerando maior fluidez territorial de maneira planejada, mesmo que a priori o sistema de planejamento não possa ser visto como integral/articulado entre os diversos setores administrativos e escalões de governo.

Recorte espacial analisado em três itens de apreensão a saber.

1) O Vale do Paraíba do Sul – recorte elaborado da coleta de dados da pesquisa que revela consumo de equipamentos em transporte viário, exigidos pela **tradicional**² forma urbana regional de se inter-relacionar. Essa atual região de São José dos Campos resulta da soma dos municípios considerados pela região administrativa, totalizando 43, municípios, sendo a grande maioria ligada ao eixo rodoviário - Presidente Dutra (BR – 116), denominados cidades “cabeça de eixo”, constituindo-se como cidades pólos - geradores de produção e consumo: São José dos Campos, Taubaté, Guaratinguetá e Cruzeiro, sendo estes os principais centros urbanos ao longo da rodovia Presidente Dutra.

2) São José dos Campos amplia sua influência como centro regional pela proximidade da cidade metropolitana paulista, que irradia sua expansão junto ao macro eixo viária Rio - São Paulo visto aqui como eixo vetorial dinâmico, motriz, historicamente construído, e atualmente estruturado pela rodovia Presidente Dutra (BR – 116), participam ainda as vias transversais à rodovia Dutra, na constituição de uma verdadeira fluidez do território regional, integrando seus diversos subespaços a uma única lógica. A esse movimento soma-se também o crescimento da extensão das estradas municipais responsáveis pela circulação local e pela articulação desta com os níveis intra - e inter-regional.

3) A cidade de São José dos Campos será considerada enquanto entroncamento viário. A circulação viária no interior da cidade é dinâmica e estabelece relações com outros lugares. Neste recorte há, ainda, um outro nível de apreensão a serem trabalhadas aqui, analisa-se estruturação viária também do núcleo central intra-urbano enquanto reflexo interno do modelo tradicional, caracterizado pelo fato de ser local sempre privilegiado pela/de acessibilidade, tanto na prática do urbanismo clássico e posteriormente do planejamento urbano mostrando-se atualmente não menos privilegiada.

² Tradicional forma de organização urbana regional refere-se a uma análise estrutural ligado ao sistema de transporte, nesse caso o rodoviário, ligado a consolidação e posteriormente à especialização industrial da região de São José dos Campos.

Com auxílio da dissertação de mestrado de Sonia Maria Fonseca Bologna (2000), foi possível colher valiosas informações quanto “A Experiência dos Planos Diretores de São José dos Campos” no período de 1958-2007, dos quais foram extraídas informações quanto ao planejamento Viário (Plano de Circulação e Projeto Viário para solucionar o tráfego de passagem). São José dos Campos já passou por quatro (04) planos Diretores ao todo, o primeiro 1958-1964, o segundo 1968-1970, o terceiro 1995-2007, e o quarto 2007.

1.4 Localização da área

O Município de São José dos Campos está situado a Leste do Estado de São Paulo, ao Longo do Macro-eixo Rio São Paulo, no Médio Vale do Paraíba, destacando-se entre os mais importantes dos 43, Municípios que compõem a Bacia do Paraíba do Sul. Dista 84 Km e 321 Km das regiões metropolitanas de São Paulo e Rio de Janeiro, respectivamente.

Divisa ao Norte com os Municípios de Camanducaia e Sapucaí Mirim, pertencentes ao Estado de Minas Gerais, cujo ponto extremo é 22° 18'36", ao Sul com os Municípios de Jacareí e Jambuí, cujo ponto extremo é 23° 18'42" , a Leste como os Municípios de Caçapava e Monteiro Lobato, cujo ponto extremo é 45° 43' 00" e a Oeste com os Municípios de Igaratá, Joanópolis e Piracaia, cujo ponto extremo é 46° 6' 35", estes últimos pertencentes ao estado de São Paulo.

O Município ocupa uma área terrestre de aproximadamente 1.118 Km², sendo que o perímetro urbano e de expansão urbana legal perfazem áreas de 294,13 Km² respectivamente. São José dos Campos possui hoje uma população de aproximadamente 600.000, habitantes, destes 532.718, estão na zona urbana do município, possuidora da maior taxa de urbanização do vale do Paraíba, de 98,78 %.

Desde os anos 50, o Município de São José dos Campos vem apresentando expressivas taxas de crescimento demográfico e econômico, decorrentes do fenômeno da desconcentração industrial da Região Metropolitana de São Paulo, e da Implantação da base tecnológica do Município em face de sua localização privilegiada junto a Rodovia Presidente Dutra, bem como dos diversos entroncamentos rodoviários, ligando à Região de Campinas, Litoral Norte e ao Sul de Minas Gerais.

O Município é cortado, no sentido Leste-Oeste, pela Rodovia Federal BR – 116 (Presidente Dutra), permitindo a principal ligação com os demais municípios no vale do Paraíba, e pela Rodovia Estadual SP-70 (Carvalho Pinto), sendo esta última responsável para interligação da Região Metropolitana de São Paulo ao Vale do Paraíba.

Além destas rodovias, o Município é cortado pela rodovia estadual (SP-66) antiga Estrada Velha Rio - São Paulo, e pela rede ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA), passando em sua área urbana a Estrada de Ferro Central do Brasil, fazendo o transporte de carga entre o Estado do Rio de Janeiro ao Estado de São Paulo.

O Município de São José dos Campos conta ainda com especial localização em relação aos dois maiores pólos turísticos do Estado, distando 90 km de Campos do Jordão, pela Rodovia Estadual SP-50, e 90 km do Litoral Norte, pela Rodovia Estadual SP-99 (Rodovia dos Tamoios), ambas cortando o Município no sentido Norte-Sul. Cabe ressaltar que estas ligações rodoviárias permitem o fácil acesso ao Sul de Minas Gerais (SP-50) e ao Porto de São Sebastião, este último através da Rodovia SP-99, o qual constitui importante centro de exportação da produção, por onde se faz o escoamento para todas as unidades litorâneas da Federação e para outros países.

São José dos Campos é o centro regional que acabou polarizando o Vale do Paraíba, o litoral norte e até alguns municípios de Minas Gerais, e onde se instalou uma ampla estrutura de comércio e serviços, a Região Administrativa que engloba o chamado “Vale do

Paraíba” é composto por 39 municípios dos quais 32 desses se agrupam na calha do Rio Paraíba do Sul, denominado aqui de municípios “Cabeça de Rede” onde se estruturou como foi visto uma eficiente logística de transporte. (Figura - 2).

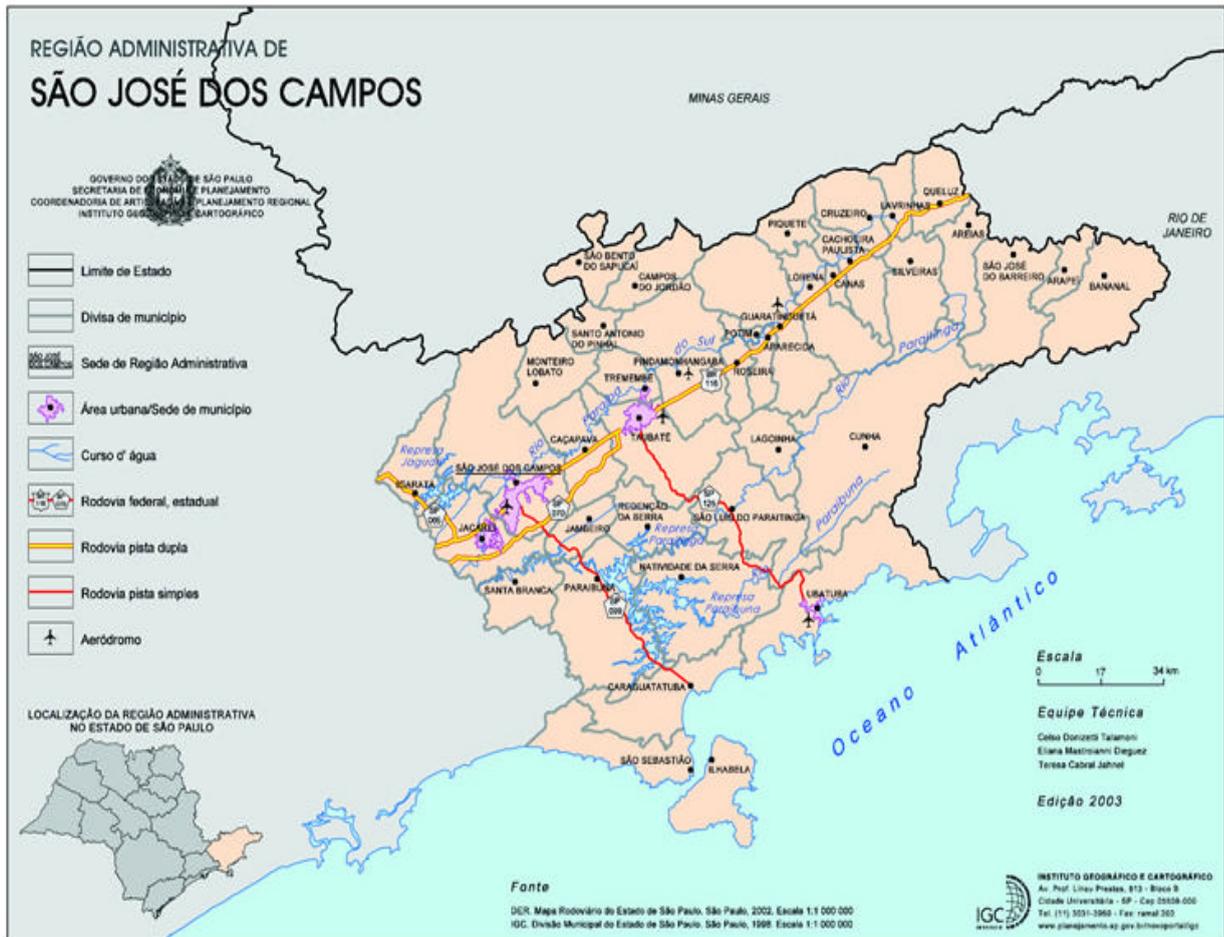


Figura 2: Região Administrativa de São José dos Campos e o Sistema Viário.

Fonte: DER – Mapa Rodoviário do Estado de São Paulo, 2002, e IGC – Divisão Municipal do Estado de São Paulo, 1996.

Este quadro conduziu a um processo de desenvolvimento econômico e urbano transformando São José dos Campos em um aglomerado urbano de porte médio, conjuntamente com os Municípios de Jacareí e Caçapava. São José dos Campos exerce um papel polarizador sobre os demais, em função da maior concentração de indústrias, serviços, estabelecimentos de ensino atividades urbanas.

2 Das proposições e objetivos da pesquisa

A partir da segunda metade do Séc. XX as cidades adquirem melhor articulação e novas intencionalidades no uso das técnicas funcionais de circulação, tornando-se interdependentes, justificando que se faça referência a uma **rede urbana** brasileira³. As condições para esta realidade urbana tornaram-se presentes com a construção de rodovias e ferrovias; instalação de redes telefônicas e outras infra-estruturas de fluxo imaterial do território.

As cidades são formas empíricas /concretas que expressam o processo social de urbanização. A urbanização, bem como sua forma física, a cidade, não permanece a mesma no decorrer do tempo e, também não se apresenta a mesma nos diferentes espaços (ENDRICH, 1998).

Através da relação entre urbanização e cidade revela-se o movimento das transformações espaços-temporais. Historicamente, coloca-se a urbanização pré-capitalista e a capitalista. Com o capitalismo a cidade passa a ter funções produtivas, além de outros papéis que passa a concentrar. A cidade é o espaço que reúne as características necessárias para este modo de produção. Assim o capitalismo por seus agentes produziu a cidade adequada ao seu desenvolvimento e modifica-a sempre que se reestrutura.

Na busca de uma eficácia produtiva e da funcionalidade os **espaços urbanos** passaram a expressar cada vez mais ações de grupos profissionais em práticas corporativistas, em uma ordem de precisão e alinhamento geométrico evidenciados nas edificações e obras de infra-estrutura. Os meios técnicos, por outro lado ao instrumentalizarem o **espaço da cidade** criou um novo meio e conferiram o ritmo mecânico da máquina à população.

³ Desde o final do século XIX, muitos autores passaram a utilizar o conceito de rede urbana para definir à crescente articulação existente entre as cidades como resultado da expansão do processo de industrialização e urbanização.

A imposição do Estado, nesse tipo de organização social deu-se acima da organização das cidades, num território mais amplo, tendo como base o individualismo racionalista, a rígida separação entre o público e o privado com os interesses particulares identificados com os interesses públicos, e a garantia do funcionamento dos mercados, onde cada um passava a defender o seu próprio interesse.

2.1 Objetivos

2.2 Objetivo Geral

Confeccionar um guia prático e didático em síntese cronológica da estruturação física territorial, e análise de fatos teóricos, e empíricos sobre o processo de regionalização com vistas ao sistema de transporte como vetor estrutural da organização urbano regional.

2.3 Objetivos Específicos

- Analisar o sistema de transporte rodo-ferroviário em uma leitura estrutural no auxílio da formação de unidades regionais;
- Comprovar que o sistema de transporte rodo-ferroviário como força de produção participante da espacialização econômica e artificialização desigual do território;
- Acompanhar a organização e ritmo da estruturação viária na região de São José dos Campos pelo viés do macro eixo Rio - São Paulo;

- Compreender em seqüência linear a influência das clássicas teorias regionais que viabilizou o processo de regionalização dos governos;
- Analisar as rodovias como vetor estrutural da organização urbano regional ao mesmo tempo em que também é estruturada pelo processo de urbanização.

3 Pequeno histórico - A formação das cidades junto as primeiras ligações viárias no Vale do Rio Paraíba do Sul

O sistema de transporte por definição, implica ações intrínsecas as constituições do Estado Moderno, e, historicamente, ocorrem quando satisfeitas as condições para a existência desta instituição de governo, que por sua vez, é legitimadora do exercício de uma forma particular de poder surgido em países colonizados como Brasil, apenas na passagem do século XIX para o XX.

Veja que, as “trilhas” de antigos ancestrais paralelas aos rios onde viviam as nações indígenas em aldeias, ou mesmo em períodos de apropriação colonial em todo o Vale do Paraíba, seguindo o caminho dos índios Guaianases (“atravessava a Serra do Mar e os Campos de Cunha, pondo Piratininga (atual cidade de São Paulo) ao alcance de Parati – no Litoral Norte”), dos Goitanases (bifurcação do Caminho dos Guaianases), do Caminho do Mar (hoje uma auto-estrada), da Anhangüera, entre outros o “Caminho Velho - Real” (para interligar o Rio de Janeiro às minas de ouro), não podem ser considerados a materialização de vias vinculadas ao sistema técnico de transporte.

Também não pode ser considerado sistema de transporte às demais rotas apropriadas e alargadas por Bandeirantes vindo de Portugal que seguiam no mesmo sentido, adentrando ao interior da mata a procura de riquezas e índios para escravizar, também se prestavam abrir novas “picadas”, convertidas em caminhos de terra batida ampliadas, estendidas e calçadas por mãos escravas, sendo posteriormente desbravadas por “Tropeiros” nos chamados – “Caminho das Tropas”.

Entre outras às “estradas líquidas” ou rios, canais, da bacia hidrográfica, como unidade natural de exploração, caracterizadas aqui em padrão dendrítico, em semelhança de um sistema fluvial utilizada no escoamento da produção e circulação de

pessoas; demonstrando como foi constituindo as hinterlândias coloniais⁴, como lembra Santos e Silveira, (2001, p. 64).

No passado, o litoral e as grandes bacias fluviais eram as vias francas onde, em pontos adequados e em função de suas virtualidades, podiam localizar-se certas atividades econômicas dependentes de um comércio longínquo. Em nossos dias, e para atender às exigências dos tempos modernos, o país é cortado por estradas de rodagem e bem construídas, de interesse nacional e internacional, mais do que regional e local. (SANTOS, SILVEIRA, 2001).

Mesmo as tortuosas estradas de rodagem – que foram realizadas por intervenções do Estado Imperial desde o começo do século XVIII, e mais tarde retificado seu traçado pelos governantes de Estado-Nação do Século XIX, também não podem ser consideradas *Strictu Sensu* sistema de transporte.

Tais estruturas de circulação/escoamento não integravam o território como o atual sistema de transporte multimodal faz, não pavimentava nos moldes contemporâneos, pois não existia engenhosidade dos sistemas de engenharia, nem técnica para elaborar planos articulados de transporte em superar barreiras naturais. Enfim, não se pode dizer que houve uma estrutura logística nos tempos coloniais, dado a ligação direta de partes do território colonial com Portugal. Tal fato tem como referência temporal entre 1940/50, onde o meio técnico científico e informacional começa a se impor sobre a tradicional forma de se inter-relacionar no território.

A ocupação colonial no Vale do Paraíba não foi diferente do resto do país, sendo de grande importância o traçado inicial das trilhas e dos caminhos feito pelos índios, permitindo que um desses caminhos viesse a se configurar, com o tempo na “*grande artéria de comunicação para o norte*”, que “*seguia de um modo geral o curso do Paraíba, rumo ao Rio de Janeiro*” (AGÊ Jr. 1979, p.47).

⁴ Pela concepção da própria geografia do século XVIII, as bacias hidrográficas foram vistas como demarcadores naturais das regiões durante um bom tempo, antes mesmo da concepção de região natural do século XIX.

Veja que ao longo do traçado do rio “Rio Paraíba do Sul” visto como “estrada líquida” e utilizado como guia das primeiras expedições coloniais, onde avançavam as trilhas indígenas paralelamente ao leito do rio, sendo todos **apropriados** e percorridas por Bandeirantes em período de exploração colonial, as trilhas transformadas em 1725, em estrada real “Estrada do Imperador”, e utilizadas como caminho das tropas por mais de 150, anos de 1740 à 1880, **firmando** a área como eixo de passagem, denominada “Estrada do Tropeiro”.

No século XX, ao ser retificado o mesmo eixo passou a ser chamado de rodovia Rio-São Paulo (SP – 66), e entregue em 1928 por Washington Luís, onde recebeu cobertura asfaltada, sendo responsável pela **influência** da instalação do setor industrial na região. Não antecedendo, porém, a fase da mecanização do transporte no período agrícola do café, ligado a instalação da estrada de ferro concluída em 1875, denominada “ferrovia D. Pedro II,” e após a proclamação da República (1889), chamada de Estrada de Ferro “Central Brasil”.

Esse tortuoso eixo denominado atualmente velha Rio-São Paulo (SP – 66), recebeu em 1940, uma nova obra de retificação e ampliação de engenharia moderna, levando a formação da (BR– 2), entregue em 19, de janeiro de 1951, pelo Presidente Eurico Gaspar Dutra, denominada posteriormente – rodovia Presidente Dutra (BR – 116), com sua duplicação iniciada em 1965, e entregue em 15 de novembro de 1967, **consolidando** o processo industrialização da região. (RUFFATO, 2004, p. 85).

Já em 1996, em um processo de **especialização** industrial da região a rodovia foi incluída no programa de privatização de estradas, no governo de Fernando Henrique Cardoso, e entregue à empresa Nova Dutra que assumiu a administração do eixo rodoviário, permanecendo assim até os dias atuais.

Müller (1969) também procura mostrar a relevância histórica das ligações viária e de seus precursores, os caminhos de passagem na definição da **rede de cidades** do Vale do Paraíba, que compreende 32 dos 43 municípios da Região.

É essa divisão clássica que ainda permanece nas cidades da região do Vale do Paraíba aos dias atuais. “*Outro fator determinante na formação da rede de cidades da região e na expansão de seus núcleos tem sido às ligações viárias presentes no espaço regional.*” (MACROZONAMENTO, 1992, p.158).

Em uma leitura das primeiras movimentações de índios no Vale do Paraíba do Sul em busca de respostas que presidam à configuração da apropriação colonial, verifica-se que são escassas as informações sobre os deslocamentos indígenas, através de trilhas abertas por eles junto a localizações das aldeias. Também raro as informações das primeiras movimentações coloniais após a viagem de Pedro Álvares Cabral para o Brasil. (Figura 3).



Figura 3 O traçado das trilhas indígenas no Vale junto ao rio Paraíba do Sul.

Fonte: Atlas histórico, ISTOË Brasil 500 anos.

Seguindo as Trilhas dos primeiros povoadores indígenas (Guaianás, Tamoios, Tupinambás) serra acima, os portugueses iniciaram a exploração do continente, ampliando e reutilizando os caminhos tupiniquim. Segundo Gordinho (2003 p. 16) as Trilhas uniam o litoral ao sertão, mais ou menos longínquo. Na época do enfrentamento⁵ entre índios e europeus havia apenas “picadas” na serra da mata atlântica, próprias da gente nômade (...).

Impulsionados pela necessidade de mão-de-obra para o cultivo da cana-de-açúcar e da agricultura de sobrevivência, os portugueses transformaram a região de São Vicente (tocante a São Paulo) e da baía de Guanabara (tocante ao Rio de Janeiro) em bases de incursões para o interior. (GORDINHO, 2003, p.35).

Com a utilização do rio Paraíba do Sul que passou a exercer o papel de guia de expedição, pela existência sensível da calha escavada pelo rio ladeada pelas serras do Mar e Mantiqueira, facilitando à localização, além de uma vegetação de fácil acesso, onde percorriam andando em trilhas indígenas que seguiam paralela ao rio principal. (Figura - 4).

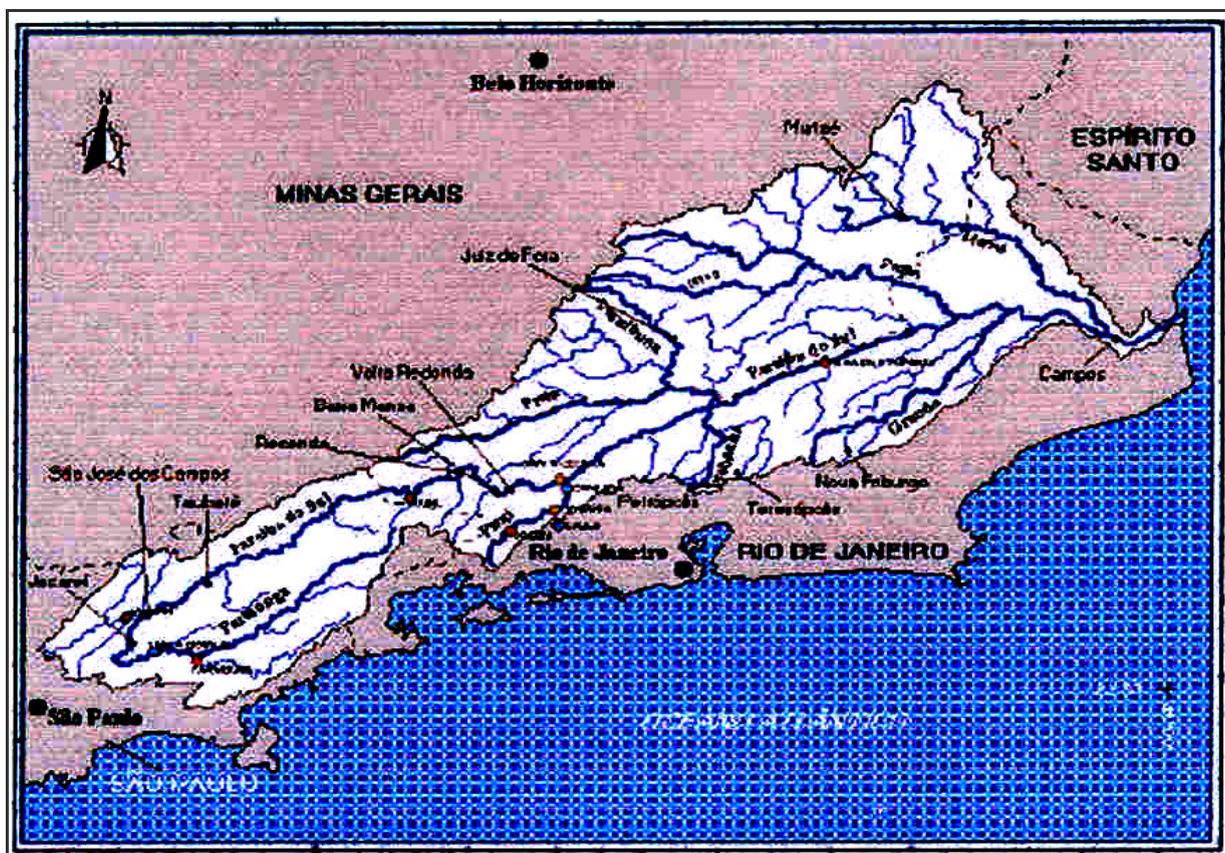


Figura4: Bacia Hidrográfica do Rio Paraíba do Sul

⁵ Enfrentamento indígena ou massacre/genocídio das civilizações indígenas – tendo como exemplo a guerra dos Tamoios no Vale do Paraíba do Sul.

Fonte: Comitê da. Bacia Hidrográfica do Rio Paraíba do Sul (2004). Segundo Holanda (1994 apud GORDINHO, 2003, p.35), no tocante a

ocupação colonial no Brasil

A facilidade das comunicações por via marítima e, à falta desta, por via fluvial (...), constituiu pode-se dizer que o fundamento do esforço colonizador de Portugal. Os regimentos e forais concedidos pela Coroa portuguesa, quando sucedia tratarem de regiões de beira-mar, insistiam sempre em que se povoassem as partes que ficavam à margem das grandes correntes navegáveis (...). (HOLANDA, 1994).

Também os aldeamentos instalados pelos portugueses para a catequese dos indígenas fizeram parte do **processo de povoamento** - Séc. XVII. No Vale do Paraíba foram implantados dois aldeamentos: Escada (atual cidade de Guararema) e São José – 1642, este último tornando-se vila em 1767 (**atual cidade de São José dos Campos**), tendo o Rio Paraíba do Sul como referência de localização.

Durante mais de um século a fundação de São Paulo (1554). O transporte se fazia, em quase todas as direções, por rios e pelas trilhas indígenas. Ao longo do século XVII, com a fundação de outras vilas no Planalto, como Mogi das Cruzes (1611), Parnaíba (1625), Taubaté (1645), Jundiá (1657) e Sorocaba (1661), foram surgindo novos caminhos que ligava as propriedades rurais e as várias localidades, pelos quais passava os carros de boi, em alguns casos (...) (REIS, 1995, p.19, apud SANTOS, 2002, p.84).

Ao longo do traçado do rio Paraíba do Sul no século XVII e conforme Müller (1969), os primeiros núcleos urbanos foram instalados a partir de Piratininga (atual São Paulo) em consequência de três fatores principais: O primeiro, uma política metropolitana de ocupação dos territórios através de doações; a primeira delas é Taubaté, em 1628, uma sesmaria⁶ que recebeu Jaques Félix (antigo morador de São Paulo) doação de Dona Mariana de Souza da Guerra (Donatária da Capitania de São Vicente) posteriormente fundado o vilarejo de São Francisco das Chagas de Taubaté (1645); o segundo, a procura de jazidas de metal (Brás Cubas 1560), além do preamento dos índios importante para o conhecimento da região; e o terceiro, o interesse em estabelecer ligação com o litoral norte de estado e

⁶ Sesmaria imensos lotes de terra doados pela coroa portuguesa aos privilegiados amigos do rei.

posteriormente o Rio de Janeiro, também foi fundamental para a ocupação do Vale. (Figura 5).

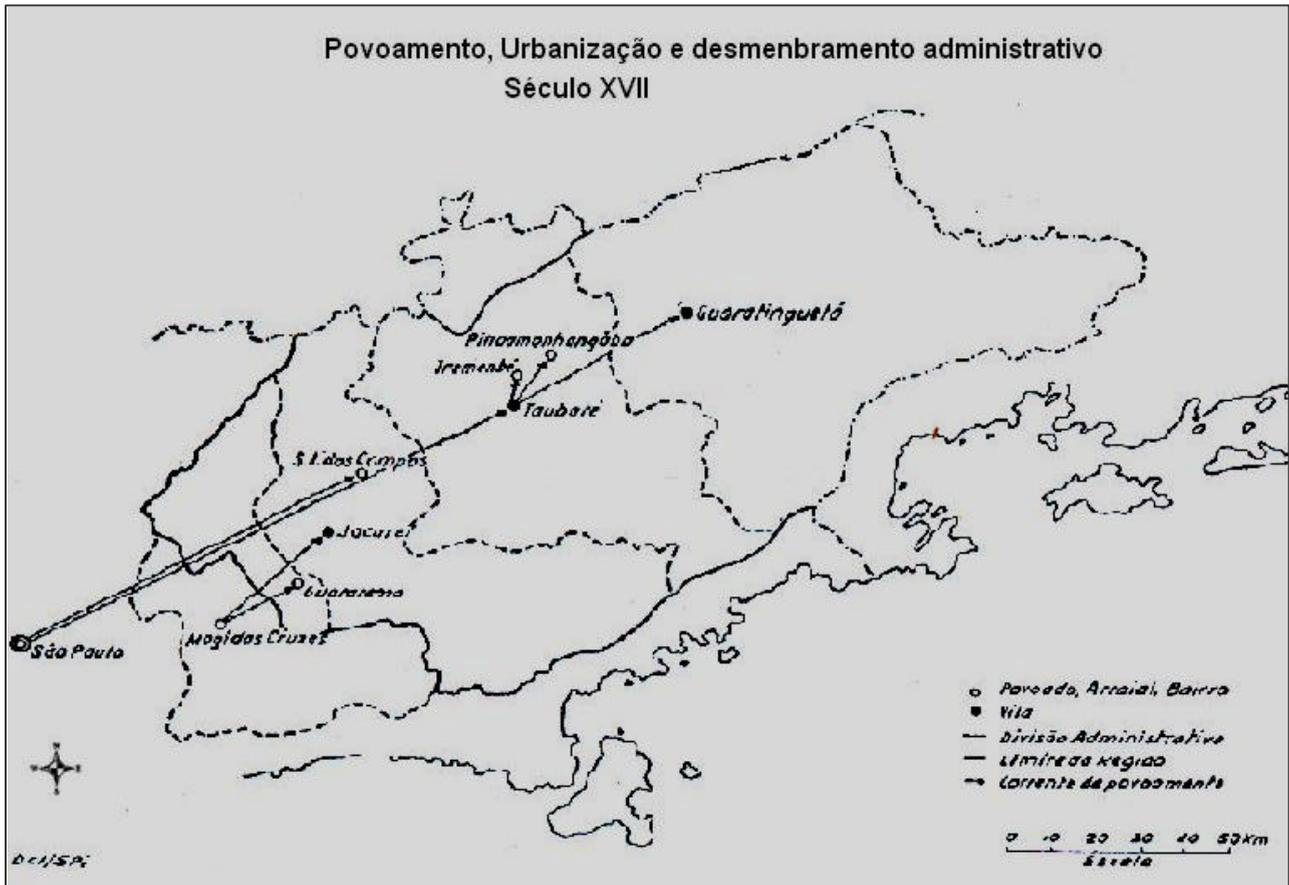


Figura 5: Vale do Paraíba, São Paulo – Século XVII.

Fonte: Muller (1969).

Intensificando-se o povoamento, e sua economia, embora ainda policultura, escapando aos limites da mais estrita subsistência que vigorava anteriormente, surgiam povoados em estreita simbiose com as estradas e a vida de seus moradores, que foi condicionada às vias de circulação, nesse primeiro momento as trilhas indígenas junto às estradas líquidas foram responsáveis pela formação dessa unidade ou laços de solidariedade, e organização do trabalho social de forma permanente sendo o rio Paraíba do Sul o principal responsável.

Feito um balanço geral, verifica-se que o século XVII se encerra com salto de três vilas (Taubaté, Jacareí e Guaratinguetá), dois povoados ligados a patrimônio religiosos (Pindamonhangaba e Tremembé) e dois aldeamentos indígenas (N. Sra. Da Escada e São José). Observa-se que os núcleos seiscentistas estão limitados

ao vale médio superior do Paraíba, desde seu início, onde se fazia a travessia do rio em N. Sra. Da Escada e Jacareí, até o ponto em que a bacia de Taubaté é estrangulada por esporões cristalinos, à altura de Guaratinguetá: é uma tomada de posse, que correspondendo a ampla via natural de passagem e usufruindo da posição geográfica da região, se projetava como uma cunha em direção NE e se instalava como área de ligação entre o território mineiro e a linha litorânea (...). (MÜLLER, 1969, p.17).

“A razão dessa infiltração prende-se diretamente ao povoado de toda a região, já que aí se encontrava a “porta de entrada” natural; de fato, é bastante significativo que “mais tarde, durante longo tempo, os que iam de São Paulo para a região costumavam embarcar em canoa à altura da aldeia de Escada e em Jacareí começavam o trajeto a pé ou a cavalo” (MÜLLER, 1969, p.17).

3.1 As primeiras vias de escoamento transversais ao eixo principal

Com a apropriação dos caminhos indígenas e as demais trilhas abertas por Bandeirantes à procura de metais preciosos, e uso das “estradas líquidas” também a oeste/noroeste e norte de Piratininga (atual cidade de São Paulo), o rio Tietê/Paranapanema foi importante na ocupação da região no século XV e XVI, já entre as primeiras vias de comunicação mais sofisticada as estradas públicas de propriedade da Coroa Portuguesa, eram denominadas de forma geral de **“estrada real”** entre os séculos XVII, XVIII e XIX.

Foi com a descoberta do ouro em Minas Gerais no final do séc. XVII que fora criada a estrada Real transversal à região do Vale do Paraíba, caminho oficial por onde a coroa portuguesa autorizava o transporte de ouro e metais preciosos, gerando um sistema de comunicação terrestre que condicionou a ocupação a leste do Vale do Paraíba.

Os caminhos se alargaram para permitir a entrada para o garimpo e o escoamento da produção aurífera. O centro econômico da Colônia sofreu um deslocamento. O ciclo canavieiro, em declínio desde a partida dos holandeses, cedeu primazia à riqueza que

brotava dos rios e do chão. A estrada ligando o Rio de Janeiro à Vila Rica passou a ser o grande eixo de transporte de mercadorias. O afluxo de mineradores povoou essas regiões, antes parcamente habitadas.

Segundo a revista (SEBRAE, 2004, p. 54), nesse período a **Estrada Real** dividia-se em três grandes trechos e vários circuitos. O **caminho Velho** vai de Paraty a Ouro Preto, e o **caminho Novo** do Rio de Janeiro para o mesmo destino⁷. Ouro Preto é a encruzilhada de onde parte o **caminho dos Diamantes** até Diamantina. (Figura 6).

⁷ Caminho Novo (provisório para os bandeirantes) iniciado em 1674, séc. XVI; posteriormente tornou-se a primeira Estrada de Rodagem do Brasil séc. XIX Estrada União Indústria – BR 040, concluída em 1861.

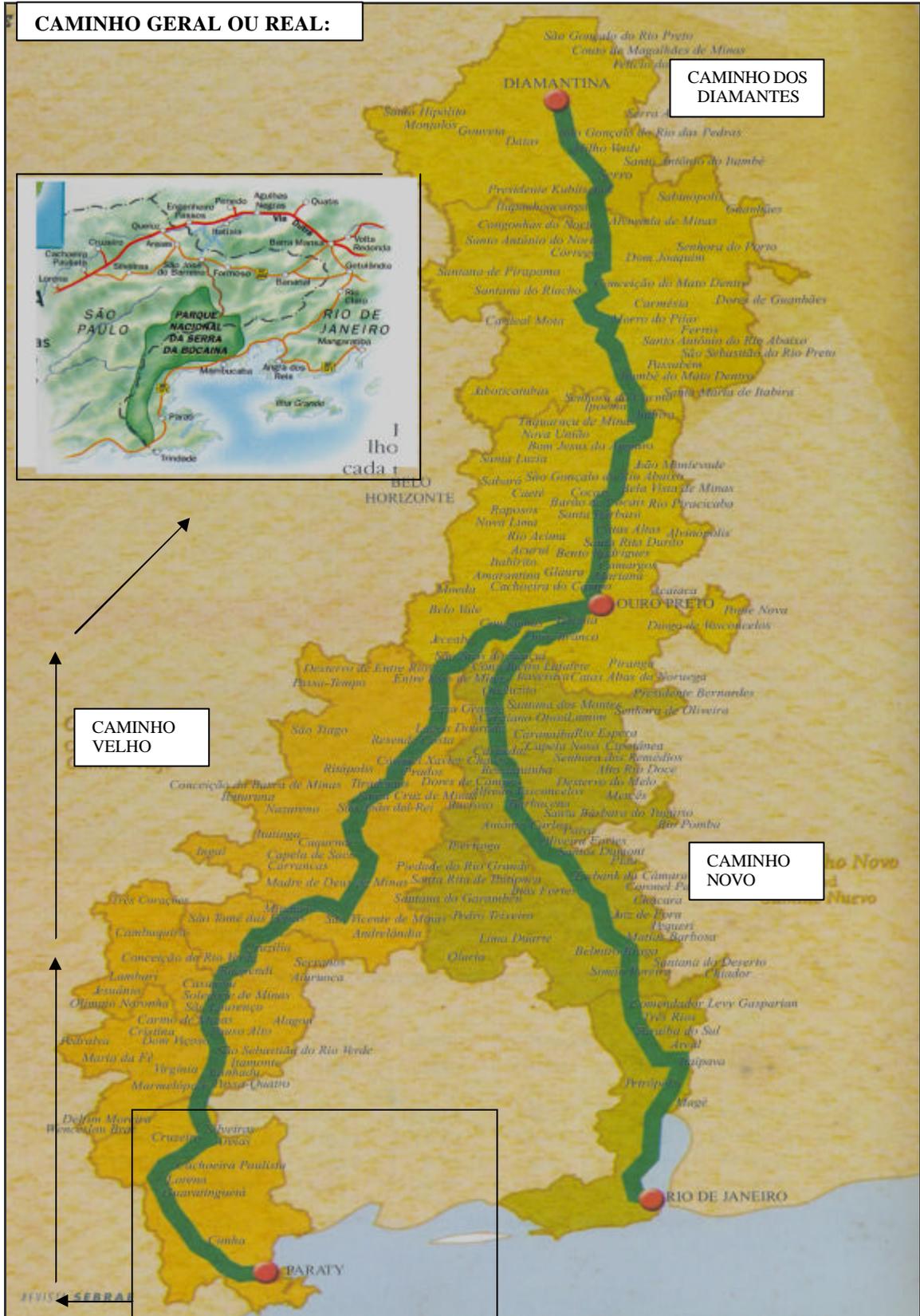


Figura 6: Estrada Real:- Em destaque o Parque Nacional da Serra da Bocaina no Vale do Paraíba, onde passava uma antiga trilha aberta pelos índios Guaianás, Tamoios e Tupinambás, entre a cidade de Barro Preto a Porto Mambucaba no litoral Norte, ligando o litoral ao vale - subindo a serra pela beira dos rios.

Fonte: Revista SEBRAE (2004, p. 54).

O caminho do ouro “**caminho Velho**” saía inicialmente de Vila Rica, atravessava a região de minas passando pelas atuais cidades de Cachoeira, Congonhas do Campo, São João Del Rei, Baependi, Pouso Alto, Rio Verde até atingir a garganta do Embaú no vale do Paraíba. Chegava ao povoado do Embaú (atual cidade de Lorena) de onde dirigia-se para o Porto de Guaypararé. Margeando o Rio Paraíba chegava-se a cidade de Guaratinguetá. Prosseguindo até Taubaté para atingir a “casa de fundição” ou “cada dos Quintos”, seguindo adiante pela serra do mar em direção a Cunha. Do alto da serra atingia-se os portos de Mambucaba e Paraty no litoral norte, de onde o ouro era enviado para a cidade do Rio de Janeiro em um trajeto pelo mar. (Jornal Vale Paraibano, 10 de setembro de 2006).

A engenharia colonial do século XVIII se encarregou de construir abrigos, casas de registros (onde se conferia o quinto do ouro), arrimos e calçamentos de pedra feitos por escravos, para escoar a produção evitando desmoronamentos para as mulas não se resvassem para despenhadeiros, com sua preciosa carga.

“... O mais antigo dos caminhos para as Minas ligava São Paulo à Freguesia da Escada, à margens do rio Paraíba, de onde partiam as canoas, até chegar à região de Lorena e Cachoeira, onde começavam as trilhas que dava acesso às Minas.” (REIS, 1995 p.19).

O acesso completo ligado por terra da circulação entre São Paulo - Rio de Janeiro em período colonial, ocorre com o cruzamento do **Caminho Velho** no século XVIII, conforme o mesmo autor esse percurso que ligava São Paulo à Minas Gerais foi avançado com construção de um caminho às vilas do Vale do Paraíba, Cunha e Parati no litoral norte, já na Capitania do Rio de Janeiro, de onde prosseguia em direção a Marambaia e Jacarepaguá, interligando assim a província de São Sebastião do Rio de Janeiro (atual cidade do Rio de Janeiro) à província de Piratininga (atual cidade de São Paulo) - (Figura 7).

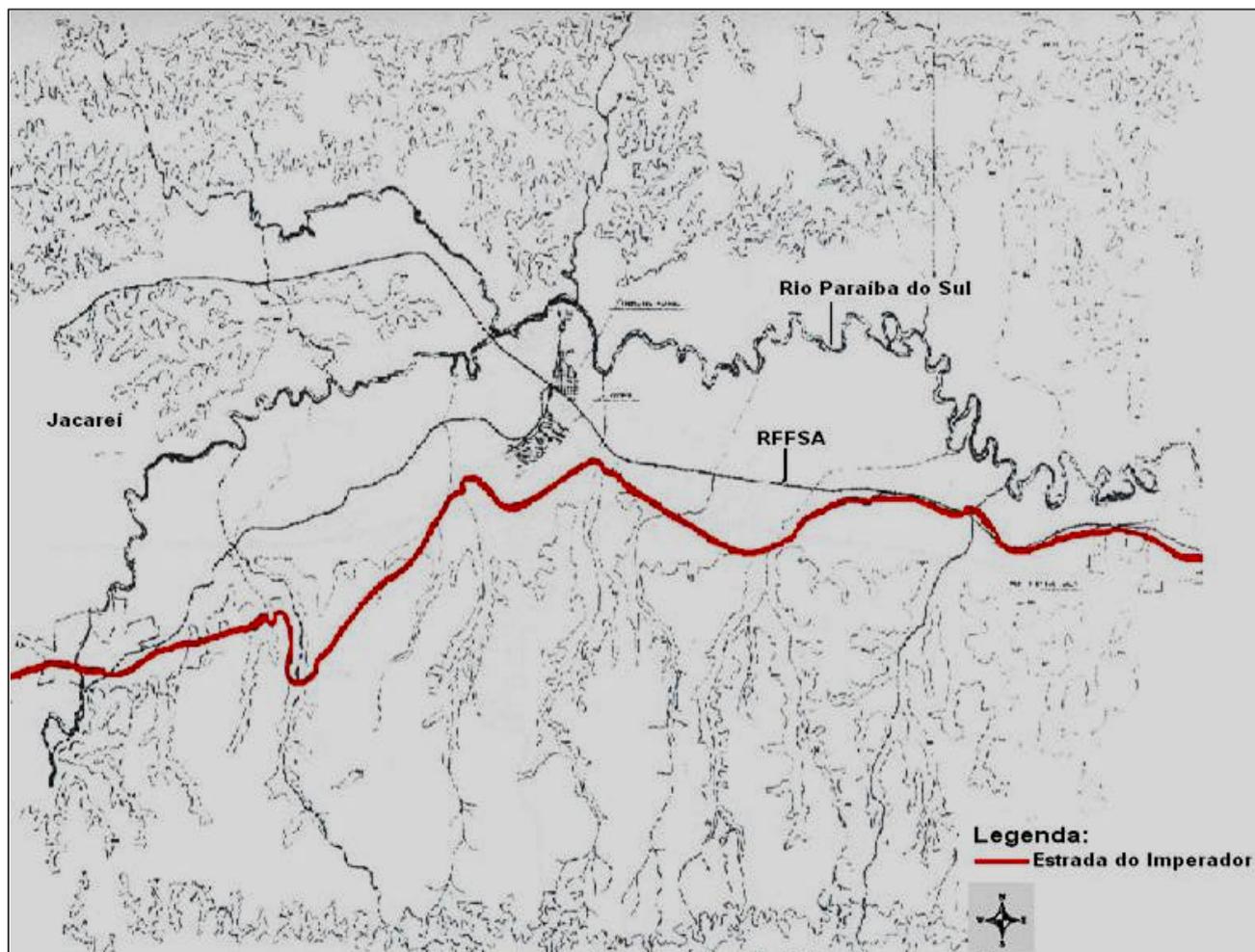


Figura 8: Antiga estrada do Imperador - percurso da cidade de São José dos Campos.
Fonte – Mapa da cidade (modificado) - 1920, PMSJC

Originalmente caminho de passagem de quem vinha ou ia ao litoral fluminense, gradativamente foi sendo incorporada aos usos modernizados, primeiro como rodovia Rio São Paulo (SP-66), entregue em 1922, mais tarde, por volta dos anos de 1950, incorporada ao tecido urbano de São José dos Campos, no mesmo período em que a rodovia federal Presidente Dutra (BR-116) começa atuar no mesmo eixo, e não no mesmo traçado.

A exploração do ouro expandiu a navegação e o comércio entre a Europa e o Brasil. Em seu início, o porto de Santos era o principal centro de importação de manufaturas e escravos para as regiões auríferas. Por volta de 1725, a Estrada Nova das minas direcionou a saída do ouro para o porto do Rio de Janeiro. A esta movimentação somou-se a exportação do açúcar que vinha sendo produzido desde os meados do século XVII, em Campos, ao norte do Rio de Janeiro, e o porto ganhou escala. (GORDINHO, 2003 p. 36).

Como via de passagem, transformando-se em área abastecedora das Minas Gerais, o Vale do Paraíba irá no século XVIII ter sua vida cada vez mais condicionada pelas vias de circulação. Enquanto no curso médio do rio Paraíba, um amplo corredor de acesso ganha importância, as ligações entre as áreas mineradoras e o litoral provocarão o aparecimento de vias transversais como foi visto, trazendo novas possibilidades à ocupação e povoamento na região.

As vias transversais de circulação iriam nesse período, propiciar o início da urbanização fora do caminho geral de circulação do Vale médio do Paraíba. Esses caminhos de ligação, do interior para o litoral, descalçavam-se, parcialmente em trilhas já usadas pelos indígenas. Enquanto o caminho para Minas, pela garganta do Embaú, correspondia a velha trilha guainá, as que buscavam o litoral unindo as atuais cidades de Taubaté e de São José dos Campos e Caraguatatuba, seguindo velhos roteiros dos tamoios (MÜLLER, 1969, p.22) (Figura 9).

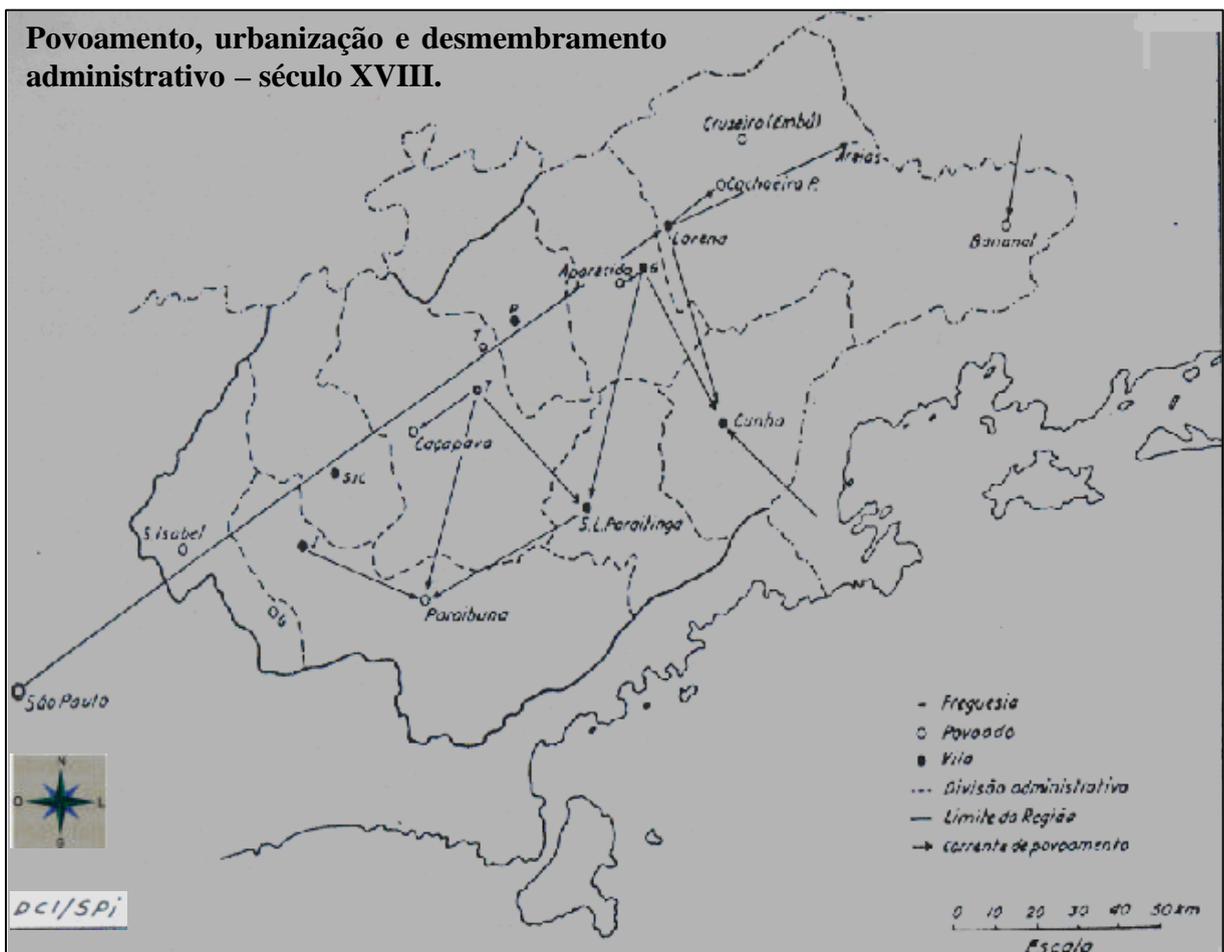


Figura 9: Vale do Paraíba, São Paulo - século XVIII.

Fonte: Muller (1969).

Dessas ligações resultariam na rota de Minas, o aparecimento de Cachoeira Paulista e, mais para o litoral, o de Cunha, São Luís do Paraitinga e Paraibuna, o único núcleo originado no período que não se prende diretamente às vias de circulação. É bem conhecido o fato do encontro da imagem de Nossa Senhora, em 1717, nas águas do Paraíba, por três pescadores, que procuraram atender ao abastecimento da comitiva do governador de São Paulo e Minas, D. Pedro de Almeida, Conde de Assumar, que por aí passava. A imagem, logo considerada miraculosa, foi colocada em capela própria, em 1743, e, em torno dela, foi desenvolvendo o povoado, que hoje, é a cidade que abriga a Basílica da Padroeira do Brasil.

Essa situação que criou um quase euforismo ante a prévia debilidade econômica, se mantém até que, já pela segunda metade do século XVII, novos fatos irão impor algumas restrições à curva ascendente de vida regional (MÜLLER, 1969, p. 20).

Em primeiro lugar tem-se a concorrência do Rio de Janeiro no abastecimento das minas, possibilitada pela abertura do caminho direto, ligando-a àquelas áreas o “**caminho novo**”, rasgado por Garcia Rodrigues Paes⁸. Além disso, contribuiu também a retração do mercado mineiro, à medida que aí iam surgindo numerosos núcleos urbanos e que se ia organizando a produção agropecuária; mais tarde, somar-se-ia a esses elementos restritivos, pela decadência das minas, a diminuição da capacidade aquisitiva dos habitantes das áreas de mineração. (MÜLLER, 1969, p. 20).

Pela metade do século XVIII o Vale do Paraíba vai perdendo, gradativamente, seu papel de área abastecedora das Minas, pelo crescente equipamento deste caminho novo e pela concorrência do Rio de Janeiro, apesar dos centros urbanos acusar algum desenvolvimento. Segundo Müller (1969, p. 29) “*No último quartel do século XVIII, “nenhum modo de ganhar a vida” das povoações, fazia com que todas se ressentissem da falta de infra-estrutura econômica, situação que iria perdurar até que, no final do século, um*

⁸ Garcia Rodrigues Paes era filho do bandeirante Fernão Dias Paes; dada essa ascendência, certos historiadores segundo Muller (1969, p.20) não o desculpam por essa “obra anti paulista”.

novo elemento viria fornecer-lhes, com juro, o tão necessário elemento de progresso – O café”.

4 A rede ferroviária e a estruturação urbano regional

Em âmbito nacional foi com a chegada das ferrovias que as bases para o crescimento econômico foi possível. A organização do território brasileiro em um primeiro momento das tentativas de criação de empresas ferroviárias, de 1835 até 1957, quando o sistema ferroviário foi estatizado com a criação da RFFSA – Rede Ferroviária Federal S.A, sendo caracterizado por Golbery do Couto e Silva (COUTO E SILVA, 2003, p.35-36).

Para esse autor do ponto de vista da circulação, o território brasileiro é um vasto arquipélago, formado por um núcleo central (São Paulo, Belo Horizonte e Rio de Janeiro), três grandes península (regiões Nordeste, Sul e Centro-Oeste) e uma grande “ilha perdida” (Amazônia). Para a integração do território brasileiro, o autor propõe a revitalização de três ístimos de circulação, entre o núcleo central e as três penínsulas, e, a partir de então, a aproximação do Centro-Oeste com a Amazônia. (Figura 10).

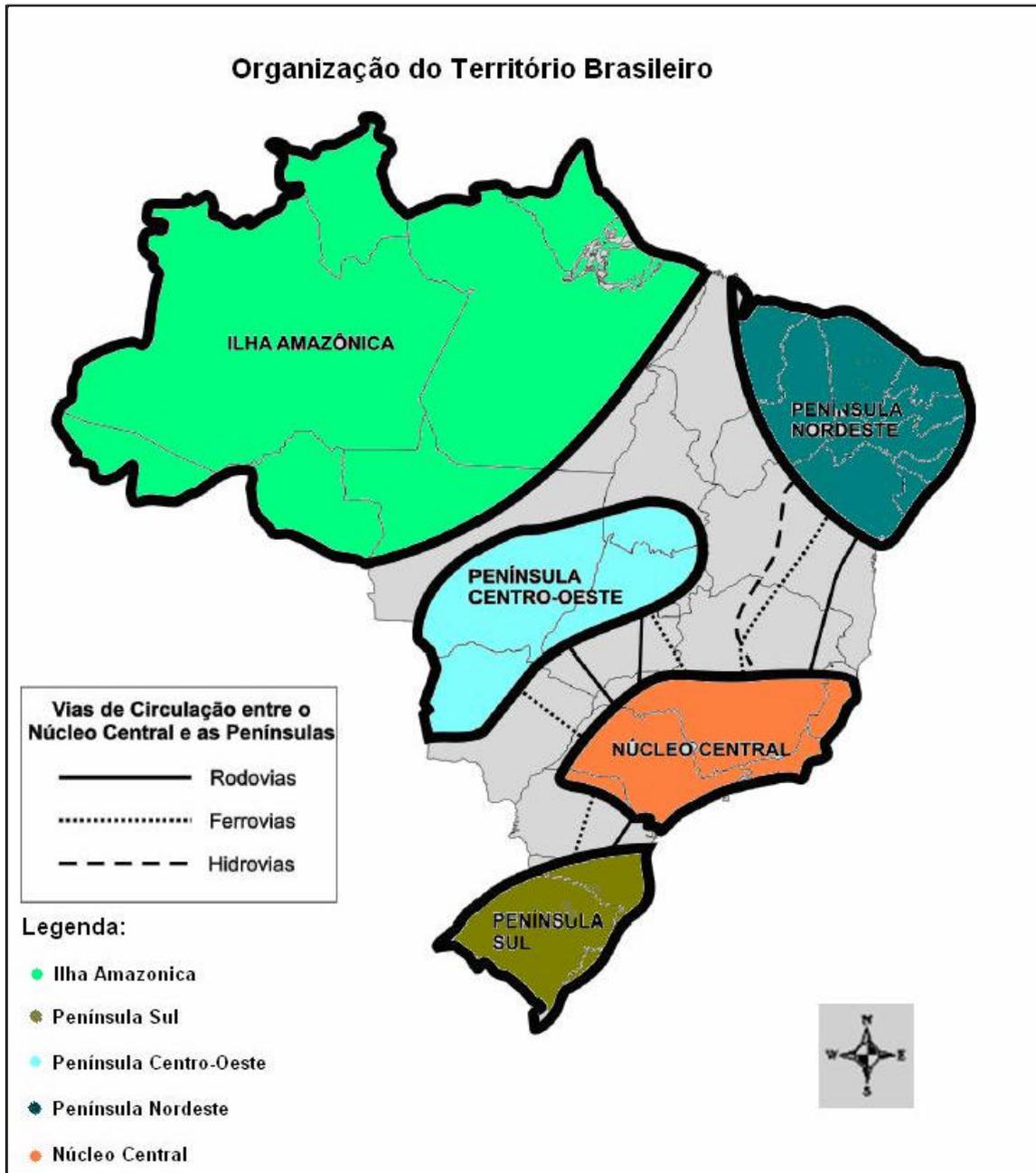


Figura 10: Organização do Território Brasileiro.
Fonte: Reproduzido e modificado de Couto e Silva (2003, p. 562).

A história da constituição da rede urbana brasileira é marcada pela associação entre processo de urbanização e processo de integração do mercado nacional. A eliminação de barreiras de todas as ordens constitui a condição primordial para integrar o mercado interno. (DIAS, 2006, p.150).

Nesse sentido a urbanização do Brasil, a partir dos anos vinte do pretérito século, também pode ser considerada como de arquipélago, sendo as cidades ilhas que

evoluíram segundo lógicas próprias. Essa realidade sócio-espacial ampara-se numa economia também de arquipélago no território brasileiro. As atividades econômicas de uma região pouco ou nenhuma relação mantinham com outras partes do país. Algumas regiões que produziam com finalidades comerciais voltavam-se ao exterior, ou seja, para as denominadas metrópoles.

Essa realidade tinha como consequência, e ao mesmo tempo como causa poucos fluxos internos no Brasil; poucas estradas e, portanto quase nenhuma articulação entre as cidades. A partir da ocupação do oeste e do norte de São Paulo, tinha como “motor” o café, o estado passou a ser dividido em regiões cada qual com seu pólo (cidades de onde partiam as ferrovias) desenvolvendo-se de forma homogênea e interligada.

Conforme (MONBEIG, 1984, p. 385), sobre a ocupação do oeste paulista “é mais exato falar em regiões ferroviárias que de regiões geográficas ou econômicas.” Novas cidades foram criadas e muitas outras ganharam uma importância regional. (Figura 11).



Figura 11: Rede Ferroviária Federal e Paulista.

Fonte: FEPASA.

Assim é que, até a pouco mais de 40 anos, as diversas áreas de São Paulo eram conhecidas pela ferrovia que as interligavam, e que as punha em contato com a capital paulista e com Santos, sedes das regiões de São Paulo e do Litoral, respectivamente encontra-se as regiões da Central do Brasil no Vale do Paraíba (leste), da Mogiana, da Paulista (Média e Alta), Araraquarense (Média e Alta), Noroeste e Sorocabana (Média e Alta)

Conforme coloca Müller (1969), no período áureo da cafeicultura no Vale do Paraíba (1832-1886), quando se tinha a cafeicultura expandida por toda a região do vale médio e começava, a passos seguros, invadir o vale superior uma fase de intensificação do processo de urbanização.

O vale do Paraíba segundo o mesmo autor enriquecer-se á com povoados, alguns, instalando-se através da criação de Patrimônio (terras doadas por particulares), outros surgindo espontaneamente ou em conseqüência do desenvolvimento de bairros rurais.

De Patrimônio originaram Igaratá, Lagoinha, Jambeiro e Guararema. Como núcleo espontâneo do povoamento, surge dentro da fase áurea da cafeicultura Piquete, Bairro Alto, Monteiro Lobato, Natividade da Serra, Redenção da Serra, Campos de Cunha, e Cruzeiro. Este último o único a nascer em função da estrada de ferro, mas que, por esse fato, não deixa de ter algo em comum com suas irmãs vizinhas do vale médio, já que surge presa à influência da circulação mecanizada. (MÜLLER, 1969).

Essa constatação revela a grande vitalidade que a urbanização colonial da região então apresentava, encerrando-se essa fase áurea da cafeicultura regional com um total de 15 cidade, 10 vilas, 5 freguesias e 2 povoados. (Figura 12).

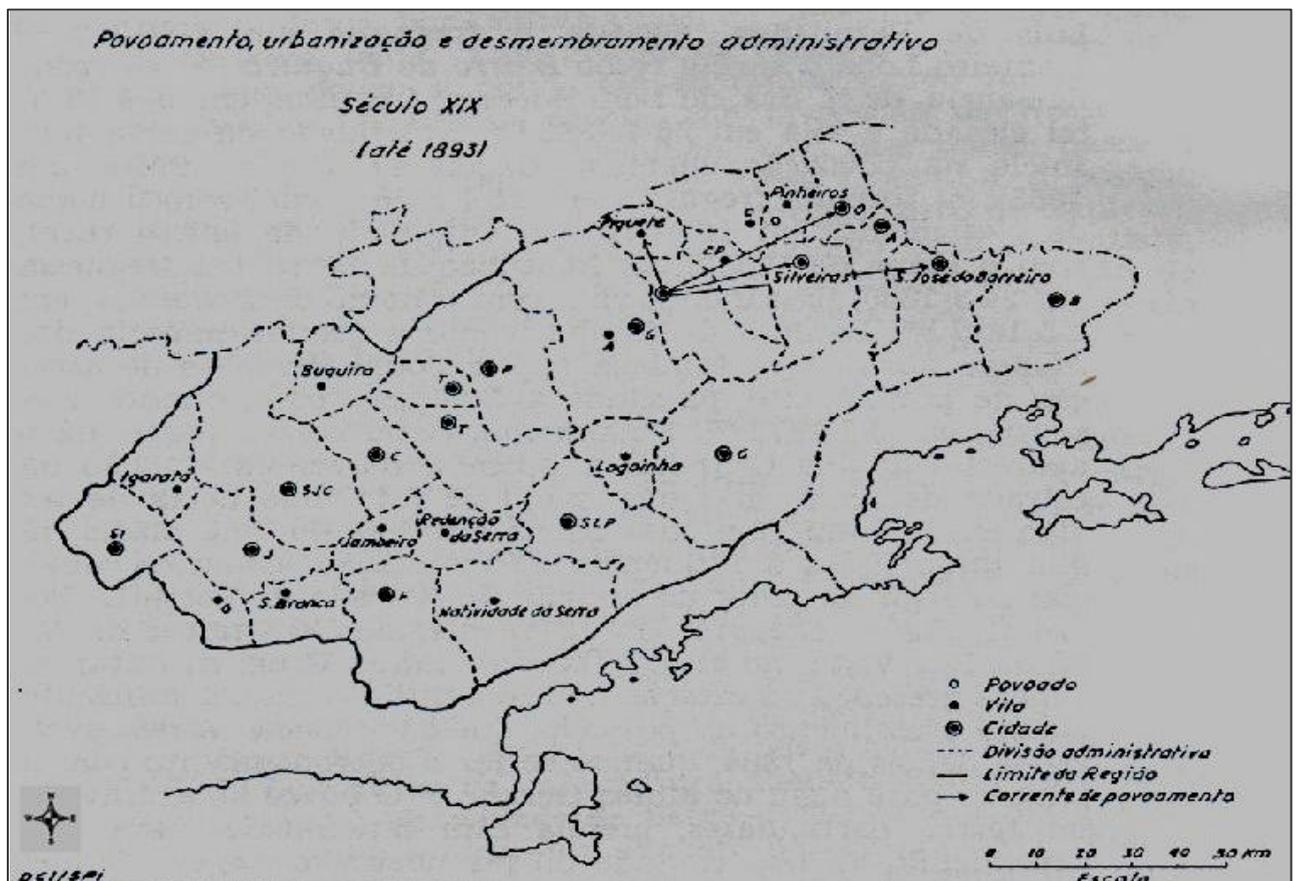


Figura 12: Vale do Paraíba, São Paulo - Século XIX.

Fonte: Muller (1969).

Pelo ano de 1886, final do séc. XIX, alguns municípios do Vale do Paraíba acusavam segundo Müller (1969), forte decadência da produção de café, pois que ela se vinha processando há algum tempo; é o caso de Bananal, Jacareí, Santa Isabel, Pindamonhangaba, São Luiz do Paraitinga. Em outros, como Areias, Guaratinguetá, Lorena, **São José dos Campos** e Taubaté, que seria agravado pela abolição da escravatura em 1888.

Diante das condições de desequilíbrio econômico das últimas décadas do século XIX, não é estranhável que diminua, sensivelmente, o ritmo de urbanização da região. Tem se todo o conjunto da dinâmica da urbanização que se fez sentir durante todo o decorrer do século XIX, e conforme Müller (1969), que se encerra com um acervo de 18 cidades, 12 vilas e 3 freguesias.

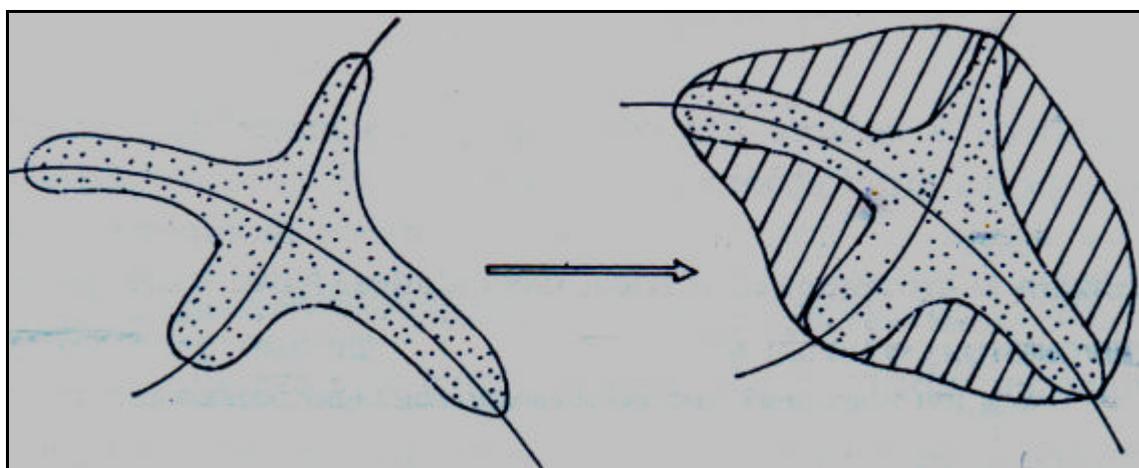
4.1 A ferrovia e a estruturação intra-urbana – são José dos campos

Quanto à estruturação interna das cidades em geral Ferrari (1991, p. 426), afirma que o tamanho das cidades é uma função da Tecnologia, principalmente, da Engenharia Sanitária e dos Transportes. No tocante ao transporte de coisas e pessoas o mesmo autor relata que sem transporte urbano a cidade não tem condições de crescer.

O sistema de transporte coletivo (trem de vapor, bonde elétrico, etc.) permitiu que as cidades crescessem ao longo de suas vias, ficando amplos espaços entre as mesmas. Daí a forma clássica de estrela de todas as grandes cidades do mundo, dotadas de transporte coletivo, até o advento do automóvel. (FERRARI, 1991, p. 427).

Quando o transporte urbano era predominantemente coletivo, as cidades cresciam ao longo de suas vias radiais adquirindo a configuração **estelar**. Depois, com o advento do automóvel, (transporte individual) as áreas próximas ao centro, e também áreas

vagas, situadas entre as pontas da estrela, foram urbanizadas e as cidades perderam a forma estelar, aproximando-se do círculo ou figura semelhante⁹. (Figura 13):



a) ANTES DO AUTOMÓVEL

b) DEPOIS DO AUTOMÓVEL

Figura 13: Transformação ecológica urbana pelo uso do automóvel

Fonte: (Ferrari, 1991, p.26).

Segundo Villaça (1998),¹⁰ *“o crescimento de diversas cidades do estado de São Paulo deveu-se ao fato de estarem em posições estratégicas – junto à estrada de ferro”*. Em um outro momento o mesmo autor coloca: *“Parece haver íntima relação entre as vias regionais de transporte e o crescimento nucleado, em que o núcleo ou pólo se desenvolve junto às estações”*.

“Com ligação ferroviária entre São Paulo e Rio de Janeiro concluído em 1875, a ferrovia foi denominada “ferrovia D. Pedro II” e após a proclamação da República (1889), chamada de Estrada de Ferro Central Brasil” (MACROZONEAMENTO, 1992, p. 159).

Nesse período de circulação coletiva mecanizada o terminal ferroviário central pode ser visto como indutor de atividades funcionais que criam em seu entorno áreas de

⁹ A clássica teoria de crescimento urbano - os Círculos Concêntricos de Burguês (1929) – toma forma também pela infra-estrutura em transporte viário, a partir daí é possível verificar um crescimento concêntrico ligado ao crescimento estrutural da cidade - que se aglomera à equipamentos viários urbanos, mais visíveis na localidade central.

¹⁰ VILLAÇA, Flávio em seu livro preocupa-se especialmente com as regiões metropolitanas, porém suas considerações são úteis na análise do espaço em formação.

consumo privilegiadas/disputadas por comerciantes locais, passando a induzir uma única localidade central, devido ao forte fluxo de pessoas e mercadorias.

A estação ferroviária como equipamento funcional compõe o sistema de transporte ferroviário, estrategicamente atuante no núcleo central da cidade. O uso dessa tradicional forma e valorização de uma única área central traduz o clássico modelo regional na formação de uma localidade central.

Como objeto técnico a estação ferroviária não possui intencionalidades, porém, em sua funcionalidade setorial/estrutural evidencia intervenções ligadas a sua localização física no núcleo central por parte de agentes locais e regionais promovendo interesses estratégicos na viabilização das limitadas externalidades comerciais.

Com a ligação do trecho ferroviário entre Jacareí e São José dos Campos, o traçado original da linha férrea adentrava a cidade, avançando nas proximidades do núcleo central. Essa área correspondente ao antigo leito da Estrada de Ferro Central do Brasil, às margens do córrego Lavapés, onde a primeira e mais antiga estação ferroviária de cargas e de passageiros situava-se, atualmente encontra-se no local a estação de tratamento de águas da SABESP e o Tênis Clube ao lado da atual faculdade de direito da UNIVAP, na avenida Dr. João Guilhermino, antiga avenida da estação (Figura 14).

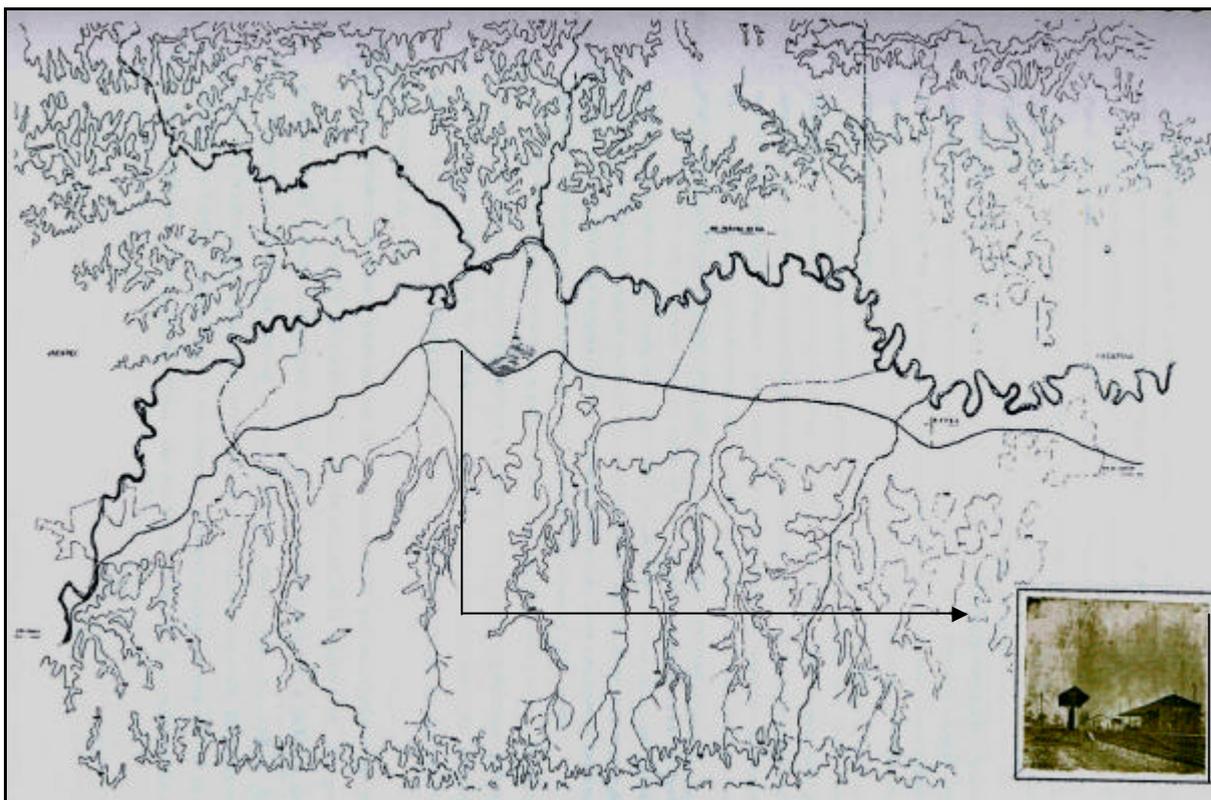


Figura 14: Traçado original da linha férrea e a primeira estação ferroviária da cidade.

Fonte: Mapa da cidade (modificado) PMSJC.

No seu lento serpentear subia ao lado do banhado até atingir o platô onde se instalava a antiga estação ferroviária; depois, atravessava o tecido urbano e descia a vertente esquerda do córrego do Lavapés, seguindo a melhor declividade contornando a cidade suavemente, acompanhando o vale em direção à cidade de Cachoeira Paulista. (SANTOS, 2002, p. 90).

Além deste primeiro terminal ferroviário desativado e posteriormente demolido, época que coincide com a inauguração da nova estação ferroviária, com novo traçado escolhido para os trilhos, e localizada junto a igreja matriz na outra extremidade do núcleo central, nas proximidades e altitudes do Bairro Santana, atual Avenida Sebastião Gualberto.

Por volta dos anos de 1926, com a implantação do ramal Paratey em função da adequação da bitola dos trilhos e de um novo percurso a partir de São José dos Campos em direção a São Paulo, em terrenos com menores declividades, o que permitiria maior capacidade de carga a ser transportada, o desenho da ferrovia se desloca em direção à concha do banhado abandonando o antigo traçado. (SANTOS, 2002 p. 90).

Com a adaptação da ferrovia ao término da terceira década do Séc. XX, com traçado escolhido para os trilhos à base da orla das escarpas e balizado aproximadamente pelo nível altimétrico do terraço de Santana. A nova estação ferroviária iniciou uma revitalização no núcleo central de São José dos Campos - (Figura 15).

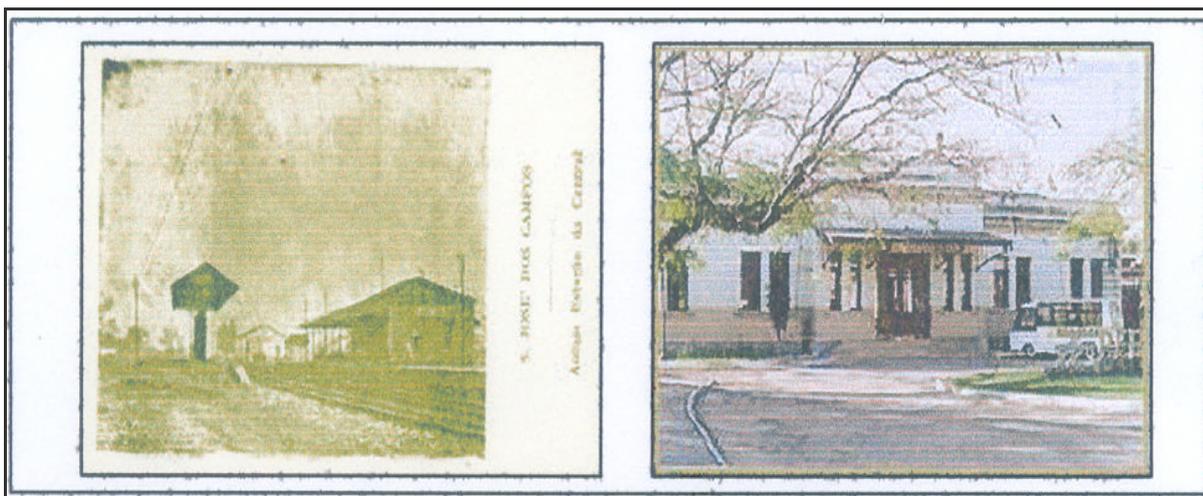


Figura 15: Antiga estação localizada no final da Avenida João Guilhermino (Década de 1910) e a nova estação também desativada, localizada no bairro de Santana.

Fonte: Arquivo Público Municipal.

O aspecto atual da área urbanizada da cidade de São José dos Campos, também tem uma história que toma impulso a partir da segunda metade dos anos 20. O núcleo urbano original estava concentrado no que hoje chamamos de “platô central” da cidade. Situado entre o antigo leito da ferrovia ao sul, a várzea do Rio Paraíba – o Banhado – a oeste e norte, e o aglomerado bem localizado e de contornos definidos (PLANO DIRETOR, 1995, p. 37).

São José dos Campos contou ainda com a construção de mais 03 (três) pequenas estações ferroviárias ao longo do trecho do município – localizadas no traçado original da linha férrea (Figura 16).

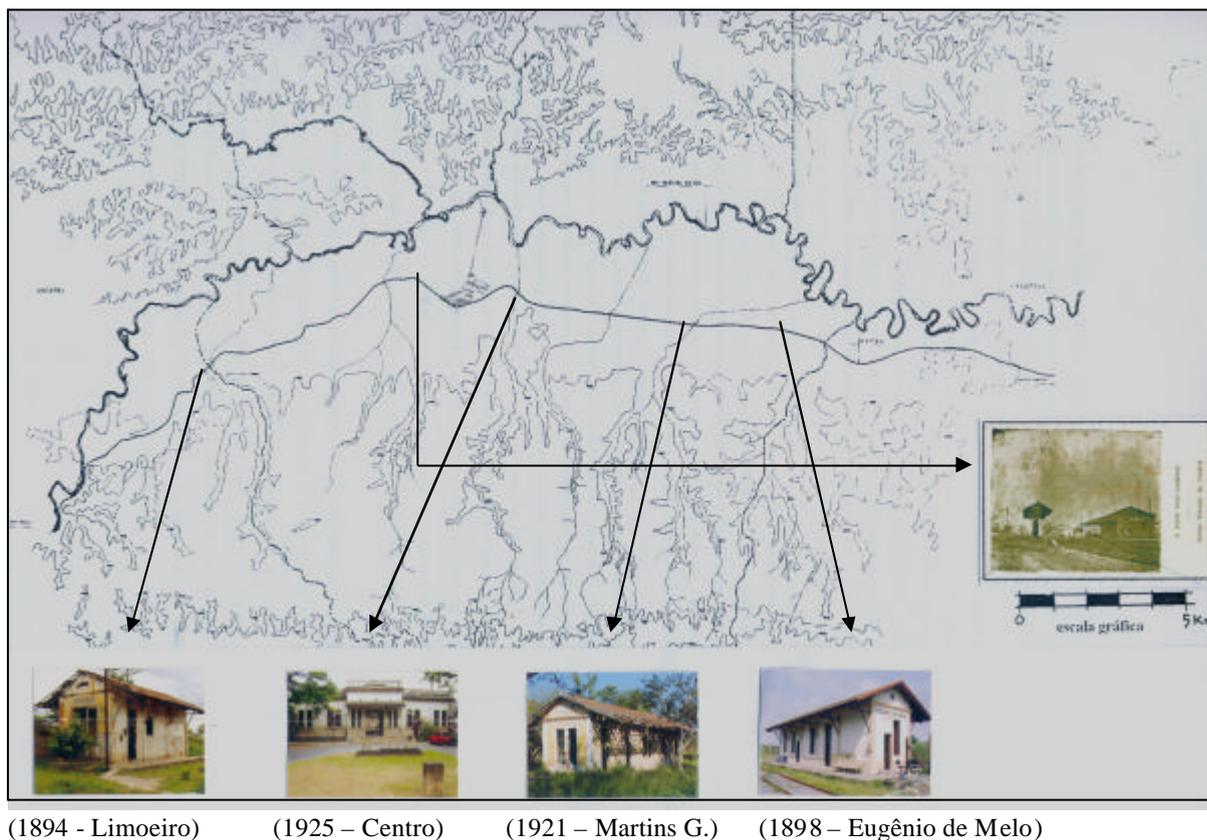


Figura 16: As estações ferroviárias desativadas em São José dos Campos.

Fonte: Mapa da cidade - 1920 (modificado) PMSJC.

Construída em 1894 para ser terminal de passageiros, a estação ferroviária Limoeiro, na região oeste de São José dos Campos localiza-se na Rua Carlos Marcondes, s/n, Limoeiro, foi posteriormente desativada, abandonada, ficando exposta a inúmeros atos de vandalismo, e à ação do tempo. Atualmente através de mutirão, os moradores do Jardim Limoeiro criaram no local a biblioteca comunitária do Limoeiro.

A estação ferroviária Martins Guimarães construída em 1921 na região leste, localiza-se na Estrada Municipal Martins Guimarães, também foi utilizada para transporte de passageiros e para o escoamento de produtos para São Paulo e Rio de Janeiro, foi desativada e abandonada, atualmente a situação do prédio é a mais crítica, correndo risco de desabar.

A estação ferroviária Eugênio de Melo construída em 1898, localiza-se na estrada velha Rio - São Paulo, no Distrito de Eugênio de Melo, a estrutura do prédio encontra-

se em bom estado, mas com portas e janelas saqueadas. Essa estação era mantida pela rede ferroviária e visitada por estudantes foi desativada recentemente - há cerca de um ano.

São pequenas estações ferroviárias que resistiram à ação humana e o tempo, atualmente estão preservadas pelo COMPHAC (Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Artístico, Paisagístico e Cultural), desde 1996, as estações ferroviárias pertencem à RFFSA (Rede Ferroviária Federal S.A.).

É preciso reafirmar que o sistema estrutural ferroviário desse período não produz apenas estação ferroviária e trilhos férreos regionais, com bitolas largas ou estreitas junto a estabelecimentos diversos, inclui também grandes pátios de manobras, operários e vilas ferroviárias, inclusive a reconstrução do centro geométrico comercial nas proximidades do núcleo central com formas definidas pela própria arquitetura ferroviária, e mantendo os benefícios de circulação e acessibilidade. No entanto, com o advento do automóvel à estruturação do núcleo central das cidades, como foi visto, se dirige para as pontas da estrela.

Em escala nacional Xavier (1994, p. 331) relata: *“As ferrovias compunham o transporte preponderante, más às rodovias, sobretudo após a chegada do automóvel no início do século XX, cumpriam importante papel local ao propiciar a ligação entre as fazendas e as estações ferroviárias”*.

4.2 A estrada Velha Rio-São Paulo - Rodovia Estadual (SP – 66)

A participação do Estado como orientador das atividades econômicas modernas, e também como produtor, foi uma constante a partir do final do governo Washington Luís (1926-1930) e início do primeiro governo de Getúlio Vargas (1930-1945), aprofundando tal participação após a segunda guerra mundial.

Com a proposta de ligar a então Capital Federal, no Rio de Janeiro, ao resto do país, e tendo sido entregue em 1922, a então rodovia Rio-São Paulo (SP- 66), a primeira grande rodovia brasileira, anteriormente denominada como “Estrada do Imperador”, foi recoberta com cobertura asfaltada pelo presidente Washington Luís em 1928.

A tortuosa rodovia que seguiu o traçado da “Estrada do Imperador” iniciou sua construção em 1810, começando na Praça Mauá no Rio de Janeiro, entrando no Estado de São Paulo pela atual cidade do Bananal, seguindo por Queluz, Areias, Lavrinhas e Silveiras no Vale do Paraíba, passando por Lorena, Guaratinguetá, Aparecida, Roseira, Pindamonhangaba, Taubaté, Caçapava e São José dos Campos seguindo em direção a Jacareí rumo a cidade de São Paulo.

Em São José dos Campos, o traçado desse caminho, ainda hoje está marcado no tecido, retificado na sua maior parte, certamente modificado em alguns trechos, podendo ser visto neste mapa (Figura 17).

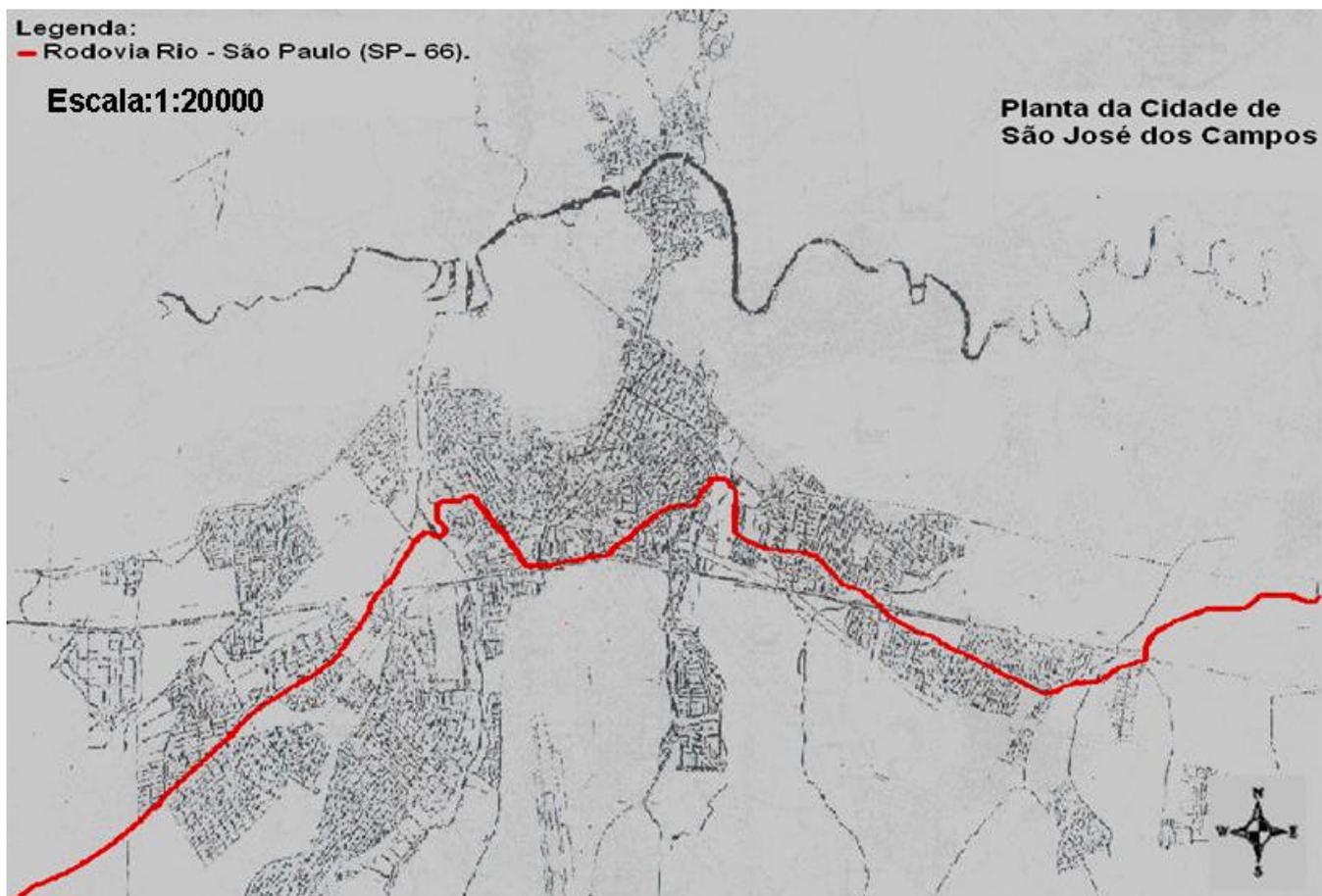


Figura 17: Rodovia Rio - São Paulo (SP-66), traçada da cidade – 1950.

Fonte – Mapa da cidade modificado PMSJC

O seu desenho básico forma um eixo no sentido Leste/Sudeste vindo da cidade de Caçapava em direção a cidade de Jacareí cortando a área atualmente urbanizada, permitindo conexão intra urbanas, e acessibilidades a outros eixos que fazem ligação com municípios vizinhos e com as metrópoles de São Paulo e Rio de Janeiro e daí com o resto do país” (SANTOS, 2002, p. 85).

O renascimento econômico de São José dos Campos deu-se a priori no Governo de Washington Luiz em 1928, com a retificação e cobertura asfaltada da velha e tortuosa rodovia Rio - São Paulo (SP. 66), configurando-se a primeira rodovia de grande distância do País, cortando entre outra a cidade de São José dos Campos, e iniciando em função disso às atividades industriais após ter vivido o apogeu agrícola.

São José dos Campos inicia suas atividades industriais e a Tecelagem Paraíba é a primeira grande indústria a se instalar na região. Depois da Tecelagem Parayba

surtem diversas outras empresas da indústria leve, como têxteis, cerâmicas e de alimentos; esta última a partir da pecuária leiteira, que se torna predominante na região.

O município de São José dos Campos é declarada em 1935, através do decreto Estadual nº 7007, como Estância Hidromineral devido às suas condições climáticas ideais para o tratamento da tuberculose, passando a receber a partir de então recursos oficiais na área para os serviços a serem prestado. No entanto, as vantagens decorrentes dessa situação perduraram até a década de 40, quando mudam os tratamentos aplicados à tuberculose, que passam a ser mais ambulatoriais que sanatoriais. (BOLOGNA, 2000, p. 54).

Quanto à indústria, pelo contrário, a vocação industrial do Município firma-se com instalação de novas indústrias mais pesadas e complementares a base existente. Em 1946, instala-se a Rhodia, para produção de fios sintéticos e rayon.

5 Divisão regional para o Brasil, regionalização – 1940

No final do governo provisório de Vargas (1934-1937) e início do governo constitucional (1934-1937)¹¹ o Brasil teve seu 1º Plano Nacional de Viação, e em 1944 o 1º Plano Nacional propriamente rodoviário em fase de república do Estado Novo (1937-1945)¹² de Vargas que se apoiou na Constituição de 1937.

Com a Constituição imposta em 1937, ampliava a capacidade de intervenção do Estado na economia do país, incluindo uma maior atenção às rodovias. O planejamento relacionado ao transporte é uma prática recente, os primeiros planos oficiais com o objetivo de formular um sistema rodoviário nacional surgem nesse momento: o Plano do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, criado em 1937, e os Planos Rodoviários Nacionais, em 1944/46, que incluíam a criação de uma estrutura político-administrativa de financiamento, execução e fiscalização, de conservação e de normas técnicas. (Xavier, M. 1994, p.333).

“As rodovias tornaram-se um dos principais instrumentos para a formação de um mercado nacional unificado e para a circulação exigida pela nova divisão territorial do trabalho que se esboçou nas próximas décadas.” (XAVIER, 1994, p. 333).

A proposta do governo Vargas (1930-1950) propunha que a Nação teria de empenhar-se num esforço de crescimento industrial contínuo para romper com a dependência das importações. E o governo criaria a sustentação para projetos de desenvolvimento do país. O Estado centralizou a economia e a atuação nacional deu origem a instalação da indústria pesada/base no país.

¹¹ A Constituição de 16/7/1934, pelo menos teoricamente, fortalece a autonomia municipal. Os vereadores são eleitos diretamente pelo povo e os prefeitos são eleitos ou pelo povo ou, indiretamente, pelos vereadores. Os Municípios passam a ter competência para decretar seus impostos, arrecadar e aplicar suas receitas, além de poderem organizar seus próprios serviços. (FERRARI, 1991, p. 283).

¹² Em 1937, com o advento do Estado Novo, ditatorial, retorna o odioso regime dos Interventores e dos prefeitos escolhidos por esses agentes da ditadura. As Câmaras são extintas.

No mesmo período em 1941, o Conselho Nacional de Geografia (CNG) lançou uma proposta de divisão regional do Brasil. Nesse período a questão regional se confundia então com as diferenças existentes no quadro de região natural e as **macrorregiões** brasileiras eram cinco. (Quadro 2).

Ano	Proposta	Região Estabelecida	Critério	Objetivo da divisão regional	Regiões formadas	Observações
1941	Geógrafos – Conselho Nacional de Geografia (CNG)	Regiões Naturais	Homogeneidade dos aspectos físicos (clima, vegetação, relevo, geologia, etc.)	Divisão para fins práticos. Oferecer ao Governo Federal a definição de quadros regionais para serem utilizados pela Administração pública e pelos Órgãos Governamentais (agrupamento de dados estatísticos municipais em diferentes níveis regionais e para o ensino). Servir de bases territoriais para a divulgação dos Censos de 50 e 60.	Região Norte: AM, PA e Ter. do AC. Região Nordeste: PI, CE, RN, PB, PE, MA e AL. Região Leste: SE, BA, MG, ES, RJ e DF. Região Sul: SP, PR, SC e RS. Região Centro – Oeste: MT e GO.	Esta divisão foi complementada em 1945 (Resolução nº297 do CNG de 23/07/45) quando, além da inclusão dos territórios criados em 1943, foram estabelecidos os quatro níveis hierarquizados de regiões: “Cinco Grandes Regiões decompostas em 30 “regiões”, 79 “sub-regiões”, 228 “zonas fisiográficas” (essas últimas constituídas por municípios que representam semelhanças sociais e econômicas)”. Divisão para fins práticos, já que objetivava a definição de quadros regionais para serem utilizados pela administração pública e pelos órgãos governamentais, bem como para ser adotada oficialmente, no ensino da geografia nas escolas do país.

Quadro 2: Divisão Regional do Brasil 1945.

Fonte: Bezzi, (1996).

As cinco grandes regiões do Brasil – Norte, Nordeste, Sudeste, Sul e Centro-Oeste – são macrorregiões homogêneas caracterizadas por fenômeno do domínio da Geografia Física. Os **fatos humanos** utilizados na divisão foram aqueles resultantes do imperativo do meio físico, à título de confirmação, para solucionar eventuais dúvidas quanto aos limites. São também chamadas regiões geográficas naturais. (FERRARI, 1991, p. 178). (Figura – 18).



Figura 18: As grandes regiões naturais do Brasil, macrorregiões naturais, 1942.
 Fonte: Moreira, Igor A. G. 1982, O Espaço Geográfico.

Posteriormente, tornou-se indispensável ao planejamento territorial moderno no Brasil um novo critério para conhecer, identificar as realidades, que se diferem e se particularizam no espaço geográfico num processo de interação de fatores **naturais** e **humanos**, que singulariza uma região e lhe confere características próprias.

Foram definidas então áreas especiais, que constituem, a rigor, **regiões de planejamento**, tendo cada qual um órgão encarregado de planejar o seu desenvolvimento, sendo subordinado apenas ao governo federal.

Historicamente o conceito de região aparece ligado às políticas governamentais relacionadas a dois fenômenos, o **primeiro** vinculado ao centralismo

administrativo bem expresso nas primeiras regionalizações do país. No tocante as divisões regionais do Brasil anteriores a 1940, conforme (quadro 3).

Autores das divisões regionais	Ano	Critério	Nº de Regiões estabelecidas	Regiões e seus respectivos estados	Observações
Carl Friedrich Phillip Von Martius	1843	Histórico	Não Consta	Não Consta	- Marco histórico dos estudos regionais no Brasil. - Precursor do parcelamento do país em áreas geográficas.
André Rebouças	1889	Geográfico - Regiões Humanas (zonas agrícolas)	10	I.Zona Amazônica (PA e AM). II. Zona do Parnaíba (MA e PI). III. Zona do Ceará (CE). IV. Zona do Paraíba do Norte (RN, PB, PE, AL). V. Zona do São Francisco (SE e BA) VI. Zona do Paraíba do Sul (ES, RJ e SP). VII. Zona do Paraná (PR e SC). VIII. Zona do Uruguai (RS) IX. Zona Auro-Ferífera (MG) X. Zona Central (GO e MT)	- Apresenta número excessivo de regiões. - O estado do Ceará aparece como uma região destacada do nordeste. - Minas Gerais constitui uma região. - Rio Grande do Sul constitui uma região, com a denominação de Uruguai. -É uma divisão prática. -Embora o critério declarado seja “humano” as regiões têm nomes dos rios que as cortam ou ocorrência mineral nelas presentes.
Élisée Reclus	1893	Geográfico – Regiões Naturais (Bacias hidrográficas)	8	I. Amazônica (AM e PA). II. Vertente do Tocantins (GO). III.Costa Equatorial (estados nordestinos, do MA a AL) IV. Bacia do São Francisco e Vertente Oriental dos Planaltos (SE, BA, ES e MG). V. Bacia do Paraíba (RJ e DF) VI. Vertente do Paraná e Contra vertente oceânica (SP, PR e SC). VII. Vertente do Uruguai e litoral adjacente (RS). VIII.Mato Grosso	- Apresenta número excessivo de regiões. - Apego ao critério das Bacias hidrográficas.
Said Ali	1905	Geográfico Regiões Naturais (finalidade econômica)	5	I. Brasil Setentrional ou Amazônico (AC, AM e PA) II.Brasil Norte Oriental (estados litorâneos desde MA até AL). III. Brasil Oriental (SE,BA,ES,RJ, DF,MG e SP). IV. Brasil Meridional (PR,SC e RS). V. Brasil Central ou Ocidental (GO e MT).	-Constitui um avanço nas classificações regionais por apresentar numero reduzido de regiões. - As finalidades econômicas justificam a reunião dos estados de SP e MG.
Delgado de Carvalho	1913	Geográfico – Regiões Naturais e Humanas	5	I. Brasil Setentrional ou Amazônico (AC, AM e PA) II.Brasil Norte Oriental (MA,PI,CE,RN,PB e AL). III. Brasil Oriental (SE,BA,ES,RJ, DF,MG). IV. Brasil Meridional (SP,PR,SC e RS). V. Brasil Central ou Ocidental (GO e MT).	-Divisão prática com fins didáticos. -Sua divisão do Brasil em regiões tornou-se clássica e exerceu uma grande influência no ensino da geografia nas primeiras décadas do século atual. -Deu origem ao predomínio da Geografia física para explicar os aspectos humanos.
Honório Silvestre	1922	Geográfico – Regiões Humanas (Bacias hidrográficas).	4	I. Região Oriental – Vertente Oriental do Planalto e compreende as bacias dos rios que vertem diretamente para o Atlântico, ao sul do baixo São Francisco, abrangendo ainda todo o estado do RS. II. Região Intermediária – Corresponde as bacias do Paraná e São Francisco. III. Vertente Amazônica – inclui não só a bacia Amazônica, mas também parte do Nordeste semi-árido (a parte que não	-Utiliza como elemento definidor das regiões naturais as bacias hidrográficas.

				pertence a Bacia do São Francisco). IV. Depressão Platina – é o chamado Pantanal Mato-Grossense e corresponde a Bacia do Paraguai.	
Pe. Geraldo Pauwels	1 9 2 6	Geográfico – Regiões Naturais (vegetação)	6	I. Amazônico II. Regiões das Caatingas. III. Planalto Meridional. IV. Litoral. V. Região Uruguaio-Brasileira VI. Planície do Alto Paraguai ou Grão-Chaco Brasileiro.	- Baseou-se, rigorosamente, na geografia física utilizando como critério predominante a vegetação.
Roy Nash	1 9 2 6	Geográfico – Regiões Naturais (Províncias Fisiográficas)	6	I. Altiplanos Guaianeses. II. Planície Amazônica. III. Planalto Central. IV. Cordilheiras Marítimas. V. Planície do Alto Paraguai. VI. Planícies Litorâneas.	- Baseou-se, rigorosamente, na geografia física utilizando como critério predominante o relevo. (províncias fisiográficas). -Não figura a região do Nordeste, uma das mais características regiões do país.
Pierre Denis	1 9 2 7	Geográfico – Regiões Naturais	6	I. Amazônica (AC, AM e PA) II. Nordeste (MA,PI,CE,RN,PB,PE e AL). III. Planalto Oriental (MG e a maior parte da BA). IV. Planalto Meridional (SP,PR,SC e RS). V. Planalto Central (GO e MT). VI. Costa Atlântica (RJ,DF,ES, Sul da BA, faixa florestal e litorânea).	-Divisão regional de caráter prático. - Somente a Bahia teve um caráter rigorosamente natural, sendo o estado dividido em três partes.
Betim Paes Leme	1 9 3 7	Geográfico – Zonas Estruturais	7	I. Zona de Sedimentação (AC, AM e PA). II. Zona Intermediária (MA e PI). III. Zona Estabilizada por peneplanização (CE,RN,PE e AL). IV. Zona Intermediária (SE e BA). V. Zona de Regulamento Isostático Atual (Serras cristalinas) (MG, Es, RJ e DF). VI. Zona estabilizada (grandes derrames de rochas eruptivas) (SP, PR, SC e RS). VI. Zona de Erosão (Planalto Central) (GO e MT).	-Regiões caracterizadas pela estrutura geológica predominante. -Considerando somente as unidades políticas, sua divisão difere da estabelecida por Delgado de Carvalho, pois destaca de um lado MA e PI e de outro, SE e BA, as quais formam zonas intermediárias ou de transição. -A Região Meridional de SP ao RS, constitui uma unidade sob ponto de vista estrutural.
Conselho Nacional de Estatística	1 9 3 8	Regiões Naturais (Posição Geográfica)	5	I. Norte (AC, AM, PA, MA e PI). II. Nordeste (SE,RN,PB,PE, AL). III. Este (SE,BA e ES). IV. Sul (RJ,DF,SP, PR,SC e RS). V. Centro-Oeste (MG, GO e MT).	-Esta divisão fixou normas para a elaboração do anuário estatístico, baseada na divisão do Ministério da Agricultura.
Moacir Silva	1 9 3 9	Geográfico – Regiões Naturais	5	I. Brasil Setentrional ou Amazônico (AC,AM e PA). II. Brasil Norte – Ocidental (MA, PI, CE, RN, PB, PE e AL). III. Brasil Oriental (SE,BA,ES,RJ,DF, MG). IV. Brasil Meridional (SP,PR,SC e RS). V. Brasil Central (GO e MT).	-Baseou-se na divisão de Delgado de Carvalho. - Inclui três zonas de transição. Assim admite que sejam destacados MA e PI; SE e BA e SP. -Apresenta número elevado de regiões.
Conselho Técnico de Economia e Finanças	1 9 3 9	Geográfico (Zonas Econômicas)	5	I. Norte (AC, AM, PA, MA e PI). II Nordeste (CE,RN,PB, PE, AL, SE e BA). III. Sudeste (ES, RJ,DF,MG e SP). IV. Sul (PR, SC e RS). V. Centro – Oeste (GO e MT).	-As zonas geo-econômicas não correspondem, e nem poderiam, as regiões naturais.

Conselho Nacional de Geografia	1	Geográfico – Regiões Naturais	5	I. Norte (AM, PA e AC).	-Fins práticos para o Governo e a Administração Pública. - Complementada em 1945 (Resolução N ^o 297 do Conselho Nacional de Geografia, de 23/07/45) quando, além da inclusão dos territórios criados em 1943, foram estabelecidos os 4 níveis hierarquizados de regiões: as cinco “grandes regiões” foram decompostas em 30 “regiões”, por sua vez divididas em 79 “sub-regiões” que eram por fim subdivididas em 228 “zonas fisiográficas”.
	9			II Nordeste (MA,PI,CE,RN,PB,PE e AL).	
	4			III. Leste (SE,BA,MG,ES,RJ e DF).	
	1			IV. Sul (SP, PR,SC e RS). V. Centro – Oeste (GO e MT).	

Quadro 3 - As divisões regionais do Brasil de 1843 a 1942.

Fonte: GUIMARAES, F. de M.S. Divisão regional do Brasil. *Revista Brasileira de Geografia*, v.3, p. 319 – 371, abr./jun., 1941.

Organização: Modificado de BEZZI, M.L. 1996.

O **segundo** caso a região aparece vinculada ao planejamento regional, macrorregiões que englobam várias unidades da federação, no entanto, não coincidindo muito bem como os limites dos grandes espaços naturais mais ou menos homogêneos visto na figura - 18, nos quais devem – se apoiar as ações ligadas diretamente ao planejamento econômico, como ocorreu a partir da década de 1960, e pouco antes na Europa. (Figura – 19).

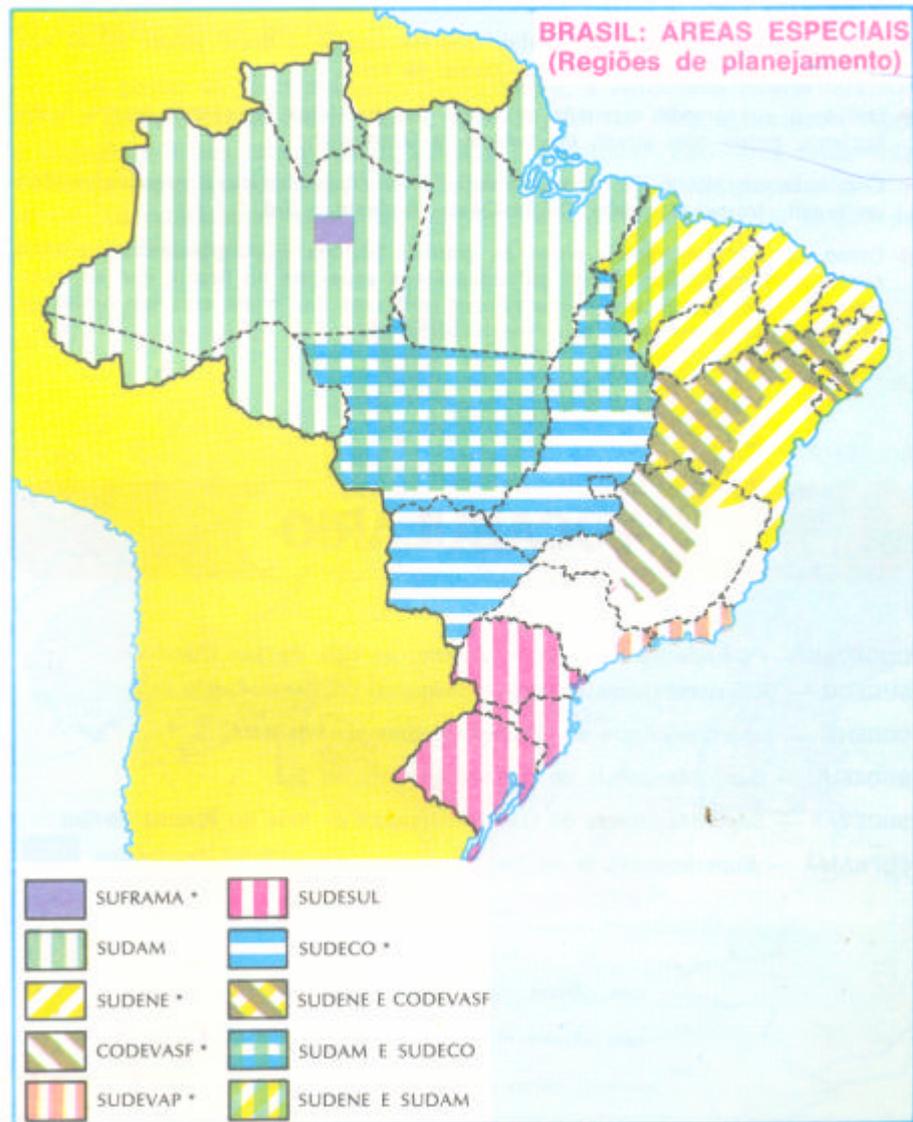


Figura 19: As regiões especiais, que constituem as regiões de planejamento - macrorregiões econômica.
 Fonte: Moreira, Igor A. G. 1982, O Espaço Geográfico.

CODEVASF – 1959, Companhia de Desenvolvimento do Vale do São Francisco.

SUDECO – 1967, Superintendência do Desenvolvimento do Centro-Oeste.

SUDAM – 1966, Superintendência do Desenvolvimento da Amazonas.

SUDENE – 1959, Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste.

SUDESUL – 1967, Superintendência do Desenvolvimento do Sul.

SUDEVAP – 1965, Superintendência do Desenvolvimento do Vale do Paraíba do Sul

SUFRAMA – 1967, Superintendência da Zona Franca de Manaus.

Nos dois casos o adjetivo político parece associado à política governamental. No primeiro mais instrumental, tendo como um dos pressupostos a

regionalização do país para fins administrativos, em sentido de integrar os estados (unidades da federação) em uma unidade nacional, assim nascem, como foi visto, as grandes regiões brasileiras – Norte, Sul, Nordeste, Sudeste e Centro-Oeste.

O segundo ligado ao planejamento regional tem relação com o reconhecimento, por parte das esferas governamentais, de uma desigualdade entre as regiões do país, representada através de indicadores econômicos e sociais. No entanto, fica reconhecido que o planejamento regional vinculado à economia no período pós 1960, relaciona-se ao espaço urbano moderno em formação no país, esse por sua vez dinamiza e integra setores da economia doméstica, e não aspira o mínimo de justiça social com democracia, tornando-se historicamente esclarecido a ideologia do desenvolvimento ligada a técnica de controle social vinculada ao planejamento territorial e seus agentes na consolidação do status quo.

No tocante aos planos com justiça social com democracia no estado de São Paulo entre 1954 e 1964 o movimento Economia e Humanismo, internacionalmente liderado pelo padre dominicano francês **Joseph Louis Lebret**, foi responsável pela elaboração de estudos e **planos urbanos regionais**, reunindo a preocupação humanista/pedagógica a um conteúdo técnico e científico específico. (ARANTES, 2000, p. 140).

As idéias introduzidas por Lebret se referem a uma metodologia de pesquisa da realidade urbana, que vincula o pensamento urbanístico à ação política. A pesquisa urbana tem início nos anos 40, impulsionada por professores americanos chegados para a recém-fundada Escola de Sociologia Política. Já nessa década, o Padre Lebret fazia em São Paulo suas primeiras pesquisas, mas se destaca no final da década de 50, quando dirigiu a maior pesquisa urbana já realizada no País, a “Pesquisa de Estrutura Urbana da Aglomeração Paulista”, concluída em 1957. (BOLOGNA, 2000, p. 23).

Trata-se de uma nova forma de organização urbano e regional a partir de relações comunitárias, conferindo uma espacialidade à teoria desenvolvida pelo Movimento. *O Plano partia do princípio que o aménagement du territoire não deveria ser visto somente como uma série de ações compensatórias, permitindo atenuar os efeitos da evolução espontânea, mas ele deveria constituir uma política ativa e não somente corretiva.* Lajugie (1979) apud Egler (2006, p.213).

*“A equipe dirigida pelo **padre Joseph Lebre**t dividiu em 1954, o território do Estado de São Paulo em 11 (onze) regiões homogêneas, empregando o método do crivo ou da superposição de plantas”* (FERRARI, 1991, p.178).

As experiências metodológicas seriam adaptadas e aplicadas simultaneamente no “Estudo da Estrutura Urbana de Belo Horizonte” pela Equipe da SAGMACS (Sociedade de Análises Gráficas e Meconográficas Aplicadas aos Complexos Sociais), e incorporadas pelo Prof. Anhaia Mello, coordenador do Centro de Estudos e Planejamento Urbano – CEPEU (Centro de Pesquisa e Estudos Urbanísticos) da FAU-USP (Faculdade de Arquitetura e Urbanismo - Universidade de São Paulo), na preparação dos Planos Diretores de **São José dos Campos**, Campos do Jordão, Socorro, Santa Rita do Passa Quatro e outras Estâncias Climáticas do Estado de São Paulo. (LAMBARELLI, 1995, p.48).

As rupturas dessa proposta ocorre com a adoção das clássicas teoria regionais importadas da Europa para os países sub-desenvolvidos e acabaram por influenciar ou fundamentar toda a divisão regional da América Latina, e sobretudo a do Brasil. Deixando de lado, portanto, os métodos e estudos regionais do padre francês Joseph Lebre

As tradicionais e consagradas teorias de desenvolvimento regional analisa a história do pensamento sobre a localização industrial e desenvolvimento regional. Muitas

destas teorias eram aplicações de economia neoclássica a um desenvolvimento regional em um contexto espacial. (Quadro 4).

Autor	Ano	Nome da Teoria	Importância da Teoria	Contribuição para o Conceito de Região
JOHANN HEINRICH VON THÜNEM (1783–1850)	1826	“Teoria do Estado Isolado”.	<ul style="list-style-type: none"> - Primeira contribuição á Teoria Geral da Localização. -Legou os fundamentos para uma análise refinada da localização na agricultura e estimulou interesses entorno de uma ampla área de análise locacional. 	<ul style="list-style-type: none"> - Contribuição muito restrita a região. - Enfatiza a preocupação com o conjunto das atividades produtivas e também com as variáveis propriamente espaciais que influenciam nos custos de produção, ou seja, renda da terra e custo de transporte.
WALTER CHRISTALLER (1893 – 1969)	1933	“Teoria do Lugar Central” ou “Teoria das Localidades Centrais”.	<ul style="list-style-type: none"> - Sua contribuição representa um avanço nas formulações teóricas referentes à problemática regional. Isso porque, ao se preocupar com os princípios de ordenamento que regem a distribuição espacial de núcleos urbanos em seu conjunto, Christaller trata não apenas das cidades, mas de seu entorno. - Trabalha conceitos bastante elaborados, como centralidade, região complementar e hierarquia. 	<ul style="list-style-type: none"> -Noção de conjunto, como uma soma de elementos que se relacionam entre si. Sua percepção de que a um centro urbano corresponde uma região complementar e de que entre eles existe uma relação de dependência, constitui um importante passo para uma caracterização do fenômeno regional. - Resgata o significado da noção de hierarquia. Ela revela a existência de dominação de um lugar central sobre outro de ordem inferior, fenômeno que pode ser verificado na prática. Essa noção de dominação é importante no conceito de região principalmente no que se refere aos desequilíbrios regionais.
AUGUST LÖSCH (1906 – 1945)	1939	Teoria do Lugar Central (complementação do Lugar Central proposta por Christaller)	<ul style="list-style-type: none"> - Manteve as idéias de Christaller e apresentou uma formulação mais sofisticada, tendo recorrido ao arsenal conceitual da Teoria Econômica. 	<ul style="list-style-type: none"> - A formulação de Lösch contém uma noção de região implícita em uma área de mercado. Trata-se, entretanto, de uma noção baseada em inter-relações de forças puramente econômicas, umas agindo no sentido da dispersão, outras a favor da concentração.
FRANÇOIS PERROUX	1967	Teoria dos Pólos de Crescimento	<ul style="list-style-type: none"> - Contribuição para a elaboração das regiões econômicas. 	<ul style="list-style-type: none"> -Partindo do conceito econômico do espaço elaborou: o espaço econômico como: a) conteúdo de um plano; b) um campo de forças e c) um conjunto

		o		homogêneo. Essa visão foi retomada posteriormente, por Boudeville, e foi dela que se originou a região plano, a região polarizada e a região homogênea.
JOHN FRIEDMAN	1969	Teoria do Centro - Periferia	- Generalizou os problemas de funcionamento da economia em nível espacial, unificando as teorias já apresentadas, através da ampliação da Teoria dos Pólos de Crescimento de Perroux.	- Apresenta certos tipos de região: (a) a core region – a região central, que corresponde às atividades econômicas metropolitanas, concentrada com um alto potencial para a inovação e crescimento; (b) região de transição ascendente – são áreas periféricas cuja localização é próxima a região central (periférica dinâmica); (c) regiões de fronteira de recursos – áreas periféricas de povoamento recente; áreas produtivas; (d) região de transição descensional – áreas periféricas de povoamento antigo, com atividades agrícolas estagnantes ou declinates.
JACQUES BOUDEVILLE	1973	Teoria dos Pólos de Crescimento (completa a teoria de Perroux).	- Ter aplicado uma tipologia de região a partir da tríplice noção de espaço econômico apresentada por Perroux.	- A partir da tríplice noção de espaço econômico, elaborou três tipos de região: (1) Região Homogênea: “espaço contínuo, cada uma de cujas partes constituintes apresenta características tão semelhantes quanto possível às da outra”. (Boudeville, 1973, p.13); (2) Região Polarizada: “um espaço heterogêneo cujas diversas partes são complementares e mantém entre si, e particularmente com o pólo dominante, um intercâmbio maior do que o estabelecido com a região vizinha”. (Boudeville, 1973, p.14); (3) Região Plano: “espaço contíguo de uma mesma decisão, como as filiais dependem de uma matriz. Representa um instrumento colocado nas mãos de uma autoridade, sediada ou não na região, a fim de que seja atingida uma meta econômica determinada”. (Boudeville, 1973, p.17);

Quadro 4 - As Concepções Convencionais de Região as Teorias e suas Contribuições ao Conceito de Região.

Fonte: BREITBACH, A.C. de M. *Estudo sobre o conceito de região*. Porto Alegre: Fundação de Economia e Estatística Siegfried Emanuel Heuser, FEE, 1988. 26 – 40p. (Teses, 13).
Organização: Modificado de BEZZI, M.L. 1996.

No Estado de paulista - assim como em todo o Brasil as maiores influências teóricas regionais são delegada a “Teoria das Localidades Centrais” de Christaller (1933), na

formação clássica da hierarquia regional, essa retomada a partir da década de 1950, e complementada junto a “Teoria dos pólos de Crescimento” de Perroux (1967), utilizada como grande modelo de desenvolvimento econômico regional na formação dos pólos de desenvolvimento; assim como a Teoria Centro - Periferia de John Friedmann (1969).

Em 1964, o governo militar com a criação do BNH (Banco Nacional de Habitação) e do SERFHAU (Serviço Federal de Habitação e Urbanismo). Retomam-se as fórmulas nitidamente tecnocráticas; os modelos de pesquisa e planos são construídos a partir de uma subdivisão setorial e sempre nomeados de integrados; padronizam-se os PDDIs (Planos de Desenvolvimento Integrados), apresentando-se como uma proposta completa e ousada, com influência de modelo norte-americano ainda que tenha contado com a participação de antigos técnicos da SAGMACS.

Da gama variada de formas de intervenção urbana que se desenvolveram no Brasil, **o Plano Diretor**, para o bem e para o mal, acabou constituindo-se posteriormente as macrorregiões na maneira preferencial adotada como modo de se “fazer” planejamento urbano pelo poder público.

5.1 A Rodovia Federal Presidente Dutra (Br – 116)

Foi também nos anos 40, que se inicia a ampliação de retificação da velha rodovia Rio - São Paulo (SP – 66), que foi entregue, em 19 de janeiro de 1951, pelo Presidente Eurico Gaspar Dutra. A então BR – 2, posteriormente denominada “rodovia Presidente Dutra” – (BR – 116), reduzindo a distância rodoviária entre as duas capitais em mais de 100 quilômetros, o que representa a queda de viagem de 12 horas, em 1948, para 6, horas, em 1951, mesmo com sua maior porção operando em mão dupla. (RUFFATO, 2004, p.

85). O traçado da rodovia no trecho da cidade de São José dos Campos pode ser visto neste mapa (Figura 20).

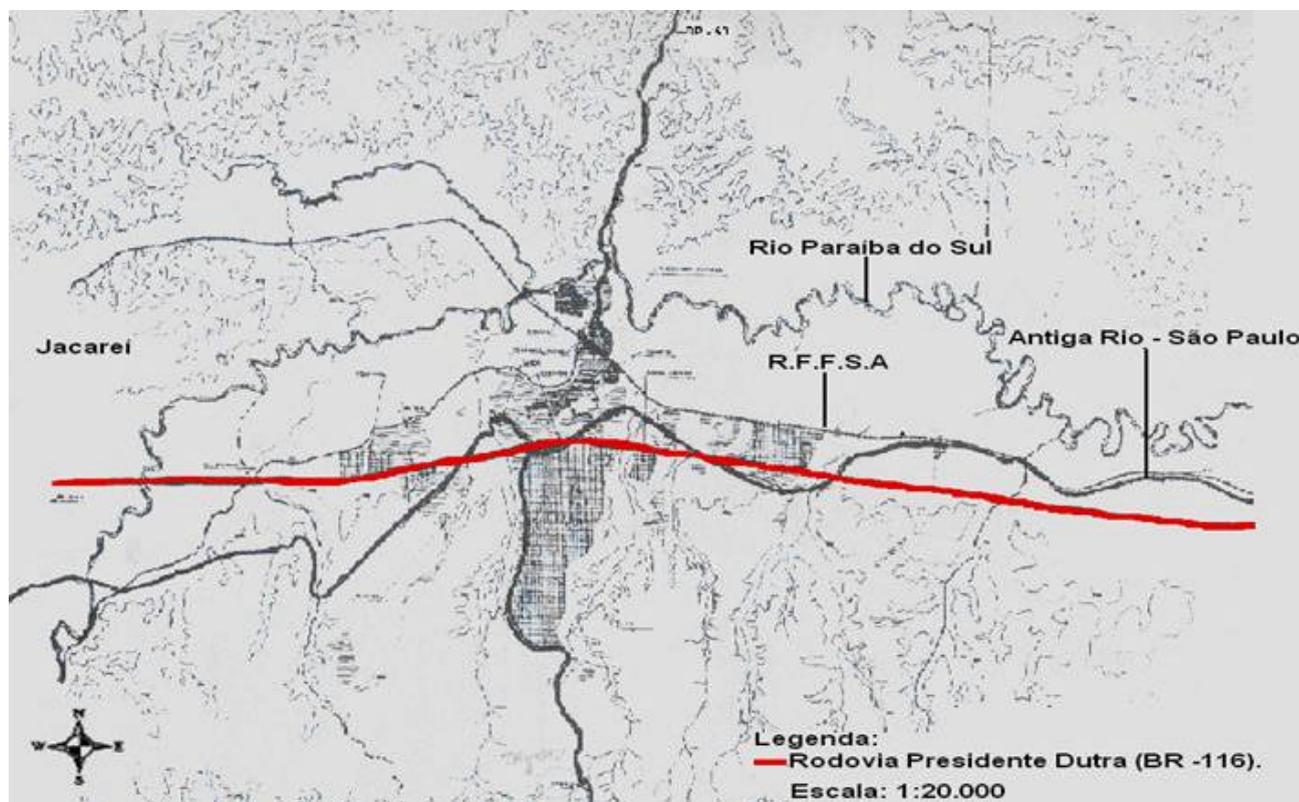


Figura 20: Rodovia Presidente Dutra (BR – 116), traçado da cidade.
Fonte – Mapa da cidade modificado, 1950 – PMSJC

A ligação ferroviária entre São Paulo e Rio de Janeiro concluída em 1875, a rodovia entre estes dois centros em 1922 (estrada Velha Rio - São Paulo), e a Rodovia Presidente Dutra inaugurada em 1952, a qual redefiniu o traçado da original Rio - São Paulo, consolidaram os núcleos do corredor do Médio Paraíba que, a partir de 1950, passa por um processo acelerado de industrialização, relegando os demais fora deste eixo a diferentes graus de isolamento e estagnação. (MACROZONEAMENTO, 1992, p. 159).

Com a estruturação do eixo Rio - São Paulo através da rodovia Presidente Dutra, “(...) a rede viária regional formaliza os caminhos naturais preexistentes e reforça, via nova intensidade de fluxo, as relações sócio-econômicas no espaço regional, fortalecendo alguns núcleos”. (MACROZONEAMENTO, 1992, p. 159)

O sistema viário, como um dos condicionantes mais importantes do processo de produção, circulação, distribuição e consumo de bens, influencia a localização de novos núcleos urbanos, bem como o crescimento dos núcleos existentes, do mesmo modo que a influência recíproca ocorre. (MACROZONEAMENTO, 1992, p. 158).

Foi nos anos 50, com a abertura da rodovia Presidente Dutra – um novo marco na história rodoviária do País, que se deslocam para São José dos Campos novas fábricas de empresas atuantes na Capital, como é o exemplo da Alpargatas, Matarazzo, Johnson, Ericson entre outras.

A política de industrialização dos anos 50 coincidiu com dois fatores importantes de influência marcante no desenvolvimento econômico de São José dos Campos: a instalação do Centro Técnico Aeroespacial (CTA) a abertura e posterior duplicação da Rodovia Presidente Dutra, que constituíram-se em marcas decisivas para o extravasamento das indústrias paulistas para a cidade. (BOLOGNA, 2000, p. 93).

O processo de industrialização acelerada junto ao macro-eixo rodoviário principal, situado entre as duas metrópoles mais industrializadas do país – São Paulo - Rio de Janeiro, e tendo ao norte o Estado de Minas Gerais; leva região ser vista como ponto estratégico de indústrias internacionais, e viabilizam São José dos Campos como pólo regional e muitas de suas cidades em destaque no cenário nacional e internacional.

A rodovia Presidente Dutra torna-se o principal eixo rodoviário do Vale do Paraíba do Sul, além de instalar a mentalidade de especulação de terras, sob enormes loteamentos regionais, que se sucedem no mais vigoroso crescimento espraiado também no interior das “cidades cabeça de rede” que avançam em sua direção.

A rodovia especialmente as expressas provocam um crescimento mais rarefeito e descontínuo e menos nucleado que as ferrovias. Isso se deve às diferenças de acessibilidade oferecidas pelos dois tipos de via, na ferrovia, a acessibilidade só se concretiza nas estações; na rodovia, pode se concretizar em qualquer ponto (VILLAÇA, 1998).

5.2 Os Planos Nacionais de Desenvolvimento Economico para o Brasil – Pós 1950

Com o final do Estado Novo (1937-1945) de Getúlio Vargas, e com o início de redemocratização (1945-1964), foi criado o fundo rodoviário nacional em 1945, junto ao governo Café Filho com taxas sobre os combustíveis líquidos, estabelecendo um sistema para garantir o financiamento a fundo perdido do setor rodoviário. Sob a administração federal, os recursos arrecadados eram repartidos entre a União, os estados e os municípios. Instalou-se assim o arcabouço financeiro para a construção pavimentação e conservação de rodovias, o instrumento mais importante da expansão do sistema (GORDINHO, 2003, p. 120).

O país carecia de investimentos no setor de transporte e foi fundamental mudar o perfil da infra-estrutura. Em 1945, a aprovação da Lei Joppert criou o Fundo Rodoviário Nacional, que garantiu investimentos para a implantação da rede rodoviária nacional. Os anos da década de 1950 consolidaram, definitivamente, as rodovias, como modalidade de integração do território brasileiro (GORDINHO, 2003, p.22).

Diversos foram os planos de desenvolvimento nacional que definiram a construção e os investimentos em transportes e, conseqüentemente, na organização do território brasileiro. Em 1945, foram construídos três troncos rodoviários: um, partindo do Rio de Janeiro em duas direções e atingindo Porto Alegre, no Sul, toda a região Nordeste e parte da Amazônia, até Belém do Pará; outro, seguindo no sentido do interior de Minas Gerais; o último, adentrando pelo Centro-Oeste e estendendo-se até as fronteiras de Mato Grosso com a Bolívia. (GORDINHO, 2003, p. 120).

Em 1946-1947 é preparado o Plano Salte (saúde, alimento, transportes e energia) no governo Dutra (1946-1951), que não chegou a ser executado. No decorrer desse

período estava em vigor a Constituição de 1946¹³, devido a isto, os projetos para a modernização das rodovias se desenvolveram em âmbito do governo federal e estadual.

No ano de 1950, a “Comissão Mista Brasil - Estados Unidos” inicia uma série de estudos que propõe programas de reaparelhamento de setores ligados à infra-estrutura (energia, transporte, indústria e agropecuária). Surge então, **O Plano da Comissão Mista Brasil - Estados Unidos de Desenvolvimento Econômico (1951/1952)**, orientou a expansão rodoviária, uma tendência mundial predominante. A Comissão concluiu que a ampliação da infra-estrutura viária era a solução mais econômica, comparada à expansão do sistema ferroviário ou do sistema portuário. Este plano estava voltado mais para reabilitar o sistema de transporte, necessárias à articulação em rede inter-regional, já que houve um desequilíbrio nos investimentos que ajudaram no tráfego rodoviário e aéreo e prejudicaram o ferroviário e cabotagem¹⁴.

O programa de Reaparelhamento Econômico de 1951 e a criação do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico em 1952 constituíram o suporte institucional para a estrutura interna de financiamento e a execução do programa (GORDINHO, 2003, p. 122).

Baseado nas propostas da comissão e em estudos do BNDE e CEPAL¹⁵, que foi preparado e executado no Governo Juscelino Kubitschek **O Programa de Metas (1956/1960)**, o objetivo do plano era promover a **integração vertical** da estrutura industrial. Para o setor ferroviário, foi dada prioridade a linhas que favorecem atividades econômica, e variantes para eliminar trechos onerosos. Com a criação da RFFSA (Rede Ferroviária Federal - S.A.), neste período foi possível centralizar os programas de reaparelhamento e construção

¹³ A Constituição de 18/9/1946, votada após a queda de Vargas, cria o sistema federativo vigente, modificado parcialmente, pelo regime revolucionário, instituído a 31 de março de 1964. (FERRARI, 1991, p. 283).

¹⁴ O resultado foi a formação da rede rodoviária nacional por meio da articulação das redes municipais e estaduais com os grandes eixos rodoviários federais. (XAVIER, 2004, p. 334).

¹⁵ Para analisar o modelo brasileiro de transportes se faz necessário o entendimento da promoção da circulação do território nacional, com ampla fluidez no âmbito das relações internacionais, sustentadas pelo processo de internacionalização do capital com conseqüente divisão internacional do trabalho, que definiu, de certa maneira, a forma de transporte predominante em cada período histórico.

das ferrovias. Utilizando conceitos estratégicos de pontos de crescimento e pontos de estrangulamento.

O governo do Presidente Juscelino Kubitschek ampliou os investimentos em transporte e energia. A instalação da indústria automobilística e o impulso ao sistema rodoviário determinaram essa preferência na década de 1950. O país tinha graves pontos de estrangulamento no processo industrial e era preciso adotar um esquema corretivo, o que começou a ser feito em fins de 1956. (GORDINHO, 2003, p. 74).

Caberia as estradas de rodagem integrar as zonas de fraco povoamento e produção para constituir um mercado unificado comandado por São Paulo. O resultado foi a formação da rede rodoviária nacional por meio da articulação das redes municipais e estaduais com os grandes eixos rodoviários federais. (XAVIER, 2004, p. 334).

Conforme Xavier (2004, p. 335). *Esse investimento maciço expande o sistema rodoviário brasileiro por todo o território. A articulação entre o desenvolvimento industrial do país e, em particular, a instalação de um parque automobilístico concentrado em São Paulo consolidam esse sistema como a principal via de transporte, tornando o sonho rodoviário do início do século XX uma realidade nacional.*

Foi a época da industrialização intensiva concentrando-se na Região Sudeste, acentuando os desequilíbrios regionais, e incentivando a migração das demais regiões (principalmente do Nordeste) para os centros de maior capacidade geradora de economia.

Alguns países latino-americanos, entre os quais o Brasil, passaram a ser descritos como sociedades subdesenvolvidas em relação a outras sociedades capitalistas, consideradas desenvolvidas e tidas, por sua vez, como modernas. Por isso, caberia ao Estado intervir através da ação planejada, sistemática e continuamente, para promover a transição do tradicional para o moderno. (BOLOGNA, 2000, p. 92).

O centro de Pesquisa Urbanísticas - CPEU da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, criado e dirigido por Anhaia Mello (Lei Estadual 3.233 de 27/10/1955), passa a elaborar em 1958 **o primeiro Plano Diretor para o Município de São José dos Campos**, em função do Decreto Estadual 28.399, de 1957, do então governador Jânio Quadros, que vinculava as dotações orçamentárias para estância hidrominerais às discriminações contidas nos Planos Diretores. (BOLOGNA, 2000, p. 01).

O início de uma nova intervenção mais sistemática do Estado, via Planejamento Urbano, tem como referência a construção de Brasília, a partir de 1956. Isto ocorre dentro de um contexto mais amplo, onde o planejamento passa a ser utilizado, pelo Estado, com o objetivo de transformar a sociedade brasileira, cinquenta anos em cinco via industrialização (SANTOS, 1989, apud BOLOGNA, 2000, p. 92).

A importância do distrito federal “Brasília” (o moderno plano piloto, junto à arquitetura de mesma categoria) evidencia o escalão urbano-regional condicionado pelo sistema de transporte viário, tendo na nova capital política do país o epicentro das rodovias nacionais. A construção da nova capital e o traslado do poder decisório do Rio de Janeiro para Brasília deram impulso ao setor rodoviário. Tornando-se prioridade máxima a interligação de Brasília com todas as regiões do país, e as rodovias passam a cumprir esse papel.

5.3 O primeiro Plano Diretor de São José dos Campos (1958-1964)

O primeiro PDDI - Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado conforme (BOLOGNA, 2000, p. 65) aborda a questão do planejamento regional, apontando como maior dificuldade o fato de não existir no Estado de São Paulo um sistema de planejamento de suas diversas regiões, de onde deveriam decorrer as diretrizes para os Planos Diretores Municipais.

Segundo a mesma autora os aspectos relevantes abordados no primeiro PDDI – 1961, relatados, abrangem o Planejamento Regional, questões de ordem Urbanística, as

relativas à habitação, Planejamento Viário, Saneamento, Aspectos Sociais, Finanças, Administração e Gestão do Plano, entre outros...

No tocante as Diretrizes Urbanísticas ligadas ao Planejamento Viário alguns aspectos chamam atenção, a) O Plano de Circulação, b) O Projeto Viário para solucionar o tráfego de passagem.

a) Em face do desenvolvimento desordenado do Município e do crescimento projetado, a priori foi propor um zoneamento preliminar, delimitando as áreas urbanas e de expansão urbana e determinando em linhas gerais os usos admissíveis dentro destas áreas.

Conforme (BOLOGNA, 2000, p. 68) a divisão das zonas residenciais em setores e unidades de vizinhanças (bairros) foi o objetivo seguinte:

Fundamentado em princípios aceitos universalmente, segundo os quais as cidades devem ser planejadas como organismos **polinucleados**, com diversos centros e sub-centros urbanos, visando uma maior racionalidade na distribuição dos equipamentos sociais nos bairros. (BOLOGNA, 2000, p. 68).

As zonas residenciais foram divididas em quatro setores residenciais, objetivando uma descentralização administrativa (correspondente a escolas, comércio distrital e outros equipamentos de escalão urbano) e que cada um deles se transformasse futuramente em um distrito de obras. (Figura 21).

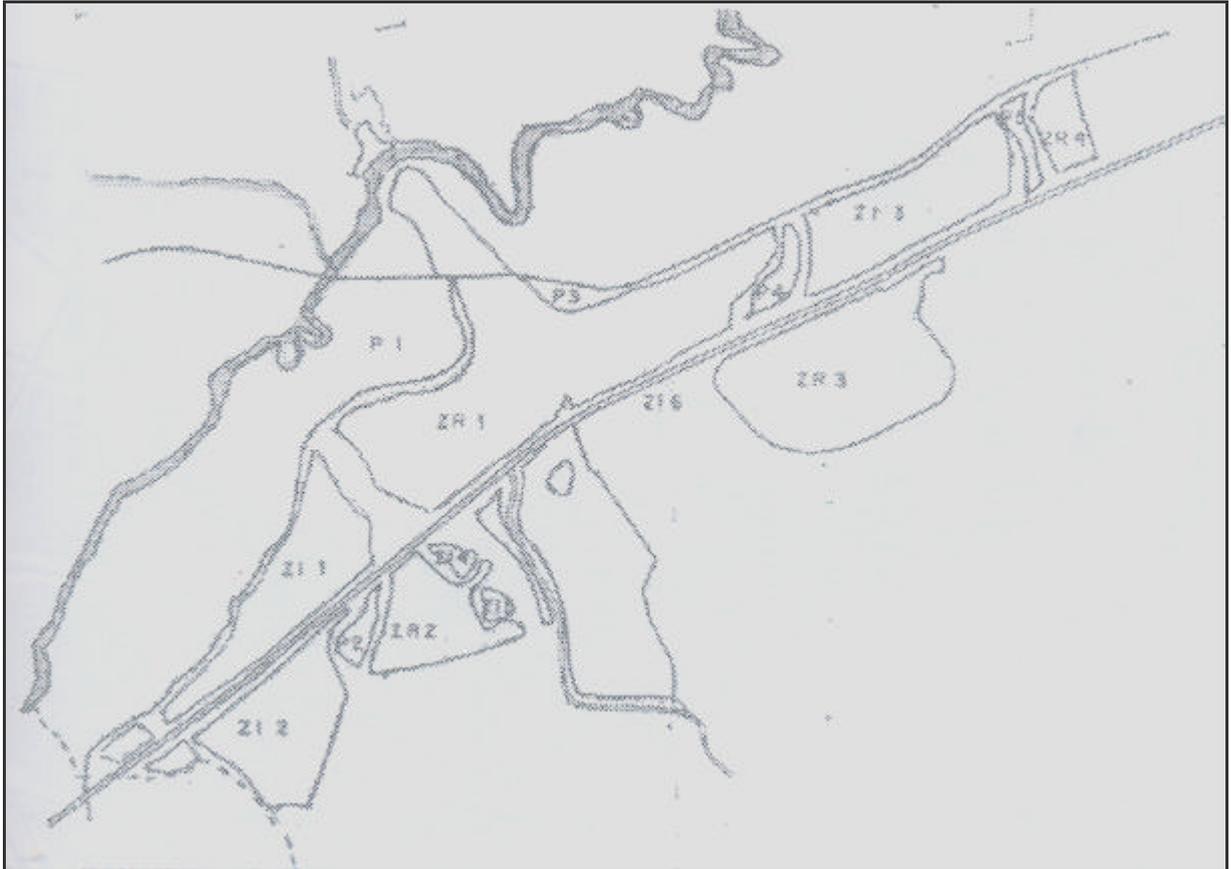


Figura 21: Divisão das Zonas Residenciais, visando futura descentralização administrativa.

Fonte: Plano Diretor Preliminar de SJC, 1961.

Quanto ao Plano de Circulação ligado as diretrizes urbanísticas, a área urbanizada foi dividida preliminarmente em 14 unidades de vizinhanças (bairros), conforme (BOLOGNA, 2000, p. 68) *“O objetivo principal desta setorização foi o planejamento de um sistema viário regional e local, que não conflitasse fundamentalmente com a estrutura física e com a vida social de São José dos Campos e posteriormente subsidiar elaboração do zoneamento de cada bairro”*.

Já o Plano urbanístico elaborado para a área central, a área prevista abrangia 44,4 há e estava delimitada pela Avenida Dr. João Guilhermino, Rua Dr. Vilaça, Rua Siqueira Campos e pelo “Banhado”.

O Plano previu, o disciplinamento das construções, estabelecendo limites de volume e população em relação ao tamanho dos lotes, quotas de áreas livres no solo, altura

máxima das edificações, em função da largura da via, de modo a assegurar aeração, insolação e paisagem adequada aos moradores e usuários do centro.

Previa, também, recuos visando o futuro alargamento das Vias, conforme a figura 22, em função do projeto viário de contorno entre o platô central ao bairro de Santana . (Figura: 22).

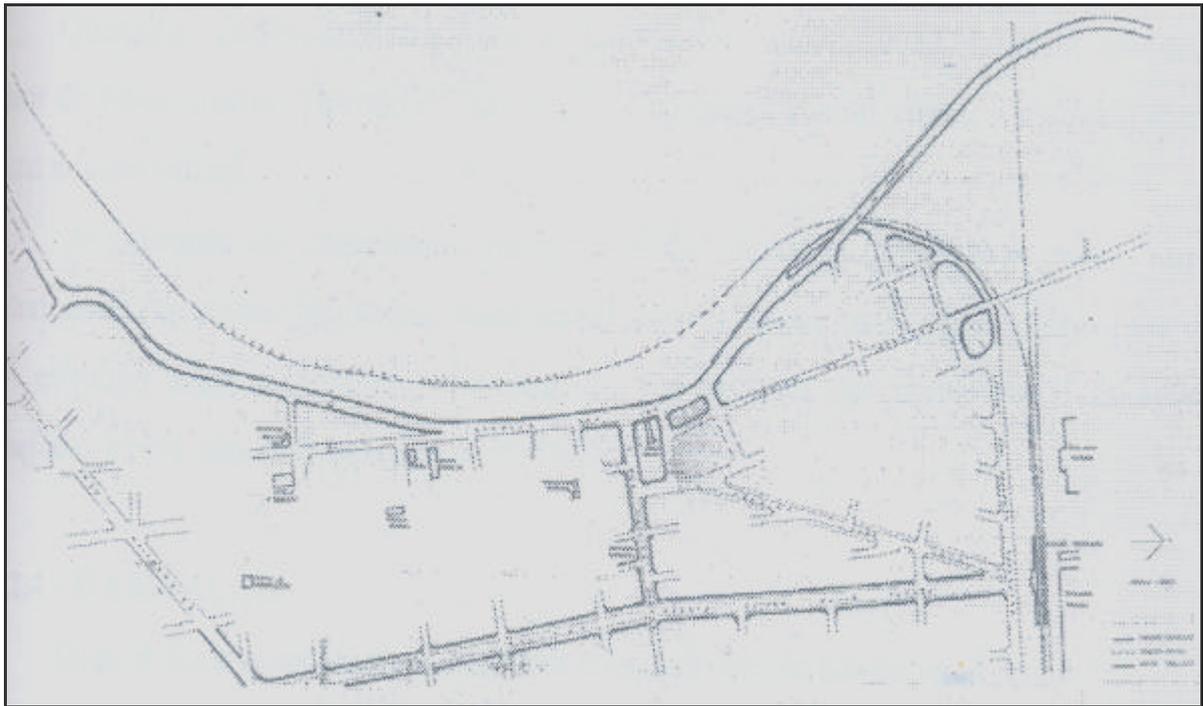


Figura 22: Proposta de alargamento viário para a área central.
Fonte: Plano Diretor do Município de São José dos Campos, 1964.

Fazia parte, ainda, das diretrizes urbanísticas obrigar a construção de garagens e estacionamentos para edifícios de habitação coletiva e dos grandes conjuntos comerciais; a obrigatoriedade de construção de galerias fronteiras nos novos prédios em ruas comerciais...

b) Quanto ao Projeto Viário para solucionar o tráfego de passagem, o diagnóstico aponta a existência de duas ligações rodoviárias: Campos do Jordão-Dutra e Campos do Jordão - Litoral Norte (todo veículo vindo de São Paulo e direção a Campos do Jordão era obrigado a atravessar toda a cidade) que, segundo os princípios do Urbanismo,

deveriam ser desviadas através de anéis viários para as autovias, contornando as cidades (PDDI, 1964, v. 2, IV – 7).

Tal situação tender-se ia a agravar em função da ligação viária prevista entre Campinas e São José dos Campos, que teria um tráfego intenso e pesado de veículos que demandariam em direção ao Litoral Norte (atual Projeto Corredor de Exportação - Campinas - Vale do Paraíba – Litoral Norte, em vias de ser implementado pelo governo José Serra no Estado de São Paulo). Além disto, estava previsto o aumento de tráfego em função da possibilidade da utilização dos portos do Litoral Norte, também para escoamento de produtos da região Sul-Mineira via Itajubá - Campos do Jordão – São José dos Campos – Caraguatatuba.

Diante destas considerações o Plano previu desviar o tráfego transversal à Rodovia Presidente Dutra para o então anel viário (localizado paralelo ao Córrego do Vidoca), conforme mostra a figura (21) fazendo com que as Rodovias de Campinas e Campos do Jordão se encontrassem num ponto ao Norte do Rio Paraíba e juntas cruzassem o rio para encontrar a rodovia de Caraguatatuba, em um trevo, no ponto em que o córrego do Vidoca corta a Rodovia Presidente Dutra. (Figura 23).

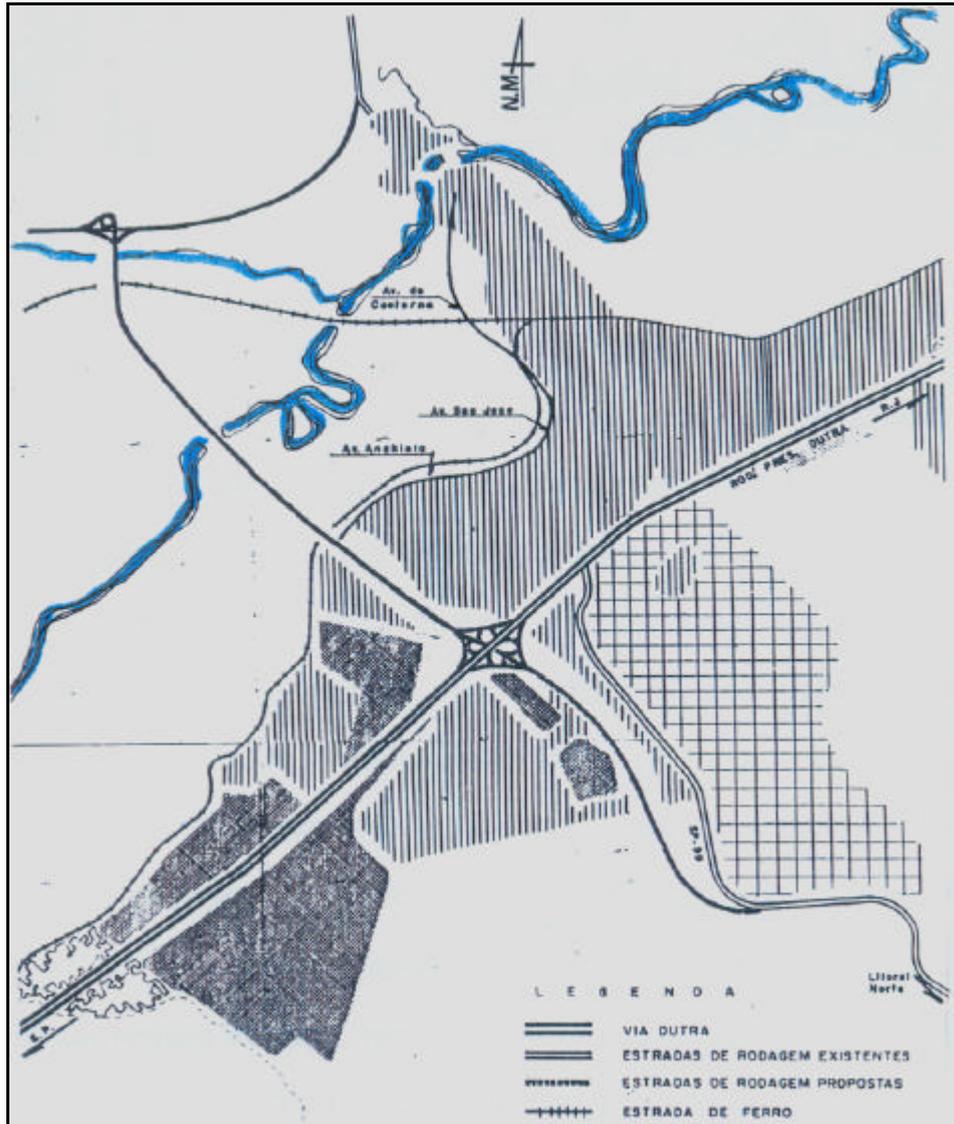


Figura 23: Via projetada ao longo do córrego do Vidoca para desviar o tráfego de passagem.
Fonte: PDDI (1964).

Neste ponto foi prevista a construção de um grande trevo rodoviário que solucionaria o problema de cruzamento de todas as vias regionais de São José dos Campos. O objetivo, portanto, era assegurar ao tráfego de passagem uma circulação contínua livre de qualquer interferência com o trânsito local.

Quanto à separação do tráfego local em relação ao de passagem na Rodovia Presidente Dutra foi prevista solução através da instalação de vias marginais locais, paralelas à rodovia, ficando reservadas áreas ao longo da mesma para tal finalidade.

6 Divisão regional para o Brasil, regionalização – 1968

Em âmbito nacional e ainda no fim do governo Kubitschek é apresentado um Plano de Estabilização Monetária (1958), visando combater o forte processo inflacionário que acompanhou e recrudescceu durante a realização do Plano de Metas.

No governo João Goulart (1961-1964), surge o **Plano Trienal de Desenvolvimento Econômico-Social (1963/1965)**, que destacava, ao contrário do de Metas, um **planejamento macroeconômico** e propunha “reformas de base” (agrária, urbana, bancária e universitária). Tinha como objetivo corrigir as distorções econômicas e sociais do acelerado esforço de industrialização dos anos precedentes.

Mesmo os anos críticos de inflação não detiveram a ampliação da infra-estrutura rodoviária. O Plano Trienal de Desenvolvimento Econômico e Social para 1963-1965 procurava assegurar investimentos governamentais em transporte e o Decreto Federal – 88.821/83 regulamentou o transporte de cargas perigosas para a população ou o meio ambiente (GORDINHO, 2003, p. 132).

Com a deposição de João Goulart da presidência da república pelo regime militar (1964-1985), não prosseguiu a implantação do plano Trienal de desenvolvimento econômico nacional, e no governo militar de Castelo Branco (1964-1967).

Nesse contexto militar **O Programa de Ação Econômica do Governo – PAEG (1964/1966)**, é lançado e segundo Ianni, (1971, apud XAVIER 1994, p. 336), procurou **reintegrar** o subsistema econômico brasileiro ao sistema capitalismo mundial.

Dentre alguns dos objetivos principais desse programa destaca Xavier: “a *formação de um mercado de consumo para bens duráveis, favorecendo a implantação de indústrias desse setor no país.*”, destacando ainda como objetivos básicos do programa a reativação do ritmo de desenvolvimento econômico, a redução progressiva da inflação e a

redução das desigualdades regionais e setoriais, e a necessidade de reduzir as despesas da União.

Com relação ao transporte o programa previa a racionalização das operações, dos serviços e a melhora na seleção de investimentos. Contando, em parte, com a participação pretérita e hierárquica da configuração regional em rede ferroviária (tendo como pólo a cidades com suas estações ferroviárias), e abertura de rodovias de grande extensão por todo o país, ainda que em boa parte seguissem os traçados das antigas ferrovias, fizeram com que em 1967, ocorressem mudanças no processo de **regionalização paulista**, que passou a ser coordenado por uma divisão administrativa do estado de São Paulo.

No governo Costa e Silva (1967/1969) e sob a Constituição em vigor de 24 de janeiro de 1967, reformada pela Emenda Constitucional nº. 1 de 17 de outubro de 1969, denominada de Constituição da República Federativa do Brasil. Foi criado o **Plano Decenal - Programa Estratégico de Desenvolvimento – PED (1968/1970)**, o objetivo básico do programa era o desenvolvimento econômico auto-sustentado. Quanto ao setor de transporte, os objetivos eram: a) garantir uma infra-estrutura adequada, eficiente e integrada as demais modalidades de transportes; b) proporcionar do lado da demanda e do lado da oferta, condições para a expansão do PIB; c) orientar as empresas nacionais para o fortalecimento do poder competitivo, visando o aperfeiçoamento das políticas de investimentos e de tarifas.

A política econômico-financeira passou a ser centralizada pelo Ministério do Planejamento, que é instituído para dar as diretrizes apoiadas pelos técnicos do IPEA (Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas). O IPEA era o órgão formulador da política nacional de desenvolvimento e o SERFHAU¹⁶ - (Serviço Federal de Habitação e Urbanismo) o órgão coordenador dessa política, pelo menos, até a criação da CNPU – (Comissão Nacional

¹⁶ A desmistificação do SERFHAU como indutor da proliferação dos planos diretores a partir do final dos anos de 1960 pode ser atestada em SOUZA, Maria Adélia, O II PND e a política urbana brasileira: Uma contradição evidente in O Processo de urbanização no Brasil orgs. DÉAK. Csaba e SHIFFER, Sueli R, EDUSP/FUPAM, 1999. 346 p.

de Região Metropolitana e Política Urbana)¹⁷, que centralizou em si o comando nacional dessa política e institucionaliza-la. (FERRARI, 1991, p. 37).

Neste período e conforme Ferrari, (1991, p.179) *‘No Brasil em 1967, os técnicos da Fundação IBGE apresentaram, ainda que em versão preliminar, uma divisão do País em micro-regiões homogêneas. Posteriormente o mesmo autor relata: “O Conselho de Geografia dividiu o Brasil em micro-regiões homogêneas e em regiões polarizadas, agrupadas em 3 níveis diferentes.”*Que seriam regiões homogêneas/uniformes e formais.

O país seria dividido em micro-região, abrangendo vários Municípios. Na cidade principal de cada micro-região haveria um escritório de planejamento local integrado que orientaria o planejamento de cada Município da micro-região e elaboraria o da própria micro-região (local aqui significa micro-regional e não municipal). (FERRARI, 1991, p. 179).

Segundo Clemente (2000, p. 17) o IBGE publicou em 1968, portanto, antes do IPND – (1971 – 1974), o estudo pioneiro intitulado “Divisão do Brasil em **Microrregiões Homogêneas**”.

Microrregiões Homogêneas: resultam da subdivisão das mesorregiões em espaços que apresentam especificidades, basicamente relacionadas à produção. Entretanto, para efeito de delimitação das microrregiões, o conceito de estrutura de produção é abrangente, englobando além da “produção propriamente dita, distribuição, troca e consumo, incluindo atividades urbanas e rurais.”(Quadro 5).

¹⁷ Segundo FERRARI, C (1991, p. 22) no Estado de São Paulo, a delimitação do perímetro urbano será efetuada por lei municipal, observando os requisitos do Código Tributário Nacional – Lei Orgânica dos Municípios – decreto-lei complementar nº9 de 31/12/1969 do Governo do Estado de São Paulo, artigo 120.

Ano	Proposta	Região Estabelecida	Critério	Objetivo da divisão regional	Regiões formadas	Observações
1968	Geógrafos do IBGE	Regiões Homogêneas Uniformes/Formais	Homogeneidade espacial. Aspectos naturais, sociais e econômicos.	Fornecer (semelhante a divisão de 1945) novos quadros territoriais, que deveriam ser mais apropriados para o agrupamento de dados estatísticos para o ensino de geografia e até mesmo para a regionalização da ação do governo. Essa nova divisão veio a se constituir na base territorial para os Censos de 1970 e 1980.	Região Norte: AM, PA, AC, RR AP e Ter. de RO. Região Nordeste: MA, PI, CE, RN, PB, PE, AL, SE, BA e Ter. de F. de Noronha. Região Sudeste: MG, ES, RJ, GB e SP. Região Sul: PR, SC e RS. Região Centro-Oeste: MT, DF-Brasília e GO.	As zonas fisiográficas foram substituídas, em 1970, pelas regiões homogêneas. Resultado final deste estudo apresenta o Brasil dividido em 360 unidades homogêneas, sendo 28 na região norte; 30 na região centro-oeste; 127 na região sudeste e 64 na região sul, que foram chamadas de microrregiões homogêneas.

Quadro 5: Divisão Regional do Brasil 1968.

Fonte: Bezzi (1996 apud PERIDES, 1992, 1994).

Segundo Souza (1999, p.122) trata-se do **Primeiro Plano de Desenvolvimento Econômico Social**, em sua versão preliminar, onde já havia considerado “uma política nacional de desenvolvimento urbano que atenta para dois aspectos fundamentais do problema – o potencial local do desenvolvimento, equacionado em nível microrregional, e a conveniência e estratégia de aproveitamento desse potencial, equacionadas em nível **macrorregional** – e deverá ser apresentado numa definição de regiões-programa e de pólos de desenvolvimento”.

Teria uma estrutura descentralizada e seria do tipo de coordenação às tomadas de decisões sobre rede urbana brasileira, a centralidade das cidades pólos ou a determinação da área de influência econômica das cidades, ou ainda as relação cidade-região.

Conforme Ferrari **o sistema concebido não chegou a ser implantado** por culpa da política dúbia do governo militar que, se de um lado exige que os Municípios

institucionalizem o planejamento como processo político-administrativo de governo, por outro lado cria todas as facilidades para que as Prefeituras contornem, habitualmente, essa obrigação, através de paliativos e expedientes pouco recomendáveis.

Assim é que o Ministério do Interior, através do Programa de Ação Concentrada – PAC – a fim de iniciar a implantação do planejamento no País (iniciativa louvável e coerente) estabeleceu que o processo poderia iniciar-se por um relatório preliminar, elaborado, geralmente, por um único planejador (engenheiro, arquiteto, economista, sociólogo, etc.). (FERRARI, 1991, p. 37).

Conforme o mesmo autor, o processo de planejamento urbano adotado, concedeu o chamado **planejamento local integrado**¹⁸ dotado de uma política (estratégia), uma metodologia e uma infra-estrutura de apoio. Marcando o momento a partir do qual se inicia a gestão de uma política nacional voltada para a questão urbana. Foi durante o regime militar que a atividade de planejamento urbano mais se desenvolveu no Brasil, as diretrizes foram dadas pela **Política Nacional de Desenvolvimento Urbano** - (Figura 24).

¹⁸ Planejamento Local Integrado passou a ser a expressão utilizada para caracterizar a integração aos diversos setores administrativos de aspectos físico, social, econômico.

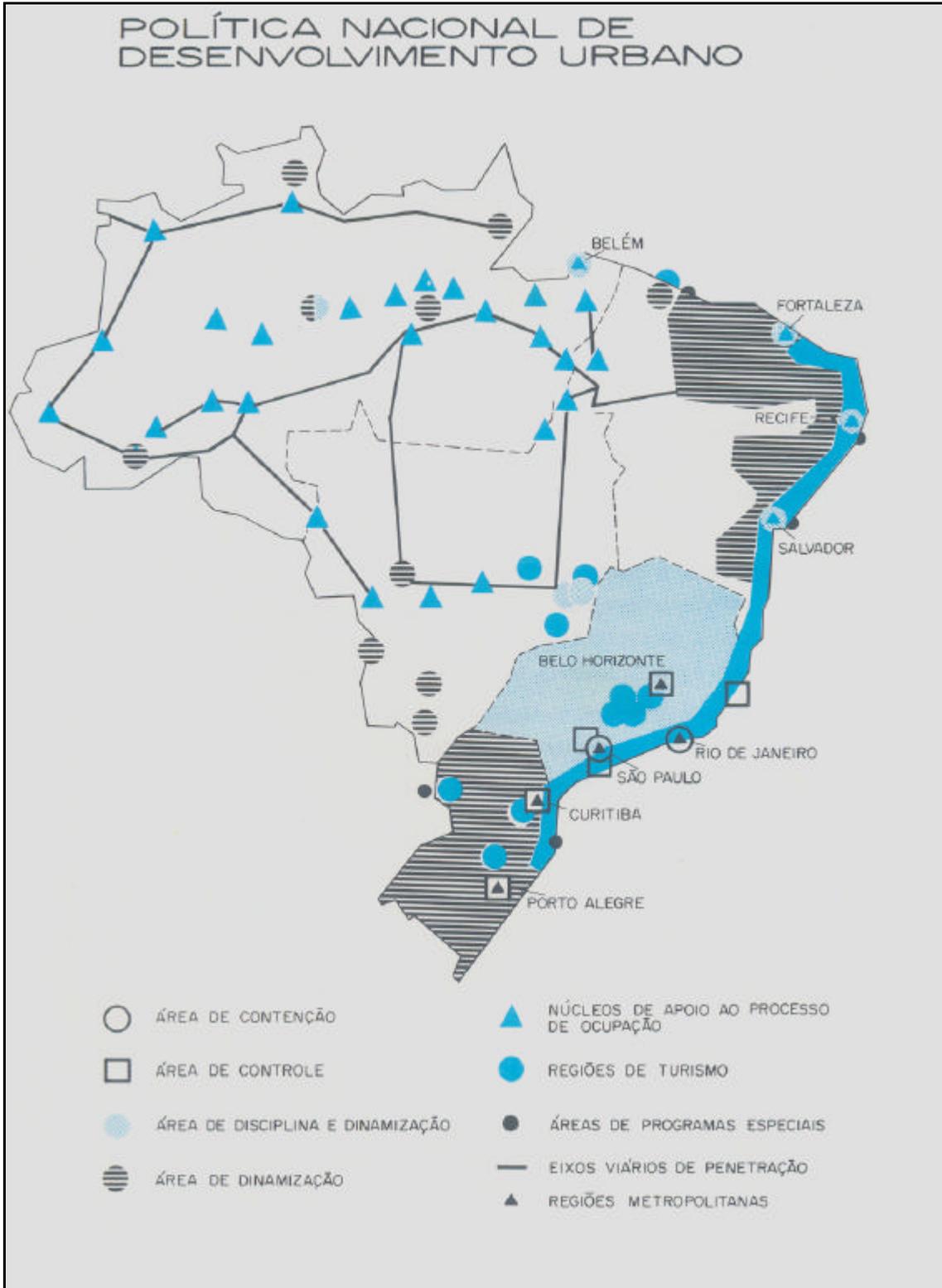


Figura 24: Política Nacional de Desenvolvimento Urbano.
Fonte – II Plano Nacional de Desenvolvimento (1975 – 1979).

O Estado abre duas frentes de planejamento relacionadas com o urbano da cidade, o Banco Nacional da Habitação (BNH) voltado para financiar habitações de interesse

social e o Serviço Federal de Habitação e Urbanismo (SERFHAU), órgão destinado a estabelecer critérios de âmbito nacional, para a execução dos programas habitacionais e normas técnicas para elaboração de Planos Diretores, bem como para assistir os Municípios nessa tarefa.

Dois órgãos federais se tornaram implementadores dessa proposta: a SAREM (Secretaria de articulação entre estados e municípios) e o SERFHAU (Serviço Federal de Habitação e Urbanismo). A primeira controlava o fundo de participação dos municípios e a segunda o fundo de financiamento ao planejamento.

O SERFHAU atuava como órgão financiador de Planos de Desenvolvimento Local Integrado, que passa a ser expressão utilizada para caracterizar tanto a integração dos planos locais aos demais, como entre os aspectos físico, social, econômico e institucional. Somente com a apresentação desses Planos, as Prefeituras capacitavam-se financiamentos governamentais para a construção de conjuntos habitacionais e obras de saneamento.

As empresas brasileiras que atuavam na área de consultoria de planejamento urbano se multiplicaram com a criação do SERFHAU. Estas empresas realizavam Planos dos Municípios de maior porte, enquanto o Centro de Estudos e Pesquisas de Administração Municipal (CEPAM), criado em 1967, juntamente com consultores individuais, era responsável pelos Planos dos Municípios menores (AZEVEDO, 1976, p. 53).

No Estado de São Paulo, esta ingerência é reforçada com a aprovação, em 1967, da **Lei Orgânica dos Municípios**, que condicionou o empréstimo, ao auxílio financeiro do Estado, à existência de Plano Diretor, regularmente aprovado nos Municípios (Lei Estadual 9842 de 19/03/1967), ampliando a regra que vigorava, desde 1957, restrita às instâncias hidrominerais¹⁹.

¹⁹ São José dos Campos declarada instância hidromineral e estabelecendo seu primeiro plano diretor em 1958.

Nota-se nesse período, toda a economia brasileira cresceu com vigor – eram os tempos iniciais do “**milagre brasileiro**” -, o país urbanizou-se e industrializou-se em alta velocidade, situação bastante artificial, como se confirmou a partir da primeira crise do petróleo. Foi o período de culminância do financiamento direto e/ou indireto, por parte do sistema financeiro internacional ao desenvolvimento dos países periféricos, dos quais o Brasil veio a se mostrar como um dos maiores credores.

Como marco referencial da regionalização institucional do estado de São Paulo destaca-se a oficialização da divisão do estado em (10) **dez regiões** administrativas, através do Decreto N° 48.162, de 03 de Julho de 1967. Essa divisão foi o suporte territorial para desencadear a descentralização espacial da administração pública. Posteriormente, pela através do Decreto/emenda N° 52.576, de 12 de dezembro de 1970, essa divisão foi alterada para um novo sistema de unidades territoriais, em número de (11) **onze regiões** administrativas.

Na gestão paulista de Abreu Sodré (1967 a 1971), a divisão do Estado de São Paulo em (11) onze regiões administrativas, com o objetivo da descentralização administrativa e conhecimento de exigências específicas do desenvolvimento de cada região (NEGRI, 1988).

Nota-se, que as divisões regionais serviriam de base também à descentralização administrativa e de elemento ativador da organização regional, fortalecendo os pólos e subpólos das regiões e sub-regiões, definidas de parâmetro para a implantação de programas do Governo do Estado.

*Os investimentos estaduais evidenciam a **região do Vale do Paraíba** como atrativa, a exemplo a duplicação da Rodovia D. Pedro II, a implantação da Rodovia Carvalho Pinto e a implantação do gasoduto de gás natural. (III - PDDI, p.22, 1994).*

Com a duplicação da rodovia Presidente Dutra iniciada em 1965 e entregue em 15 de novembro de 1967, consolida-se a “vocação” industrial direcionada para a região administrativa de São José dos Campos. Dentro desse contexto histórico o segundo Plano Diretor Integrado do Município de São José dos Campos é elaborado – listando entre outros investimentos em infra-estrutura, estradas, energia elétrica e federal em telecomunicações, assim como a existência de rede urbana moderna adequada ao atendimento do setor terciário (saúde, saneamento básico, educação, transporte e habitação)...

6.1 Segundo Plano Diretor de São José dos Campos: (1968-1970)

Segundo Bologna, (2000, p.126), os aspectos relevantes abordados no segundo PDDI de São José dos Campos – (1968 – 1969), no tocante ao Planejamento Viário são as seguintes:

“O Planejamento viário foi concebido como uma espinha dorsal do Plano Diretor destinada a dar unidade e organicidade ao todo urbano e para conduzir e induzir a ocupação do solo.”

A mesma autora coloca - que este modelo viário da cidade de São José dos Campos está baseado em um novo paradigma, e nasce da **Teoria Geral dos Sistemas**.

“Além desses objetivos básicos, houve a preocupação em completar as interrupções na trama urbana, a fim de fornecer um apoio estrutural ao adensamento desejado.”

Um dos aspectos fundamentais para a otimização dos custos e desempenho do sistema viário urbano é a hierarquização das vias. Por hierarquização entende-se o estabelecimento de critérios diferenciados de projeto geométrico, com base nas funções previstas para cada categoria de via. (MORETTI, 1986, p. 3).

A hierarquização possibilita uma significativa redução dos custos de implantação e manutenção, além de uma maior racionalidade entre as diversas funções, por vezes conflitantes, que uma via deve simultaneamente atender. (MORETTI, 1986, p. 03).

A estrutura viária de São José dos Campos foi hierarquizada conforme apresentado a seguir: a) Rodovia Presidente Dutra, b) Via de Integração – V1, c) Vias de Acesso – V2, d) Avenidas Paralelas – V3, e) Avenidas Perpendiculares – V4, e) Ruas, e f) Ruas de Pedestres.

Entretanto, a Lei do Plano Diretor, aprovado em 1971, reduz significativamente as diretrizes viárias constantes do Caderno Técnico do Plano, conforme relacionado a seguir:

1 – Avenida de ligação norte-sul (Via de acesso) – Fundo de Vale.

Executada parcialmente com a implantação da Avenida Teotônio Vilela;

2) Avenida de ligação Leste-Oeste – Estrada Velha Rio São Paulo.

Executada parcialmente;

3) Alargamento, pavimentação e iluminação da Avenida São José entre a Rua Cel. Madeira e a ponte sobre a EFCB.

Executada;

4) Obrigatoriedade de reserva de faixa para implantação das vias marginais à Dutra.

Executada;

Os trechos executados encontram-se destacados na Estrutura Viária Urbana de São José dos Campos – (Figura 25).

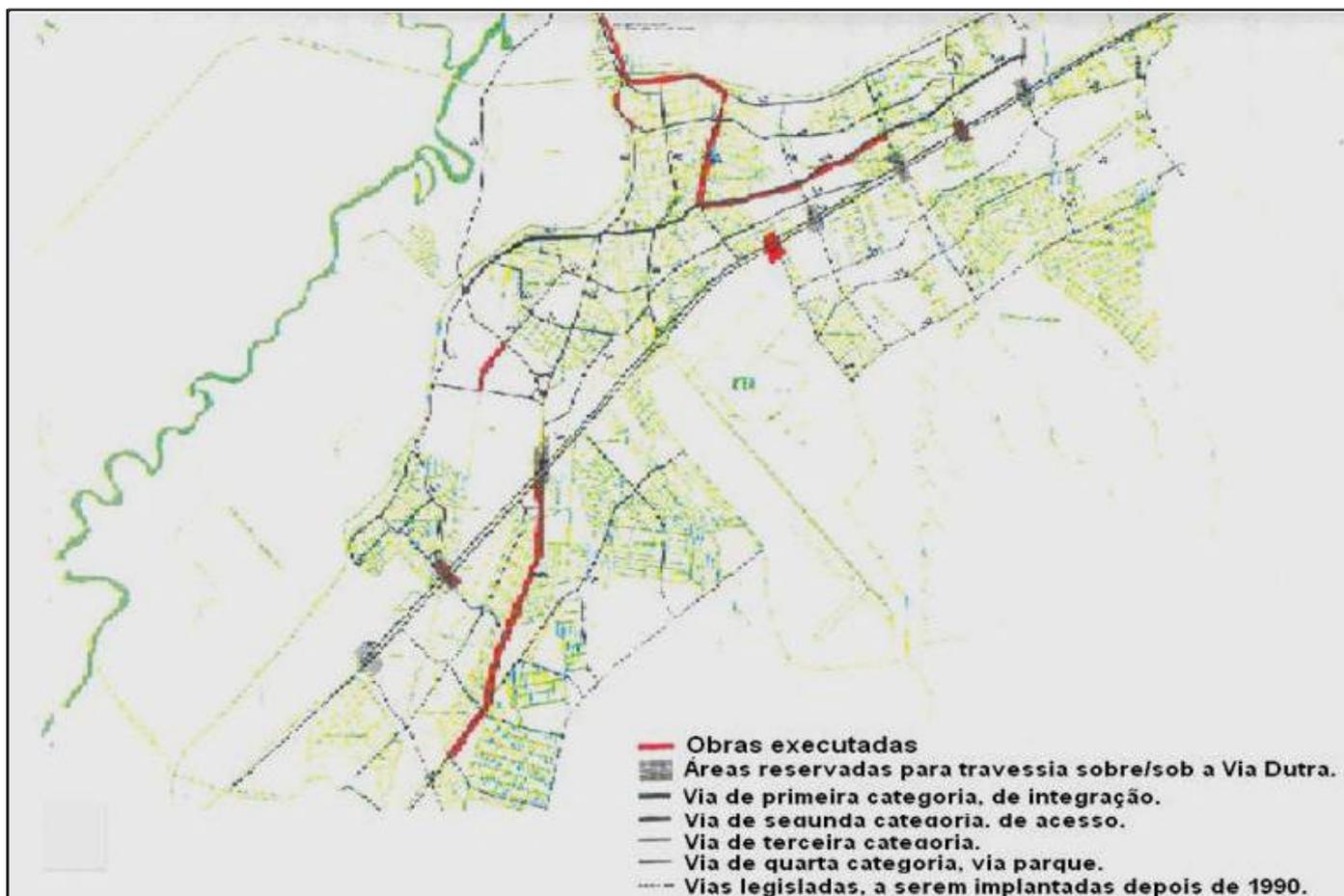


Figura 25: Estrutura Viária de São José dos Campos
Fonte - Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado 1969.

A evolução urbana nessa época colocou a cidade em face de graves problemas como baixa densidade, descontinuidade da trama, a área urbana cortada por uma rodovia cujo tráfego tendia a crescer, problemas topográficos dificultando a drenagem e o esgoto, a cidade cortada por outro tráfego intermunicipal (para Campos do Jordão), carência de pavimentação, diminuindo opções para tráfego.

Por outro lado, persistindo as tendências do desenvolvimento, em escalas nacional e estadual, o Município estaria destinado a receber parcela não dimensionada com a racionalização do uso do solo e com o estabelecimento de diretrizes para a expansão urbana e o adensamento da população na área urbanizada.

Dentro do perímetro urbano e de expansão urbana a Zona de Atividades Centrais (ZC).

Para essa localidade conforme (BOLOGNA, 2000, p. 112) *Procurou-se dar-lhe certa linearidade, estendendo o Centro para o Sul, na direção do Parque Santos Dumont (área projetada para abrigar o Paço Municipal) e Vila Ady-Ana. As atividades comerciais, burocráticas e educação seriam as principais a serem desenvolvidas na ZC. Estava prevista, ainda, a exigência de vagas de estacionamento para resolver, a médio e longo prazo, este inevitável problema -.* (Figura 26).

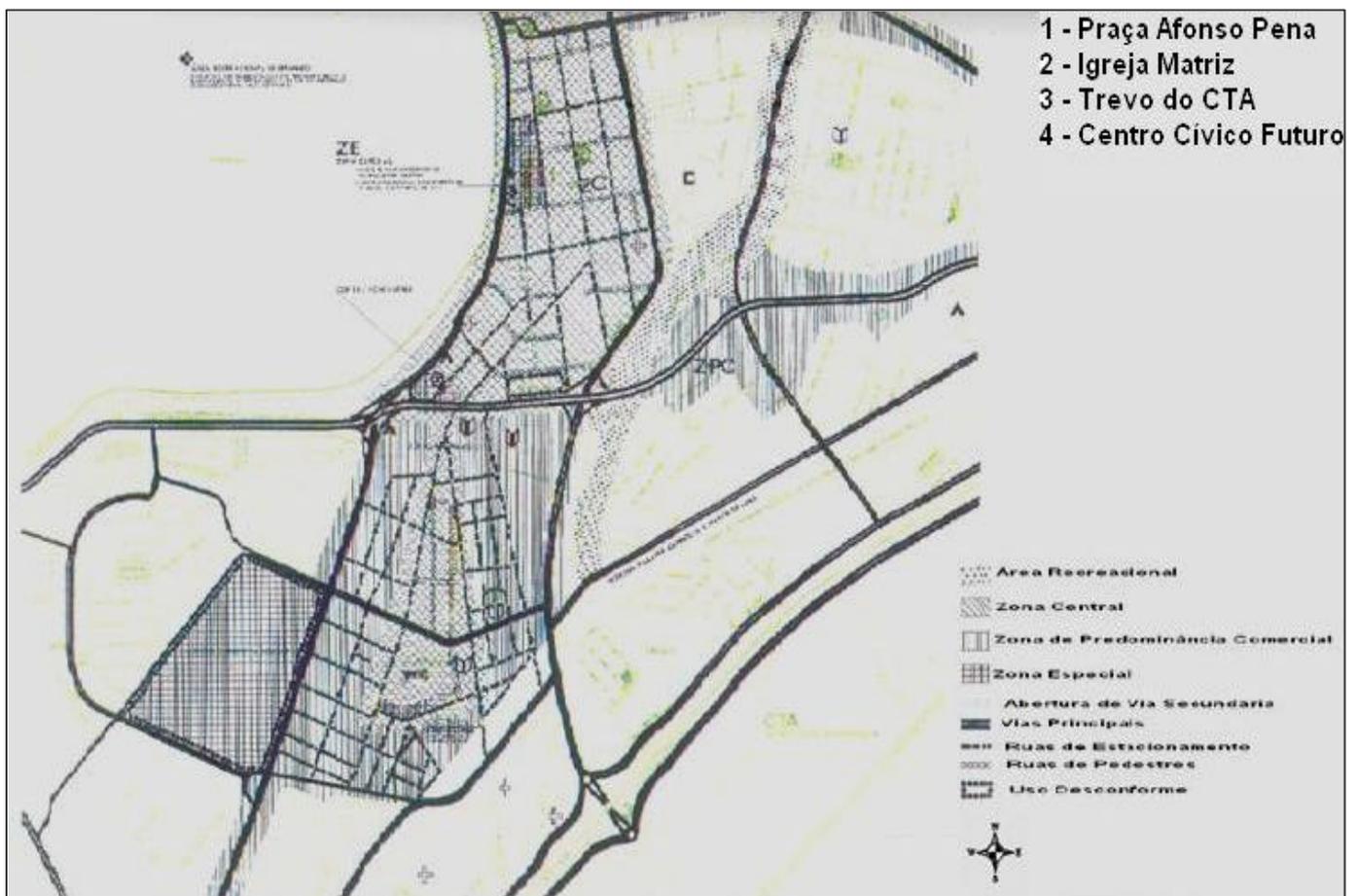


Figura 26: Zona Central da cidade de São José dos Campos.

Fonte - Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado 1960.

Integrado ao zoneamento foi proposto um projeto urbanístico para esta zona de uso, onde as edificações estariam sujeitas a recuos obrigatórios no térreo, formando

galerias cobertas sobre calçadas alargadas, assim como o fechamento de algumas vias para veículos, visando elevar o padrão de uso da cidade.

7 Divisão regional para o Brasil, regionalização – 1970

No governo militar de Emílio Médici (1969-1974), mais precisamente em 1970, Geógrafos do IBGE/IBG determinam um modelo regional brasileiro/regionalização que pudesse servir para fins de planejamento (**Regiões de Planejamento**), oferecendo subsídios para a política de desenvolvimento regional. (Quadro 6):

Ano	Proposta	Região Estabelecida	Critério	Objetivo da divisão regional	Regiões formadas	Observações
1970	Geógrafos do IBGE/IBG	Regiões de Planejamento	Combinação de critérios de homogeneidade e de vida de relações.	-Determinar um modelo regional brasileiro que pudesse servir para fins de planejamento, oferecendo subsídios para a política de desenvolvimento regional. (PERIDES, 1994. p. 89). - Definir áreas para a implementação de certos órgãos de desenvolvimento regional tais como: Superintendência de Desenvolvimento, órgãos de Planejamento Regional em áreas menores (CODEVASP, SUDEVASF), Projetos de desenvolvimento (PRODEPAN, PRODEGRAND, PRODEPAR).	Regiões de Planejamento	- Um problema para a definição desse tipo de modelo regional prendia-se à definição da própria natureza desse tipo de região de planejamento, se resultante de uma efetiva associação dos critérios de homogeneidade e de vida de relações, ou se o uso alterado desses dois critérios, que seriam em princípio excludentes. (GALVAO & FAISSOL, 1969).

Quadro 6: Regiões de Planejamento do Brasil – 1970.

Fonte: Fonte: Bezzi (1996 apud PERIDES, 1992, 1994).

Em 1972 Geógrafos do IBGE/IBG, fornecem um modelo de divisão regional que fosse mais apropriado à política de desenvolvimento administrativa; oferecendo aos planejadores, no que concerne à organização e regionalização do espaço brasileiro, as **Regiões Funcionais Urbanas**. (Quadro 7):

A n o	Proposta	Região Estabele- cida	Critério	Objetivo da divisão regional	Regiões formadas	Observa- ções
1972	Geógrafos do IBGE IBG	Regiões Funcionais Urbanas	Vida de relações com base nas áreas de influência e na hierarquia urbana	-Fornecer um modelo de divisão regional que fosse mais apropriado à política de descentralização administrativa; oferecer aos planejadores , no que concerne à organização e regionalização do espaço brasileiro, novos subsídios válidos para as políticas de desenvolvimento local, regional e nacional. (IBG/IBGE, 1972:7). -Definir um sistema hierarquizado de divisões territoriais e de cidades que pode servir de modelo tanto para uma política regionalizada de desconhecimento como para orientar a racionalização no suprimento dos serviços de infraestrutura urbana através da distribuição espacial mais adequada. No campo administrativo, pode servir de modelo para aperfeiçoar a máquina administrativa, eliminando a excessiva centralização executiva introduzindo critérios nacionais de localização dos investimentos e das atividades setoriais dos governos estaduais e federal. Poderá contribuir assim para que a atividade da administração pública aumente sua racionalidade através de uma organização territorial tanto na programação das atividades correntes como na programação dos investimentos necessários à ampliação dessas atividades. (IBG/IBGE,1972:9).	Em 1972, 10 Regiões Urbanas: Belém, Fortaleza, Recife, Salvador, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, São Paulo, Curitiba, Porto Alegre, Goiânia. Em 1983, 11 Regiões Urbanas: Região de influência de Manaus, Região de influência de Belém, Região de influência de Salvador, Região de influência de Belo Horizonte, Região de influência de Rio de Janeiro, Região de influência de São Paulo, Região de influência de Curitiba, Região de influência de Porto Alegre, Região de influência de Goiânia.	A divisão do Brasil em Regiões Funcionais Urbanas foi publicada em 1972 e atualizada em 1983.

Quadro 7: Regiões Funcionais Urbanas – 1972.

Fonte: Bezzi (1996 apud PERIDES, 1992, 1994)

O processo de regionalização cada vez mais complexo vinculou-se desta forma ao planejamento regional, e passou a ser utilizado pelos governos como instrumento indicativo dos caminhos a serem seguidos para o desenvolvimento do país, indicando as possibilidades de organização futura do território, as possibilidades de valorização e desvalorização de regiões, a inclusão ou exclusão de cidades e de atividades econômicas, a integração ou a desintegração.

O programa de governo que marca este período militar denomina-se Metas e Bases para ação do Governo, complementado pelo **I PND (Plano Nacional de Desenvolvimento e Social - 1972/1974)**, o modelo de desenvolvimento tinha como objetivo principal alterar o modo de organização do Estado e das instituições para transformar o Brasil, atendendo alguns objetivos: a) colocar o Brasil na categoria das nações desenvolvidas; b) duplicar até 1980 a renda per capita; c) crescimento anual do PIB entre 8% e 10% ao ano.

O conceito de pólos de desenvolvimento ganhou força como instrumento de planejamento regional, dado pela política de desenvolvimento regional junto às estratégia sócio-econômica ligada a implantação de pontos para aplicação de força, e dos eixos rodoviários estruturando uma rede hierárquica, cuja maior expressão é a teoria e a prática dos pólos de crescimento de Perroux.

No Brasil, a partir da crise de 1973, a estratégia governamental se tornou mais seletiva, atuando não mais numa escala macro-regional e sim sub-regional, através da implantação de pólos de crescimento. Poucos foram os países do mundo que levaram tão longe as idéias de Perroux como o Brasil. Sob a perspectiva da acumulação capitalista, a ideologia dos pólos de desenvolvimento mostrou-se o modelo mais adequado para a organização do território proposta pelo estado autoritário, uma vez que envolvia a criação de locais privilegiados, capazes de interligar os circuitos nacionais e internacionais de fluxos financeiros e de mercadorias. (EGLER, 2006, p. 214).

Na lógica da construção perrouxiana, “o espaço da economia nacional não é território da nação, mas o domínio abrangido pelos planos econômicos do governo e dos indivíduos”, submetido a um campo de forças, onde a nação pode ser comportar “ou como um lugar de passagem destas forças ou como um conjunto de centros ou pólos de onde emanam ou convergem algumas delas”. (PERROUX, 1961, p. 114).

Esta inexorabilidade da lógica da polarização afastou a regionalização de suas determinações sociais e política privilegiando o papel do planejamento regional como instrumento de ordenação do território (BOISIER, 1979 apud EGLER, 2006, p. 214).

Conforme Ferrari (1991, p 29,30) a Constituição da República Federativa do Brasil desde 1967, previa mediante lei complementar federal nº 14, o estabelecimento de regiões metropolitanas no Brasil, e somente em 8/6/1973, foi criado 08 (oito) áreas metropolitanas no País. A delimitação da região metropolitana de São Paulo foi fixada pelo decreto estadual nº 52.276 de 12/12/1970, e confirmada pela lei complementar estadual nº 94 de 29/5/1974, e finalmente o decreto nº 6.111 de 05/05/1975, que regulamentou essa lei Complementar nº 94 e especificou os órgãos que constituem o Sistema de Planejamento e Administração Metropolitana.

Acreditava-se então que o conceito de região funcional dava conta da explicação do fenômeno regional em si. No Estado de São Paulo, a partir dos anos 60, a política regional se apoiou na divisão de técnicas de análise regional calcadas na identificação de regiões funcionais. E o mesmo aconteceu no Brasil, através dos estudos do IBGE. Era a regionalização como mecanismo indutor do desenvolvimento econômico, já que essas regiões serviriam de base para definição dos planos e programas regionais do Estado. (SILVA NETO, 2003, p.364), (Quadro 8).

AUTOR	CONCEITO DE REGIAO POLARIZADA/FUNCIONAL/ NODAL	CONCEITO DE REGIAO HOMOGENEA/FORMAL/ UNIFORME	OBSERVAÇÃO
Jullard. E. (1965)	“A região polarizada representa pois uma delimitação, sob o ponto de vista dinâmico do espaço geográfico e, o que é importante, o centro e a região definem sinteticamente o comportamento da região como uma rica convergência de fatores variáveis com o tempo, o espaço e as funções”.	“... É o espaço uniforme segundo determinados elementos e fatores de sua convergência”.	—
GEIGER, P.P. (1967)	“Regiões Polarizadas seriam áreas dependentes de um mesmo centro de atividades Terciárias”.	“... o espaço homogêneo é uma forma de organização em torno da produção, o seu conhecimento é fundamental para a compreensão do conceito das regiões e para política de planejamento... esta organização se confunde com o próprio conceito de região...”.	—
BOUDEVIL LE, J.R. (1973)	“Espaço heterogêneo cujas diversas partes são complementares e mantém entre si, especialmente com os pólos dominantes, mais intercâmbio do que com regiões vizinhas”.	“... corresponde a um espaço contínuo ou zonas com características muito semelhantes de densidade e estrutura da população, nível de renda, atividades industriais e agrícolas. De modo geral, a estrutura econômica desses espaços homogêneos se identifica como regiões monocultoras agrícolas ou regiões industriais monolíticas”.	Este autor trabalha com um terceiro conceito de região: o de região plano. “Região Plano é um espaço contíguo de uma mesma decisão... representa um instrumento colocado nas mãos de uma autoridade... a fim de que seja atingida a meta econômica determinada”.
FAISSOL, S. (1973)	“Regiões funcionais constituídas de agregados de unidades espaciais (municípios), formando unidades maiores por via de associação funcional. Relações entre os lugares e	“Regiões homogêneas constituídas de agregados e unidades espaciais (municípios) formando unidades maiores (microrregiões) à base de	*Dois métodos têm sido utilizados para a delimitação das regiões funcionais/nodais: (1) A

	complementaridade estrutural seriam conceitos essenciais, geradores destas relações e acessibilidade seria um ingrediente básico desta forma de organização” (p.71)*	critérios que definem atributos dos lugares considerados”. (p.71)	Teoria dos Grafos (Nystuem e Darcy); (2) Estatística derivada da Cadeia de Markov (Brown e Horton).
HILHORST, J.G.M (1975)	“A noção de região polarizada pode ser aproximada de um campo magnético, onde certos centros (cidades) desempenham função de pólos, atraindo a população e atividade, enquanto atua como centro de decisão em relação à região Polarizada”. *	“A região homogênea, também chamada de região ‘estatisticamente homogênea’, é constituída pela combinação de áreas que ostentam certa uniformidade estatística. Para se ter uma região homogênea, é preciso que haja contigüidade geográfica, isto é, as áreas consideradas devem ser vizinhas”.	*Região Polarizada – ao se determinar a intensidade relativa dos diversos fluxos, pode-se delimitar as ‘fronteiras’ da região polarizada, que variam no decorrer do tempo.
HARTSHORNE, R. (1978)	“Região funcional ou nodal, na qual a unidade é conferida pela organização em torno de um nó comum, que pode ser a área núcleo de um estado, ou uma cidade no centro de uma área de relações comerciais”.	“A região formal (ou região uniforme) na qual toda a área é homogênea quanto ao fenômeno ou fenômenos considerados”.	—
DUARTE, A. C. (1980)	“... a região funcional é a que expressa relações entre áreas, através de fluxos, de movimentos”. (p.14) “... a região funcional ou urbana foi privilegiada como a região, a base para a operacionalização das ‘estratégias’, para atingir o ‘desenvolvimento’”. (p.15)*	“Região homogênea ou uniforme era conceituada apenas como uma área onde se identificaria semelhança essencial de alguma característica ou variedade econômica e se poderia ter tantas regiões quantas fossem as características selecionadas...”. (p.15)	*Em alguns trabalhos ficou explícito que região era, apenas, uma interação ou conexão maior entre lugares. (Brown & Horton, 1970)
CAPEL, H. (1981)	“Las regiones polarizadas, organizadas por una red urbana, pasan a ser consideradas ejemplos de sistemas abiertos y estudiadas a partir de la teoría de los sistemas”.	—	—
DUMOLAR D, P. (1982)	“La funcionalidad puede aparecer como un primer factor de cohesión regional... Los movimientos se escriben sobre el terreno en redes cuyas intersecciones adquieren una cierta nodalidad; estos nudos se jerarquizan en función de los flujos que diregen y articulan superficies cuyo tamaño es proporcional al lugar de la ciudad en la jerarquía. Del movimiento nace así la vida, del punto, la superficie, de la polarización, la región”.	“La región homogénea es sin duda una forma sencilla que corresponde a una economía de predominio rural, minero o com industrias de débil tecnología ... se intenta a veces aprehender la homegeneidad com criterios que se refieren al paisaje y la economía cuando probablemente habría que hacerlo en el terreno de las mentalidades colectivas, de modelos y de arquetipos ampliamente compartidos. Puede así que regiones económicamente heterogéneas sean culturalmente homogéneas”.	—
VALENTÍ, J. V. (1983)	“... cabe que se establezca ciertas unidades espaciales, a partir de sectores heterógeneos desde um punto de vista formal. Se trata de unidades basadas en haces de relaciones a partir de um determinado centro, que podemos considerar um nodo (regiones nodales) o um polo de acción socioeconómica (regiones polarizadas).Frecuentemente estos centros corresponden a núcleos urbanos destacados”. (p.327)	“La región natural, la región geográfica o la región paisajística presentan una cierta homegeneidad en sus caracteres, lo que suele traducirse en una cierta igualdad o regularidad de formas, en una cierta uniformidad. En este sentido pueden agruparse todas ellas dentro de las llamadas regiones de homegeneidad formal, fonnales o uniformes”. (p.327).	—
CORRÊA, R. L. (1986)	“As regiões funcionais são definidas de acordo com o movimento de pessoas, mercadorias, informações, decisões e idéias sobre a superfície da Terra. Identificaram-se assim, região de tráfico rodoviário, fluxos telefônicos ou matérias-primas industriais, migrações diárias para o trabalho, influência comercial das cidades, etc.”. (p.35)	“Por região homogênea estamos nos referindo à unidade agregada de áreas, descrita pela invariabilidade (estatisticamente considerada) de características analisadas, estáticas, sem movimento no tempo e no espaço: a densidade de população, a produção agropecuária, os níveis de renda da população, os tipos de clima e as já mencionadas regiões naturais”. (p.34)	Convém frisar que as regiões homogêneas e funcionais tendem a ser mutuamente excludentes no mundo capitalista, pois dizem respeito a fenômenos que se comportam, cada um deles como espacialidade própria. (p.35)

Quadro 8: Conceito de Região Funcional/Polarizada/Nodal e Região Homogênea/Forma/Uniforme

Fonte: PERIDES, P.P. *A divisão regional do Brasil de 1945 – realidade e método*. Revista Orientação, São Paulo, USP, v.9, p. 15-22, setembro, 1992.

_____. *A divisão regional do Brasil de 1968: propostas e problemas*. Revista do Departamento de Geografia, São Paulo, USP, v.7, n.87-94, 1994.
Organização: Modificado de BEZZI, M.L. 1996.

No plano setorial do **I PND (Plano Nacional de Desenvolvimento e Social - 1972/1974)**, destaca-se entre outros, a SUDEPE (Superintendência do Desenvolvimento da Pesca), o INCRA (Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária), o PROTERRA (Programa de Redistribuição da Terra e de Estímulos à Agroindústria do Norte e do Nordeste), o PROAGRO (Programa de Garantia de Atividade Agropecuária) o PIS (Programa de Integração Social) o POLOCENTRO (Programa de Desenvolvimento do Cerrado) e o PIN (Programa de Integração Nacional) nele o Governo Federal elaborou e colocou em execução um ambicioso plano rodoviário que objetiva integrar todo o território nacional, o investimento previsto no setor de transporte era de 9% do PIB.

Em 1973 foi instituído o Plano Nacional de Viação, que definiu o sistema rodoviário federal, composto por oito rodovias radiais, com ponto inicial em Brasília; quatorze rodovias longitudinais, no sentido norte-sul; 21 rodovias transversais, no sentido leste-oeste; 29 rodovias diagonais e 78 rodovias de ligação entre cidades (GORDINHO, 2003, p.135).

O programa de integração nacional (PIN) definiu o sistema rodoviário federal, composto por (8) oito rodovias radiais, com ponto inicial em Brasília; (14) quatorze rodovias longitudinais, no sentido norte-sul; (21) vinte e uma rodovias transversais, no sentido leste-oeste; (29) vinte e nove rodovias diagonais e setenta e (78) oito rodovias de ligação entre as cidades.

O DNER coordenou o planejamento das rodovias com os departamentos estaduais. Portanto, compreende (5) cinco tipos de rodovias federais: radiais, longitudinais, transversais, diagonais e de ligação, identificadas pelas letras “BR” seguidas de um número. (Figuras 27, 28, 29, 30 e 31).



Figura 27: Organização das rodovias no território brasileiro.
Fonte – Ministério dos Transportes.

Rodovias Radiais – prefixo BR – 0XX, partem da cidade de Brasília em qualquer sentido. Sua numeração vai de 1(um) a 100 (cem) aumentando a partir do norte no sentido horário. Ex.: Br – 10 (Belém-Brasília); Br – 40 (Brasília – Rio de Janeiro); Br – 50 (Brasília-São Paulo).



Figura 28: Organização das rodovias no território brasileiro.
Fonte – Ministério dos Transportes.

Rodovias Transversais – prefixo BR – 2XX, traçadas na direção dos paralelos (sentido leste-oeste). Sua numeração vai de 201 (duzentos e um) a 300 (trezentos) aumentando de norte para sul. Ex.: Br – 210 (Perimetral Norte): Macapá (AP) - Mitu (AM); Br – 230 (Transamazônica); João Pessoa (PB)-Benjamim Constant (AM).



Figura 29: Organização das rodovias no território brasileiro.

Fonte – Ministério dos Transportes.

Rodovias Longitudinais – prefixo BR – 1XX, traçadas na direção dos meridianos (sentido norte-sul). Sua numeração vai de 101 (cento e um) a 200 (duzentos) aumentando de leste para oeste. Ex.: Br – 101 Osório (RS)-Fortaleza (CE); Br – 116 Jaquarã (RS)-Fortaleza (CE); Br – 174 Manaus (AM)-Boa Vista (RR).



Figura 30: Organização das rodovias no território brasileiro.
Fonte – Ministério dos Transportes.

Rodovias Diagonais – prefixo BR- 3XX, traçadas diagonalmente. Sua numeração vai de 301 (trezentos e um) a 400 (quatrocentos). Ex.: Br – 319 Porto Velho (RO)-Manaus (AM); Br-364 Cuiabá (MT)-Porto Velho (RO).



Figura 31: Organização das rodovias no território brasileiro.
Fonte – Ministério dos Transportes.

Rodovias de Ligação – 1 prefixo BR- 4XX, ligam as anteriores entre si. Sua numeração vai de 401 (quatrocentos e um) a 500 (quinhentos).

A relação descritiva de todo o sistema rodoviário federal pode ser vista em -
(Anexo 1).

O período a partir de 1973, com a crise do petróleo mudou o foco da política de transporte. O governo redimensionou os investimentos nos transportes ferroviários e hidroviários; estimulou a construção da malha ferroviária, dos terminais de minério e grãos e a expansão da marinha mercante. Mas entre 1976 e 1978, com o agravamento da crise internacional e o esgotamento do padrão de crescimento do Estado brasileiro, impôs-se uma política de contenção dos dispêndios públicos, que levou à interrupção dos investimentos programados, atingindo frontalmente o setor de transportes. (GORDINHO, 2003 p. 23).

Conforme Cappa (2007, p.7), as rodovias (Anhangüera, Bandeirantes, D. Pedro I, Adhemar de Barros e Santos Dumont, que representa posição estratégica por permitir acesso a todo o Estado de São Paulo, além de outros estados expressivos do País, como Rio de Janeiro, Minas Gerais e Paraná.), constituíram-se, durante o século XX, como indutores do desenvolvimento regional, pois foram importantes para atrair empresas de diversos segmentos econômicos e assegurar a muitas cidades pólos posição de entroncamento viário. (Figura 32).



Figura 32: Mapa Rodoviário do Estado de São Paulo. Secretaria de Transportes, 2003.

Fonte: Atlas histórico ISTOE Brasil.

Conforme Cappa (2007, p.71), A Rodovia Anhangüera constituiu-se como **primeiro** indutor do desenvolvimento regional paulista ao atrair empresas de diversos segmentos econômicos no seu entorno. Inicia pela capital paulista e municípios do oeste de São Paulo, passando pelos municípios de Jundiaí, Vinhedo, Valinhos, Indaiatuba, Campina, Hortolândia, Sumaré, Nova Odessa, Americana até chegar a Limeira.

A Rodovia Santos Dumont é considerada pelo mesmo autor o **segundo** indutor do desenvolvimento regional paulista e variável de atração de empresas. Esta rodovia permite acesso ao Aeroporto Internacional de Viracopos, ao Distrito Industrial de Campinas (DIC), às cidades que intergram a RMC, ao entorno de Sorocaba, à região de Piracicaba, à fronteira com os estados de São Paulo, Mato Grosso e Paraná e ainda à Hidrovia Tietê-Paraná.

O **terceiro** indutor do desenvolvimento regional paulista para Cappa, (2007, p.71), está concentrado entre as Rodovias Dom Pedro I e Governador Ademar de Barros (conhecida como Campinas-Migi Mirim). A Dom Pedro I permite acesso aos municípios de Guarulhos (SP), Vale do Paraíba (SP), ao Sul do Estado de Minas Gerais e ao Rio de Janeiro, interligando a Rodovia Anhangüera à Rodovia Dutra. Este espaço segundo o mesmo autor caracterizou-se pela presença de atividades comerciais e de serviços voltados para atender a população da macro-região de Campinas por meio de grandes hipermercados shopping centers e empresas de serviços de apoio às atividades industriais, como transporte, logística, comunicações e comércio exterior, por exemplos.

Com o II Plano Nacional de Desenvolvimento (1975/1979) do governo de Ernesto Geisel (1974-1979)²⁰ o modelo de desenvolvimento adotado deveria consolidar a influência de fatores internacionais, principalmente quanto à crise de energia (crise do petróleo). Desenvolver as novas frentes no Nordeste, na Amazônia e no Centro-Oeste era um

²⁰ Conforme Ferrari (1991, p. 18), o Presidente Geisel, reconheceu que para “atender aos objetivos sociais do II PND, deve-se executar uma política social articulada que não constitua simples consequência da política econômica, mas que tenha objetivo próprio”. Acredita-se, portanto, que o crescimento econômico, por si só, é capaz de provocar as indispensáveis mudanças sociais.

dos desafios a superar. Para alcançar os objetivos, seriam realizados as seguintes tarefas: a) ajustar a economia de acordo com a escassez de petróleo; b) consolidar uma sociedade industrial moderna e competitiva; c) política energética é decisiva na estratégia nacional; d) ocupação da Amazônia e Centro-Oeste através do programa Polamazônia; e) integração com a economia mundial, principalmente na exportação de manufaturados e produtos primários (agrícolas e minerais). Os investimentos previstos para o setor de transporte eram de 1,7 % do PIB.

Os investimentos foram orientados para harmonizar a estrutura da produção à demanda, permitindo a interligação das regiões de grande potencial econômico. Esse movimento de **desconcentração** industrial e a conseqüente interiorização do desenvolvimento ocorreram nas áreas mais dinâmicas e, de acordo com (CANO, 1988) em função dos seguintes fatores: implantação de refinarias de petróleo nas regiões de Campinas e de São José dos Campos e consolidação do principal pólo petroquímico do País na região do Litoral; implementação do PROÁLCOOL, com maiores reflexos nas regiões de Campinas e Ribeirão Preto; implantação de institutos de pesquisa e de grandes plantas dos setores eletrônico, de informática e de telecomunicação na região de Campinas; implantação do complexo aeronáutico e militar do Vale do Paraíba.

A 10 de setembro de 1975 o governo da União encaminhou ao Congresso Nacional projeto de lei dispendo sobre a inclusão do Sistema Nacional dos Transportes Urbanos no Sistema Viário Nacional e criando a E.B.T.U. – Empresa Brasileira de Transportes A.B.T.U. tem por função coordenar e racionalizar a execução de uma política nacional de transportes urbanos, compatibilizando as políticas metropolitanas e locais dos transportes urbanos com a os planos integrados de desenvolvimento das respectivas regiões envolvidas e com a política nacional de desenvolvimento urbano; promover e realizar o desenvolvimento da tecnologia de transporte urbanos; opinar quando à prioridade e à viabilidade técnica e econômica de projetos de transportes urbanos; promover e coordenar o esquema nacional de elaboração, análise e implementação dos planos diretores de transportes metropolitanos e municipais urbanos -

F.N.D.U., e outras funções. Esse F.N.D.U. financiará, entre outras obras e atividades: implantação e melhoria do sistema viário, transportes urbanos, saneamento do meio ambiente, segurança pública, equipamentos sociais e culturais urbanos, etc., e elaboração de programas e projetos prioritários destinados a promover o desenvolvimento urbano. (XAVIER, 2004, p.336).

A chamada década perdida de 1980 e a queda do crescimento e dos investimentos agravaram a situação²¹. O setor de transporte foi afetado radicalmente pela perda de recursos que atingiu todas às áreas de infra-estrutura básica. O foco sobre a inflação fez com que se adotasse um rígido controle dos preços e das tarifas públicas. O Estado desenvolvimentista, sem capacidade de investimentos atingia seu fim, os capitais privados se mostraram desinteressados pela infra-estrutura e seus longos prazos de retorno. O momento internacional já estava regido pelo processo de globalização, seus critérios e sua velocidade.

A crise no início da década de 1980 e a conseqüente retração industrial atingem menos o interior que a metrópole, consolidando a sua indústria. A política de incentivos à exportação aliada às unidades modernas foi um dos fatores principais dessa consolidação. Em São José dos Campos isso foi marcante com a indústria bélica e aeronáutica. Ao final da década, com o corte dos investimentos estatais em nível federal, motivada pelas mudanças no cenário internacional, provocando grande crise nessas indústrias, levou à uma acelerada mudança, ainda em andamento, na vida econômica da cidade. (PLANO DIRETOR, p. 22, 1994).

Conforme (GONÇALVEZ, 2005, p. 12) referindo-se a região do Vale do Paraíba “Os pólos regionais de desenvolvimento criam entre si eixos de ligação, que tendem a ser servidos por infra-estrutura que os tornam atraentes para a instalação de indústrias (formando zonas de concentração industrial) estabelecendo em sua área de influência uma

²¹ Década perdida – 1981 até 1992, a crise do crescimento com endividamento visto no ano de 1974, levado ao “Milagre Econômico”, não durou muito, nos anos 80, mostrou-se prejudicial devido ao forte endividamento externo adquirido (dívida externa), conforme Singer. P.(2003, p. 21, 83), com a crise do petróleo em 1973, a situação agravou-se criaram um desequilíbrio nas contas externas do Brasil e os déficits progressivos foram cobertos por um crescente fluxo de novos empréstimos externos (petrodólar) feitos por bancos privados, e o fluxo industrializador se dirigiu principalmente à Ásia oriental: Hong Kong, Coréia do Sul, Taiwan, Singapura...

Conforme Silva Neto (2003, p.365), no tocante as 43, regiões de governo criadas “(...) iniciavam a prática de novas idéias de descentralização e de participação democrática na organização regional do Estado. Essa iniciativa poderia ter suscitado mudanças na forma de observar transformações nas regiões historicamente construídas. Mas isso não aconteceu. É que as regiões de governo talvez não tenham originado de uma nova compreensão do conteúdo regional, de sua dimensão geográfica²², mas apenas de seu âmbito político-administrativo.”.

Em 1984 criaram-se essas regiões de governo, através do Decreto (nº. 22.970), de novembro de 1984, que foram compatibilizadas com 11 regiões administrativas criadas anteriormente pelo (Decreto nº26.581, de janeiro de 1967, e posteriormente pelo Decreto (nº 32.141) de 14 de agosto de 1990, com 14 **regiões administrativas** até então vigente. (Figura 34).



Figura 34 – Região administrativa do Estado de São Paulo.

²² Na visão regional – geográfica o autor trata da discussão que converge para a expressão territorial da própria política.

Fonte: Anuário Estatístico de São Paulo, ESEADE, 1995 e Malha Municipal do Brasil, IBGE, 1994.

Com o deslocamento de estabelecimentos industriais e de serviços para o interior. O mesmo interior que tem limites e envolve as áreas consideradas mais dinâmicas do estado de São Paulo que são aquelas (para confirmar a tese discutida nesta pesquisa) cuja rede viária (autopistas, principalmente) e de comunicações (já contando com fibras óticas) são as mais densas do país; é nesse interior que estão os embriões dos tecnopolos de São Carlos, Campinas e São José dos Campos.

O efeito intra-regional configurado no estado paulista pode ser observado nesse mapa de Pólos Regionais no estado de São Paulo. (Figura 35)

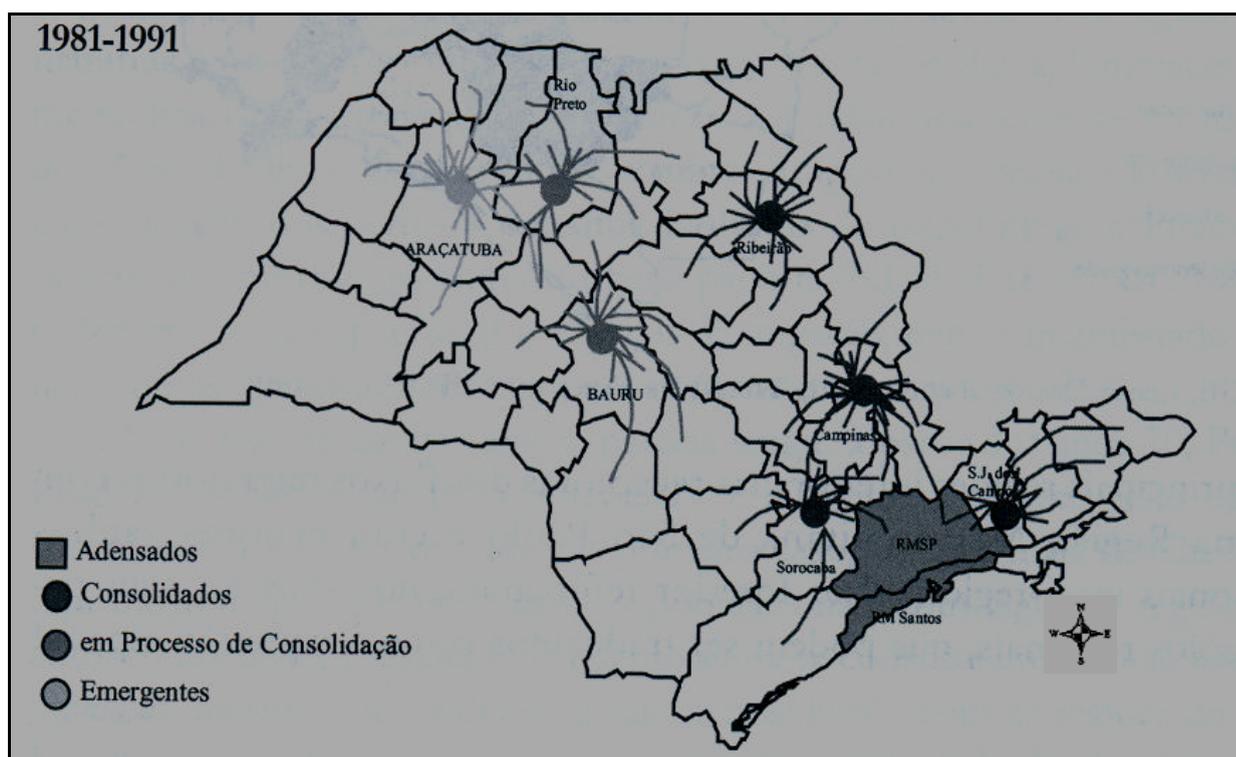


Figura 35: Pólos regionais do Estado de São Paulo.

Fonte: Anuário Estatístico de São Paulo, ESEADE, 1995 e Malha Municipal do Brasil, IBGE, 1994.

A ampliação da modernização das redes telecomunicação implantada no país em meados dos anos 80, permitem que a integração do território se concretize de outra forma, ou seja, através da telefonia e de outros serviços de telecomunicação redinamizando os

centros urbanos, e canalizam vultuosos investimentos de capital, sendo possível captar em parte seu movimento, condicionante a formação das Novas Centralidades.

Na tentativa de dinamizar a economia nacional o governo militar do General João Baptista Figueiredo (1979/1985) lança o **III PND (Plano Nacional de Desenvolvimento)** e do Programa Emergencial que compreendia um pacote antiinflacionário e um pacote agrícola. Alguns pontos de prioridade também foram criados, como: 1) a aceleração da economia, da renda e do emprego (expansão da empresa privada nacional); 2) a melhoria da distribuição da renda (diminuição da pobreza); 3) a redução das disparidades regionais (Nordeste e Amazônia); 4) o equilíbrio da balança de pagamentos (aumento da diversificação das exportações e controle das importações); 5) o controle do endividamento externo (através da redução dos déficits nas transações correntes); 6) o desenvolvimento da agropecuária; 7) desenvolvimento do setor energético; 8) o controle da inflação e 9) o aperfeiçoamento das instituições políticas.

Somente nos dois primeiros anos do governo Figueiredo houve pequeno desenvolvimento econômico, com a complementaridade do parque industrial brasileiro (do departamento II ao departamento I) e a consolidação de alguns projetos de infra-estrutura, como as Hidrovias de Itaipu e Tucuruí, a consolidação do Proálcool, o projeto Grande Carajás e outros.

Contido nas normas da ABNT 2.10.11 – 012/84, no tocante ao sistema rodoviário nacional foram apresentados os critérios geométricos de vias urbanas, de acordo com a função da via são apresentados a seguinte classificação. **Via de transição** aquela que estabelece a ligação entre o sistema rodoviário interurbano e o sistema viário urbano. Apresenta altos níveis de fluidez de tráfego, baixa acessibilidade e pouca integração com o

uso do solo lindeiro²³. **Via arterial** aquela que permite ligações intra-urbanas, com média ou alta fluidez e baixa acessibilidade, apresentando relativa integração com o uso do solo lindeiro. **Via coletora** aquela que recebe e distribui o tráfego proveniente das vias locais e alimenta as vias arteriais. Apresenta equilíbrio entre fluidez e acessibilidade, possibilitando sua integração como o uso do solo lindeiro, quanto à localização de comércio, serviços e outras atividades. **Via local:** aquela que permite o acesso direto às áreas residenciais, comerciais e industriais, apresenta baixa fluidez e alta acessibilidade, caracterizando-se pela intensa integração com o uso do solo lindeiro.

Em escala municipal o plano diretor de São José dos Campos indica diretrizes quanto à expansão urbana da cidade, ligado ao sistema viário intra-urbano e o tráfego de passagem pelo então entroncamento viário.

7.1 O TERCEIRO PLANO DIRETOR DA CIDADE DE SÃO JOSÉ DOS CAMPOS (1988 – 1995)

A Constituição de 1988, além de tornar obrigatória a elaboração de um Plano Diretor de desenvolvimento urbano para as cidades com mais de vinte mil habitantes, introduziu novos instrumentos capazes de concretizar avanços no tratamento da questão urbana. E a Constituição do Estado de São Paulo artigo 181, entretanto, ampliou esta obrigatoriedade para todos os Municípios, tendo como instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão da cidade o Plano Diretor.

A determinação constitucional de que a propriedade deve cumprir sua função social pelo atendimento das exigências fundamentais de ordenação vêm estimulando os grandes municípios a incluírem em seus projetos de lei de Plano Diretor dispositivos capazes de produzir grandes alterações no processo de produção da cidade.

²³ Lindeiro – solo a beira da via.

Na abertura promovida pelos constituintes a favor da chamada **reforma urbana**²⁴, alguns municípios vêm tentando colocar em prática instrumentos há muito reivindicado pelos movimentos populares e meios acadêmicos, entre os quais se destaca o “solo criado” e o imposto progressivo no tempo, aplicado sobre terrenos vazios ou subutilizados (IPTU progressivo).

A Lei Orgânica do Município de São José dos Campos, ou esse conjunto de leis municipais que passou a vigorar em 05 de abril de 1990. Em seu Artigo 110, dispõe que o Poder Público Municipal organizará sua administração e exercerá suas atividades dentro de um processo de planejamento permanente, atendendo às peculiaridades locais, aos princípios técnicos convenientes ao desenvolvimento da comunidade e aos objetivos e diretrizes estabelecidas no Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado.

A abordagem metodológica adotada para a elaboração do Plano segue o modelo de Plano Globalizante ou Comprehensive Planning. Ou seja, na busca da compreensão dos fenômenos políticos, econômicos e financeiros para interferir no processo de desenvolvimento local. Esta orientação está baseada nas Normas estabelecida na Lei Orgânica do Município.

Com relação às diretrizes do desenvolvimento Físico-Territorial, o PDDI de 1995, em São José dos Campos foi elaborado a partir dos dados do Projeto denominado MAVALE - Macrozoneamento da Região do Vale do Paraíba e Litoral Norte do Estado de São Paulo (INPE/CODIVAP-1992). Não se trata de um plano regional específico ligado ao Vale do Paraíba, e sim um projeto desenvolvido através de um esforço conjunto do Instituto Nacional de Pesquisa Espaciais – INPE e do Consórcio de Desenvolvimento Integrado do Vale do Paraíba e Litoral Norte do Estado de São Paulo – CODIVAP (São Paulo, 1992),

²⁴ O Movimento pela Reforma Urbana recupera a proposta do solo criado, transformando-o em alguns aspectos que o tornam um instrumento de enfrentamento das desigualdades sociais na cidade – sendo proposta incorporar nos planos diretores de várias cidades - **Plano de Desenvolvimento Integrado** ligado a esse movimento de reforma.

iniciado em outubro de 1989 com uma equipe multidisciplinar de pesquisadores do INPE que contaram com a colaboração expressiva de outras instituições que atuam na região, este projeto foi estruturado com vistas à consecução de dois objetivos básicos:

a) Dar suporte ao CODIVAP na elaboração de diretrizes de ordenamento do uso do solo que conduzissem ao desenvolvimento harmônico da região, e à proteção do meio ambiente. b) Colocar a disposição da comunidade técnico-científica do País uma metodologia de planejamento regional no uso de produtos de sensoriamento orbital.

Com base nesse trabalho, o PDDI de São José dos Campos aprofunda o conhecimento em nível local dos aspectos físico-geográficos, sociais e econômicos, definindo as potencialidades e limitações para o seu desenvolvimento, culminando na elaboração da Carta de Unidades Territoriais. A partir desta carta, é redefinido o novo perímetro urbano, de expansão e rural do Município, bem como, as áreas que deveriam ser especialmente protegidas, que foram transformadas em quatro Áreas de Proteção Ambiental, gerando a Carta denominada “Macrozoneamento”.

7.1.1 DIRETRIZES VIÁRIAS DE ORDENAMENTO DA EXPANSÃO PERIFÉRICA URBANA

O PDDI, 1995, resultou em projeto geométrico estrutural da rede viária – baseada no traçado constante da carta elaborada - denominada Macroestrutura Viária. Esta propõe a criação de anéis perimetrais periféricos, que permitirão assegurar a médio e longo prazos a acessibilidade e integração de todas as regiões da cidade. Observando que a Região Leste do Município deve ser considerada área de prioridade para este detalhamento. (Figura 36).

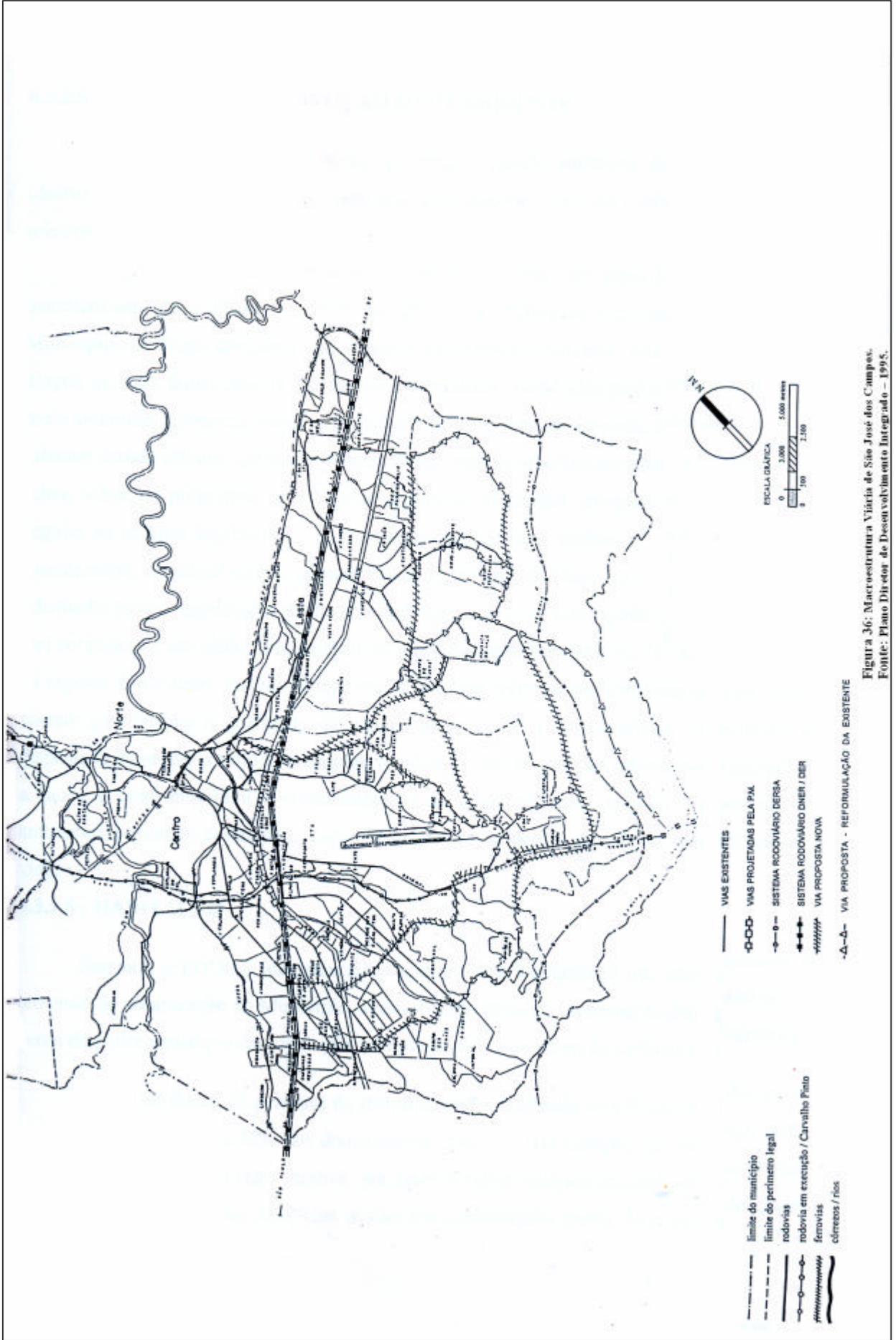


Figura 36: Macroestrutura Viária de São José dos Campos. Fonte: Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado - 1995.

O projeto viário aponta um dos vetores de crescimento urbano de São José dos Campos para a Região Leste, em função das condições físicas favoráveis da região e da proximidade com a rodovia Carvalho Pinto.

Outro perímetro de expansão urbana foi estendido na fase Sul do Município até a rodovia Carvalho Pinto, e em sua face Norte até o limite definido na carta de Unidades Territoriais com potencial para ocupação urbana. Na redefinição dos perímetros, foram incorporados ao perímetro de expansão urbana, cerca de 80 loteamentos clandestinos, que estavam situados na zona rural do Município.

Assim se configura a malha urbana, que nesse período se estendeu ou espalhou-se para todas as direções, concentrando-se principalmente na face Sul da Rodovia Presidente Dutra.

Os investimentos do Poder Público Municipal no sistema viário urbano, devido à escassez de recursos, têm sido na última década de caráter corretivo-conjuntural e na busca de recursos para o término parcial de obras viárias estruturadoras e de ligação, objetivando minimizar a carência de interligação viária entre as diversas áreas da cidade.

8 Divisão regional para o Brasil, regionalização – 1990

Na década de 1990 com o final do Regime Militar (1964-1985) e início da Nova República (1985, até dias atuais) e sob a constituição de 1988, no Governo do Presidente José Sarney (1985-1990), acentuou-se a ação descentralizadora do Estado brasileiro, no repasse de poderes e responsabilidades para as esferas estaduais e municipais.

O Estado diminuiu sua participação nas atividades produtivas e em investimentos de infra-estrutura básica. Esse processo impulsionou a demanda da ampliação do papel da iniciativa privada na provisão de serviços, tanto de operação, como de infra-estrutura de transporte. A ampliação do espaço das telecomunicações e da informática no cotidiano das empresas, do governo e da sociedade foi outro fator de transformação da realidade.

“Os Programas executados pelo governo federal, na década de 1980, apoiaram-se na estratégia definida em 1974”. Esses reflexos se fizeram sentir no impulso dado à integração regional pelas ferrovias. (GORDINHO, 2003 p. 80).

Em matéria de desenvolvimento regional, em larga medida o resultado da crise da concepção funcionalista, ligada a área de influência de um pólo regional, tornou-se incapaz de explicar as estruturas produtivas crescentemente complexas presente em distintos territórios, bem como a reestruturação do sistema econômico que se foi impondo a partir da crise do modelo de produção, declarados no início dos anos setenta.

Os anos oitenta do pretérito século ficam marcados pela emergência de um novo paradigma (uma nova corrente), dita territorialista ou do **desenvolvimento endógeno**, que se consolida nos anos noventa.

As novidades surgiram no início dos anos 90, com as primeiras formulações teóricas de desenvolvimento regional elaboradas no cenário da globalização. É o caso do **modelo do desenvolvimento endógeno** sugerido pela **Cepal** como estratégia de planejamento regional em bases “sustentadas” e com uma estratégia central baseada no aumento do grau de competitividade inter-regional. (SILVA NETO, 2003 p. 366).

Sobre essa importante evolução teórica, as chamadas políticas regionais, entretanto implementada aparece fortemente tributárias do paradigma funcionalista/administrativo precedente. Conforme relata Clemente (2000, p. 17) o IBGE publicou em 1990, a “Divisão do Brasil em Meso e Micro Regiões”.

A comparação dos nomes das publicações evidencia por si que houve uma mudança conceitual: o estudo de 1968 trata exclusivamente de regiões homogêneas, enquanto o mais recente procura aliar esse critério à idéia de organização do espaço. De acordo com a última publicação do IBGE, “o conceito de organização refere-se às diferentes estruturas espaciais resultantes da dinâmica da sociedade sobre um suporte territorial. (CLEMENTE, 2000, p. 18).

Meso e Micro Regiões: as mesorregiões são estabelecidas com base nas diferentes estruturas espaciais resultantes da dinâmica da sociedade sobre um suporte territorial e, em seguida são desmembradas em microrregiões. Entende-se por mesorregiões uma área individualizada, em uma unidade da Federação, que apresenta formas de organização do espaço geográfico definidas pelas seguintes dimensões: o processo social, como determinante, o quadro natural, como condicionante e a rede de comunicação e de lugares, como elemento de articulação espacial.

Estas três dimensões possibilitam que o espaço delimitado como mesorregião tenha uma identidade regional. Esta identidade é uma realidade construída ao longo do tempo pela sociedade que aí se formou (...) o Agreste, a Mata e o Sertão Nordeste, o Sul de Minas Gerais, o Triangulo Mineiro... (CLEMENTE, 2000, p. 18).

A base de apoio para as tomadas de decisões sobre o espaço brasileiro eram os estudos sobre a rede, hierarquia e sistema urbano, além dos estudos de regionalização: regiões funcionais urbanas, microrregiões homogêneas, elaboradas pelo IBGE, que fundamentavam a compreensão da formação sócio-espacial brasileira no dizer atual e as ações e diretrizes de intervenção na dinâmica interurbana (SOUZA , 1999, p.123).

Agora o estímulo maior é para a divisão de tarefas entre as diferentes regiões, ou seja, tem-se o reconhecimento de que as vocações regionais são diferentes e que as medidas de fomento precisam ser individualmente adaptadas. Esta nova estratégia combina os conceitos de divisão funcional/polar do trabalho e de desenvolvimento endógeno, aceitando a disparidade regional, e induz um tratamento desigual as regiões bem como, uma mobilidade forçada para a circulação entre elas. Esta mudança na base teórica voltados ao desenvolvimento regional endógeno, refletiu diretamente nas estratégias adotadas pelo poder público nas últimas décadas, no tocante a realidade de uma economia globalizada.

Uma das problemáticas desse modelo atual de desenvolvimento regional endógeno levantado por Silva Neto, (2003), por hipótese, esse sistema estaria ligado pela conformação espacial do **sistema de engenharia**, que junto as obras destinadas a viabilizar o escoamento da produção de commodities evidencia a problemática social das “solidariedades históricas” (Figura 37).

SISTEMAS DE ENGENHARIA



Figura 37: Sistemas de Engenharia do Brasil.

Fonte: IBGE, Diretoria de Geociências, Departamento de Cartografia, Mapa da Série Brasil - Geográfico, Versão 1997.

(...) esses sistemas, ao se inserirem espacialmente, desencadeiam uma série de importantes transformações. Mas a diferença delas em relação às regiões históricas é que são frutos da racionalidade técnica e do controle rigoroso das relações custo/benefício envolvidas na produção do espaço. É o caso das regiões que resultam da privatização das rodovias, da produção e distribuição de energia elétrica e das telecomunicações (...) (SILVA NETO, 2003, p.358).

Segundo o mesmo autor até mesmo as regiões que se originam do planejamento ambiental (área física/natural), deste quadro atual serão prejudicadas: os recursos naturais, tratados como um sistema a reclamar a gestão racional do território, poderiam também ser classificados como um sistema de engenharia. *Monta-se uma nova*

configuração territorial em que os elementos naturais, agora milimetricamente contabilizados, se artificializam. (SILVA NETO, 2003, p. 359).

Contudo, a implicação mais importante de uma possível substituição do prisma regional pelo ambiental é a mudança de postura na condução das políticas públicas. Na visão ecológica, a discussão política do ordenamento territorial é dispensável. Pode ser facilmente substituída pelo discurso da primazia da preservação ambiental sob outros fatores igualmente importantes da organização espacial, como, por exemplo, o antropológico e o cultural. Na visão regional – geográfica -, essa discussão converge para a expressão territorial da própria política (SILVA NETO, 2003 p. 359).

A Hidrovia Tietê-Paraná paulista é citada por Silva Neto (2003), como um exemplo da regionalização contemporânea de recursos naturais transformadas em sistema de engenharia. *“Um exemplo é o caso da ADTP (Agência de Desenvolvimento Tietê-Paraná), criada para promover o desenvolvimento econômico na região impactada pela Hidrovia Tietê-Paraná e pelo Gasoduto Brasil-Bolívia”* (SILVA NETO, 2003, p.359).

Conforme Silva Neto (2003), diversas inovações podem ser identificadas quando comparadas com a regionalização institucional clássica uma delas seria

(...) A sede não está junto aos municípios do interior, mas em São Paulo. Trata-se de uma regionalização cujas centralidades são os sistemas técnicos – dispostos linearmente no interior do Estado – e um centro de negócios – uma metrópole global. Geograficamente, essa conformação regional difere em muito do passado. Já não é uma região definida pela área de influência de uma capital regional (Figura 38).

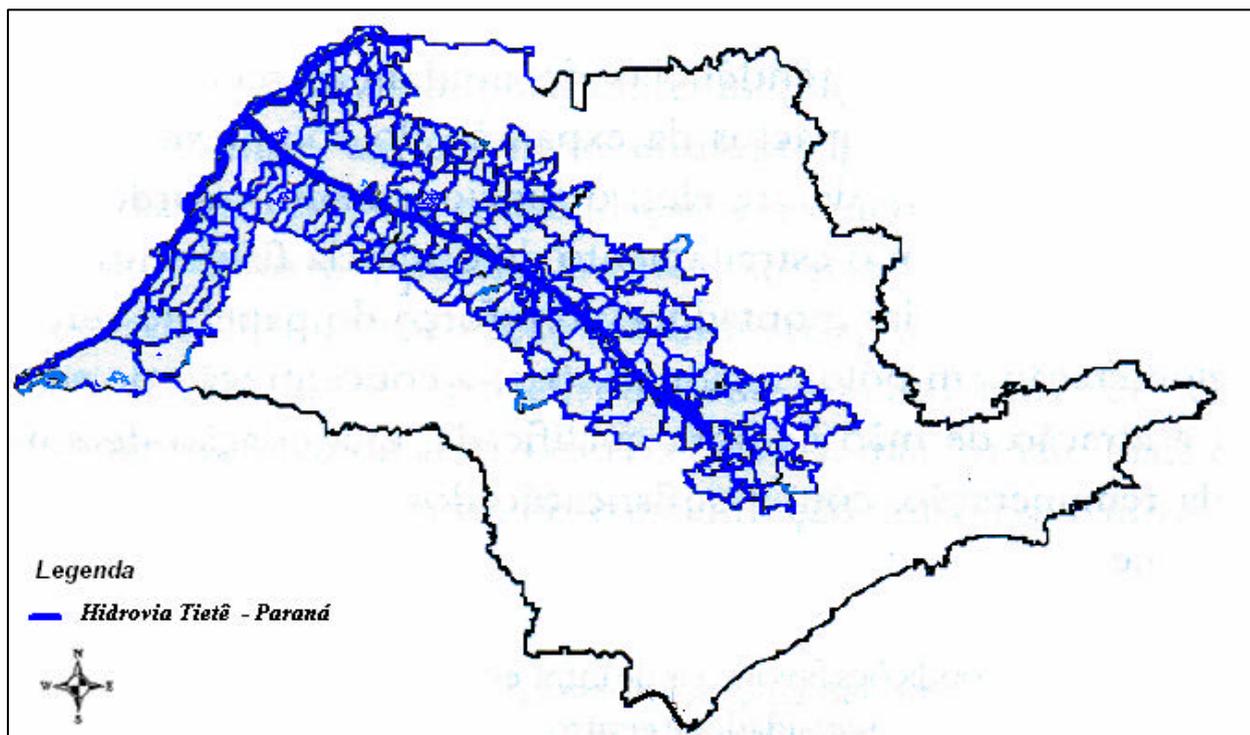


Figura 38: Mapa: Eixo de regionalização hidroviária – Trecho Tietê-Paraná.
Fonte: IBGE, Censo Demográfico de 1991, Tabulações Especiais, NEPO/UNICAMP.

Segundo o mesmo autor a ADTP é a primeira agência de networking de infra-estrutura do Brasil. Seu objetivo é criar ambientes empresariais orientados para atrair o interesse dos investidores para empreendimentos no País.

Posteriormente, relata o autor que as normas acompanhadas a esse processo já não se trata de repartir o território com finalidades clássicas político-administrativa. *‘Na verdade, a regionalização em curso é uma espécie de zoneamento regional que tende a acirrar as disparidades regionais. É fruto da crescente racionalização do uso do território e do abandono das políticas sociais’*. (SILVA NETO, 2003, p.359).

Neste mesmo contexto pode ser observado também o que vem ocorrendo no extremo-oeste do estado, divisa com Mato Grosso do Sul, ao longo do Rio Paraná. Nesta área tão longínqua para quem mora na capital e seus arredores, a hidrovia do Rio Paraná tem se mostrado um verdadeiro elo entre as cidades situadas em suas margens, unindo, sob uma região cidades que pertenciam às áreas administrativas e regionais diversas. (Figura 39).

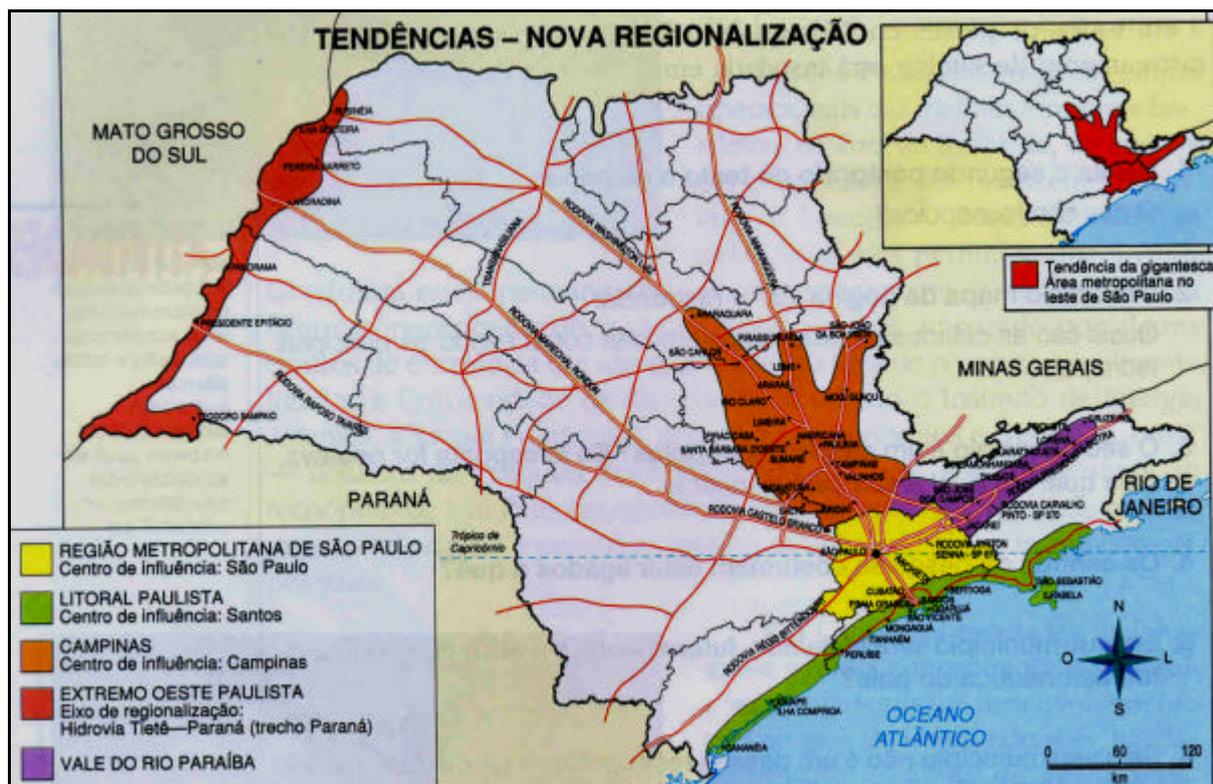


Figura 39: Mapa Tendências – Nova Regionalização do Estado de São Paulo.
Fonte: Carraro (2005).

Existe, uma situação em que se verifica como evidência de que a desconcentração da produção, que ocorre, não é acompanhada pela descentralização administrativa, menos ainda da gestão financeira. Significa que, embora o centro de decisão permaneça fortemente centralizado na cidade mundial, as atividades produtivas da metrópole podem ser desconcentradas, desde que haja conexões flexíveis entre as unidades produtivas, e exista disponibilidade de trabalho qualificado e uma base técnica adequada às operações industriais.

O sistema de engenharia, em particular o sistema de transporte viário, visto como vetor fundamental dessa nova organização urbano regional, que se define especificamente pelas rodovias, leva consigo o aumento dos equipamentos capazes de concretizar as ligações entre os lugares, e acaba por garantir a formação pontos de concentração industrial de alta tecnologia, comercial e serviços cada vez mais especializados

apoiados numa morfologia de nodalidade, detectados em diversas regiões paulista²⁵, também pela posição locacional de entroncamento viário que se instala.

Como é o caso da rodovia Presidente Dutra – (BR-116), no Vale do Paraíba que integra o sistema de engenharia, recentemente privatizada, e sobreposta linearmente a um sistema técnico de alta tecnologia, equipada com cabos de fibra ótica, sistema de comunicação/telefonía.

Com vistas ao crescimento econômico do estado de São Paulo que se ampliou numa verdadeira expansão metropolitana, com seus municípios integrantes, está produzindo modificações importantes nesse conjunto regional.

Todo esse crescimento atinge também a região de Santos no litoral, tradicionalmente ligado à região de São José dos Campos. E isso está fazendo com que o litoral paulista, desde o Vale do Ribeira até a divisa com o estado do Rio de Janeiro, seja influenciado e transforme-se numa única região.

O crescimento da capital paulista rumo ao norte do estado já está unindo, literalmente, a Região Metropolitana de São Paulo com a de Campinas. Esta nova área metropolitana se estende pelas rodovias Anhangüera, Bandeirantes, Washington Luís, D. Pedro I e suas interligações. Com a ampliação da região de Campinas para o norte, na direção de Ribeirão Preto ligada a rodovia Washigton Luís, com rápida industrialização da região de São Carlos (atual pólo tecnológico), podendo, em breve, alcançar Ribeirão Preto.

Desta forma, a região de Campinas também passa a ampliar os seus limites de influência sobre cidades que pertencem a outras regiões administrativas e regiões vizinhas.

²⁵ Ao interligar às 10, (dez) rodovias que chegam a São Paulo o Rodoanel paulista constitui como fator de reordenamento do uso do solo de toda a região Metropolitana, que passa de radial para anelar (rodovia Regis Bittencourt, Raposo Tavares, Castello Branco, Anhangüera e Bandeirantes, Fernão Dias, Dutra, Ayrton Senna Imigrantes e Anchieta).

a Novoeste e a Ferro Norte. A maior parte das cargas no estado de São Paulo é transportada pela Brasil Ferrovias, concessionária da antiga Fepasa.

O projeto Corredor de exportação visa integra-se diretamente com o porto marítimo no litoral norte, criando uma logística de comércio exterior mais consistente, aumentando a competitividade do estado de São Paulo em função do baixo custo das tarifas praticadas no porto de São Sebastião, e da proximidade com o parque industrial das regiões de Campinas e do Vale do Paraíba.

O novo corredor de exportação vai beneficiar o setor produtivo que terá uma redução de custos portuário comparado a Santos. A viabilização do projeto eleva o estado paulista à condição da principal plataforma exportadora da economia do país, pois além de diminuir os gargalos do setor empresarial, vai ajudar a trazer mais valor aos produtos exportados, trazendo mais divisas para o Brasil e mais emprego e renda.

8.1 O Plano Nacional Brasil em ação - Plano Plurianual De Avaliação – (Ppa - 1996/1999)

Os problemas a serem enfrentados pelo governo de Fernando Henrique Cardoso (1995-2002), junto a seu **Plano Brasil em Ação** eram a cultura inflacionária, como foi visto, o atraso do Estado, das empresas e do social, e o corporativismo. As estratégias para solucionar os problemas eram construir um Estado moderno e eficiente, reduzir os desequilíbrios espaciais e sociais e promover a inserção e a modernização competitiva. Algumas prioridades previam a integração das regiões, a consolidação da ocupação, a abertura de novas fronteiras e a redução dos desequilíbrios espaciais, orientadas pelos Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento.

Foram estabelecidos “Eixos”, propondo uma **nova regionalização do país** que responderam, grosso modo, aos vetores de exportação e investimentos de infra-estrutura

econômica, primando pela integração competitiva e articulando os corredores de exportação com mercado internacional. - (Figura: 41).



Figura 41: Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento – (1996 – 1999).

Fonte: Ministério do Planejamento e Gestão – PPA 1999 – 2000.

Os objetivos dos **eixos de integração** foram assim definidos: Norte-Sul: (escoamento da produção da Bahia, Piauí, Maranhão, Tocantins e Goiás); Oeste: (consolidar o desenvolvimento de fronteiras agrícolas e ligar o Acre e Rondônia aos estados do Sudeste); Nordeste: (integrar a região Nordeste às regiões Centro-Oeste e Sudeste); Sudeste: (adequar as vias para o escoamento da eficiência e redução dos acidentes, já prevendo um aumento dos

fluxos); Sul: (integração com a região Sudeste); Saída para o Caribe: (integração com os mercados do Caribe e Atlântico Norte) e Saída para o Pacífico: (integração com a Bolívia e o Peru e acesso aos seus respectivos portos).

Consolidou-se um novo ciclo para o transporte marcado pelas mudanças do setor e pela alteração no financiamento e intervenção governamental. Esse processo de transformação encontra-se em andamento e envolve não só a passagem para outro patamar tecnológico, mas também a identificação de fontes de recursos e a crescente participação da empresa privada.

Os estudos dos Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento tinha também como objetivo identificar oportunidades de investimentos públicos e privados de maneira a promover, utilizando uma visão **geoeconômica**, a integração e o desenvolvimento sustentável do Brasil. Os estudos indicavam que esse desenvolvimento seria alcançado através da construção de vários empreendimentos **estruturantes**, como sistemas de transporte, energia e telecomunicação, de maneira que os eixos tratados como **regiões de planejamento**, provocassem afeitos multiplicadores em outras regiões menos favorecidas.

O exemplo notório dessa leitura foi o estabelecimento do virtual “Eixo Araguaia-Tocantins”, que partiu do diagnóstico que o maior peso da economia do Centro-Oeste estaria articulado no sentido Norte Sul e não Leste-Oeste, como é a realidade. Na verdade, ao desconsiderar o vetor agro-urbano industrial Leste-Oeste (Cuiabá – Goiânia – Anápolis - Brasília), a proposta desvia o olhar dos problemas sociais nessa região.

Dos equívocos teóricos e das críticas, o estudo teve seus méritos já que procurou tratar a relação dos investimentos e das regiões de uma forma integrada, inter-relacionada e não compartimentada. Mas, na realidade, os empresários e governantes estavam

mais preocupados em escoar as *commodities*²⁷ agrícolas e minerais aos portos do que propriamente realizar uma integração do Brasil. A dimensão econômica dos projetos era prioritária, mais que a social e a ambiental. O modelo considerava as redes de transportes como fatores de desenvolvimento e de integração regional no melhor estilo sansimonista (DIAS, 2005, p. 21).

O abandono das práticas modais tradicionais é global. Não se cogita mais de cada sistema de transporte, mas sim do sistema de prestação de serviço multimodal, em que vários tipos de transporte atuam de forma conjunta, com o uso intensivo de recursos de comunicação. Como foi apresentado, há uma diferença grande entre os planos apresentados, principalmente entre os Planos Nacionais de Desenvolvimento e os PPAs.

Com o cenário de maior estabilidade econômica no Brasil, desde meados da década de 1990, possibilitou o papel da **logística** para agilizar a colocação dos produtos no mercado, aliando redução de custos a diferenciais de competitividade. Como nota Xavier (2004, p.339), O movimento e a velocidade são impostos para a conquista de ganhos de produtividade e competitividade e convertem os sistemas de transporte em vetores logísticos.

O transporte rodoviário forma rede e se organiza com a logística, o território contém redes (urbanas, técnica...) e suporte logístico. Conforme (GORDINHO, 2003, p. 145) é ilógico dissociar o planejamento dos transportes, da estrutura econômica e social do país; a logística é a ferramenta adequada para essa tarefa e as empresas brasileiras têm que ter consciência desse fato.

A logística exige conhecimento, e parceria entre empresas de várias especialidades. O controle total da transferência e distribuição física de produtos para qualquer destino envolve tecnologia informatizada e empresas no transporte rodoviário e aéreo, além de especialização em transporte expresso. São serviços globais, possíveis em escala, feitos por redes

²⁷ Commodities Agrícola – grandes monoculturas de Soja, Café, etc. Demais Commodities: - Petróleo, Minério de Ferro, etc.

internacionais de transporte e indispensáveis para a capacitação internacional em exportação, de forma a intensificar as relações comerciais entre os países. (GORDINHO, 2003, p.145).

Em relação à logística industrial, e conseqüentemente, da formação de redes cada vez mais complexas e dinâmicas, dos arranjos, competitividade e cooperação, a atividade principal é o transporte, que no Brasil se corporifica, na sua maior parte, no transporte rodoviário.

Assim, a logística está presente também quanto proposta de ação sobre o território, a questão que se impõe é - quem controla a logística? Envolvida sobre a tecnologia e seus riscos, e que coloca sob outro foco a reflexão a ação dos movimentos sociais e do Estado.

O Estado se distanciou de suas responsabilidades. O operador do Transporte Multimodal foi aprovado em 2001, mas sua regulamentação ainda não encontrou viabilidade. O fundo Rodoviário Nacional criado no início do século foi extinto; a situação das rodovias federais é ruim; o setor ferroviário, privatizado, atende principalmente aos interesses de seus concessionários, os portos têm custos altos e operação ineficiente e as companhias aéreas estão em situação crítica. Em casos específicos a criatividade nacional supera obstáculos estruturais...

Neste contexto também no ano de 2001, sob acusação de ineficiência e corrupção SUDENE e SUDAM são extintas. Destino igual à SUDECO no início da década de 1990. O fato que o ato de extinção não revelou é que, para além da corrupção (o que exigiria respostas fortes por parte do governo, punindo os responsáveis com rigor, o que não ocorreu), o que estava por traz era uma nova forma de compreender o desenvolvimento do país e, por conseqüência, uma nova agenda que tem como princípio a redução da intervenção do Estado acompanhado por toda uma agenda de reformas que não cabe aqui discutir. Decreta-se desta

forma, o fim de um símbolo da preocupação regional e da intervenção do Estado no território brasileiro. Para substituir o que restava do planejamento regional (independentes de suas imperfeições) entram em ação como foi visto os chamados “Eixos de Integração e Desenvolvimento”.

No segundo mandato de governo de Fernando Henrique Cardoso (1995-2002), ocorre, o **Plano Nacional Avança Brasil (Plano Plurianual de Avaliação - PPA 2000/2003)**, dentre vários objetivos do programa é possível destacar os seguintes: promover a parceria público-privada, redimensionar os investimentos públicos para setores essenciais, austeridade fiscal, melhora a distribuição de riquezas entre as regiões e os cidadãos, acelera o Plano Nacional de Desestatização para os serviços públicos, tornando os custos semelhantes aos do mercado internacional, sanear as finanças públicas, atingir 100 bilhões de dólares de exportação até 2002, aumentar a competitividade do agronegócio através da redução do Custo Brasil (com destaque para os investimentos nos corredores de transportes para o escoamento dos produtos agrícolas) e modernizar a infra-estrutura e os serviços de telecomunicação, energia e transportes.

O modelo adotado de **planejamento pretende ser indicativo e ajustável** de acordo com a demanda da sociedade. As estratégias estão baseadas em dois itens (a): escolha dos projetos prioritários para o desenvolvimento econômico e social do país (b): utilização de métodos avançados de gestão (gerenciamento intensivo: objetivos, metas e acompanhamento) e formação de parcerias público-privadas.

Os Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento (ENID) foram utilizados para balizar a organização espacial das ações e a seleção dos empreendimentos estruturantes. Os ENID são formados pelos seguintes corredores de transporte: Araguaia-Tocantins, Leste, Fronteira Norte, Nordeste, São Francisco, Oeste-Norte, Sudeste, Transmetropolitano (Figura 41).



Figura 41: Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento PPA 2000 – 2003.
Fonte: Ministério do Planejamento e Gestão – PPA 1999 – 2000.

Ao longo da história, a integração dos espaços geográficos esteve presente nas políticas governamentais; as soluções visavam a que o país pudesse produzir e escoar a produção entre suas diferentes regiões e para fora de suas fronteiras. Pondo em prática o processo de privatização e regulação do setor, o governo procurou na operação e na administração do sistema, adotar o modelo de concessões para as rodovias; o ferroviário foi todo privatizado por meio do arrendamento das linhas, instalações e equipamentos, e o

portuário enfrenta o desafio de equacionar o modelo institucional, em que o marco regulatório redefine os papéis do poder público e da iniciativa privada.

Conforme Xavier (2004, p. 341), o processo de privatização dos transportes e os novos investimentos nesse setor apontam para uma tendência de concentração, e a **Região Concentrada** tende à continuar ampliando sua rede, tornada mais densa e rápida, chegando a um novo patamar de desigualdade em relação às possibilidades de uso do território.

Estamos distantes da concepção do setor como um elo de uma cadeia logística complexa, que atenda aos processos produtivos e sociais contemporâneos. Essas mudanças vêm sendo acompanhadas por alterações regulatórias e redefinição do papel da esfera pública e da esfera privada. O processo vem avançando como foi visto com a elaboração de um projeto estratégico e um novo projeto institucional para o setor de transporte.

8.2 O Plano Brasil de todos (Plano Plurianual De Avaliação – Ppa 2004/2007)

Com a vitória e o primeiro governo de Luís Inácio Lula da Silva (2003-2007), é lançado **O Plano Brasil de Todos (Plano Plurianual de Avaliação – PPA 2004/2007)**, teoricamente, outra orientação de política regional é construída, deixando de lado os ‘Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento’. A região volta ao cenário político amparado pela Política Nacional de Desenvolvimento Regional – PNDR. Coordenada pelo Ministério da Integração Nacional, tendo como um dos seus suportes intelectuais a professora Tânia Bacelar de Araújo.

O Política Nacional de Desenvolvimento Regional (PNDR) indica que está em gestação uma forma diferente de se pensar o desenvolvimento regional, no âmbito da política governamental, o que se teve repercussão direta tanto nos documentos dos GTIs

(Grupo de Trabalho Interministerial) da SUDENE (Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste), SUDAM (Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia), e também da SUDECO (Superintendência do Desenvolvimento do Centro Oeste) , que estão contempladas no PNDR. A inter-relação dos atores públicos e privados, a diversidade de escalas de atuação no território nacional, a consideração dos arranjos produtivos, o arranjo institucional menos verticalizado e a constituição de um Fundo Nacional de Desenvolvimento Regional, como ocorreu na União Européia, estão entre os pontos positivos do PNDR.

Não é pela falta de identidade que não existe no Brasil uma política nacional de desenvolvimento regional. Pensar a SUDECO, a SUDAM e a SUDENE de forma isolada é cometer o mesmo erro duas vezes. Uma política de planejamento direcionada para qualquer região específica do país, deve estar atrelada a uma estratégia política de unidade nacional de desenvolvimento.

Dentre algumas estratégias dessa Política Nacional de Desenvolvimento Regional (PNDR), é possível destacar a inclusão social e a desconcentração de renda com crescimento do produto e do emprego, o crescimento sustentável, que é redutor das disparidades regionais e dinamizado pelo mercado de consumo de massa, por investimentos e pela elevação da produtividade, e a redução da vulnerabilidade externa.

As políticas de investimentos visam assegurar um ambiente favorável para o investimento privado, com incentivos e redução dos custos de investimentos, política industrial voltada para redução do Custo Brasil, da abertura do mercado para as exportações e investimentos setoriais, ampliação da capacidade produtiva e solidez das contas externas da substituição de importação e estímulos às exportações (redução dos produtos nacionais, redução dos custos logísticos e de transportes e agilização do desembaraço aduaneiro).

Neste PPA, a política regional tem como base o “princípio de que o mercado não pode ser o único determinante no ordenamento territorial, porque promove concentração

econômica e, dessa forma, acirra as desigualdades sociais”. Para o plano, as desigualdades regionais requerem uma nova política de desenvolvimento regional e de planejamento territorial; os “vastos territórios vazios” possuem reduzida capacidade de competir com as regiões mais dinâmicas; há tanto regiões atrasadas como outras degradadas (áreas urbanas); uma das soluções para o fortalecimento das regiões atrasadas, e para a desconcentração espacial da produção, e a fortificação dos Arranjos Produtivos Locais (APL), potencializando as diversidades locais. A dificuldade da política regional é a questão das diversas escalas envolvidas: “Cada vez mais o destino das regiões depende de uma dimensão nacional e crescentemente relacionada à América do Sul e ao conjunto da dinâmica internacional” (BRASIL, 2003, p. 29).

Por não contar com recursos suficientes e para garantir que os projetos do PPA 2004-2007 sejam efetivamente realizados, o governo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva pretende usar uma nova modalidade de concessão de serviços públicos, a **Parceria Público-Privada – PPP**, instituída pela Lei nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004. Apesar de já contar com uma carteira de projetos, a PPP, da maneira como está sendo conduzida não tem sua aplicação restringida como localização geográfica e objeto.

O mecanismo da PPPs, em sua essência, é simples. Na versão brasileira, elas foram desenhadas para obras necessárias sob o ponto de vista social ou estratégico do país, mas tão caras que não dão retorno puramente financeiro a um investidor privado. Pode ser uma linha de metrô/ferrovia ligando regiões do país. O governo convida investidores interessados em construir, manter e explorar comercialmente essas obras por um prazo de até 35 anos. Somente quando as obras estiverem prontas, o Estado entrará com recursos públicos para complementar sua rentabilidade e garantir o lucro ao investidor privado, dividindo o risco da operação com o investidor privado.

O modelo das PPPs é uma forma de privatização de setores e serviços públicos estratégicos, o qual o Estado assume todos os riscos, a arbitragem internacional fica assegurada e o controle social sobre os contratos fica enfraquecido ou nulo.

No segundo mandato do presidente Luís Inácio Lula da Silva (2007-2011), é lançado o mais recente plano nacional de Estado, o **Plano de Aceleração do Crescimento – PAC**. Se o nome do plano subtrai o então subvertido conceito de desenvolvimento, na prática isso é diferente, o empenho em minimizar a desigualdade sócio-espacial continua acentuado, o alto empenho ao real significado – inclusão/responsabilidade social permanece presente, sendo barrado constantemente por uma elite tradicional estabelecida historicamente no Brasil.

A situação precária dos modais no território brasileiro poderia ser explicada pelos “inimigos da circulação” no território brasileiro, proposto por Monbeig (1971, p. 115) distâncias, clima tropical, relevo, natureza dos solos, falta de rocha sólida, vegetação vigorosa, povoamento desigual e disperso, entre outros. Mas será que a técnica não poderia superar estes inimigos? Os inimigos complementares, ou mais realistas, poderiam ser: dependência externa de investimentos; modelo adotado para a implantação dos sistemas de transportes; planejamento que considere a organização do território como prioridade dos interesses privados sobre os da coletividade, entre outros.

O sistema rodoviário é um fator preponderante da indução no acelerado crescimento econômico das cidades, a urbanização ocorre de maneira dispersa pelos eixos rodoviários, e ao mesmo tempo a expansão urbano espraiada avança no interior das cidades, fragmentando-se sob as vias expressas, tornando necessário ressaltar a não existência de lugares intocáveis nas cidades, seja por legislação ou proteção ambiental, ou motivos culturais de possíveis solidariedades pretéritas.

Nesse sentido convém lançar análises para o mais recente Plano Diretor da cidade de São José dos Campos, em especial as diretrizes do sistema viário do município, procurando identificar dentro do contexto estruturais possíveis interações locais.

8.3 Quarto Plano Diretor De São José dos Campos (2005 -)

O Estatuto da Cidade – Lei Federal nº. 10. 257, publicado em 10 de julho de 2001, que regulamenta os artigos 182 e 183 da Constituição Federal de 1988, fixa as diretrizes de política urbana, utilizando-se sobretudo, do princípio das funções sociais da propriedade e da cidade, de forma a garantir o acesso a terra urbanizada e regularizada, o direito à moradia, ao saneamento básico, aos serviços urbanos a todos os cidadãos e, a implementação de uma gestão democrática e participativa.

O Estatuto da Cidade delega ao Plano Diretor a função de definir as condições nas quais a propriedade deve conformar-se para que cumpra a função social da Cidade e das propriedades pública e privada.

Quanto ao perfil da Estrutura Urbana o Plano Diretor de São José dos Campos compreende uma leitura do ambiente urbano, referente ao uso e ocupação do solo, às condições de mobilidade da população, mediante análise do sistema viário e do transporte público, e à infra-estrutura urbana, em especial quanto aos aspectos ambientais, de saneamento básico e macrodrenagem, que constituirão subsídios técnicos para a definição da política urbana do Município. (PDDI, 2005, p.35).

Quanto a área central da cidade a formulação do PDDI-95, resultou em diagnósticos e prognósticos no sentido de rever o processo de degradação da área central, surgindo como consequência o “Projeto de Requalificação da ”Área Central” da cidade. Projeto este que, no ano de 1999, foi considerado pelo Governo Federal, no Programa de

Difusão de Boas Práticas em Desenvolvimento Urbano, como modelo de Parceria Público-Privado na Categoria Administração Urbana.

O processo teve início através de um projeto piloto como centro de irradiação para todo perímetro da Zona Central. O trecho escolhido por sua localização estratégica e por abrigar prédios públicos de valor histórico, tais como a Biblioteca Municipal, a antiga Câmara Municipal, a Igreja São Benedito e o Mercado Municipal, foram a Rua Sebastião Humel, a Rua Siqueira Campos, a Rua XV de Novembro, o calçadão da Rua 07 de Setembro, e as praças centrais, em especial a Praça Afonso Pena. Este projeto foi realizado através de parceria entre a Prefeitura Municipal e os proprietários dos imóveis comerciais.

No tocante ao Sistema Viário como solução para garantir a mobilidade urbana, ao longo dos últimos 25 anos, vem se concretizando a implantação do Anel Viário de São José dos Campos, que faz parte da Macro-estrutura Viária do Município, e tem como objetivo facilitar a integração e a circulação entre as regiões, oferecendo uma condição viária mais rápida e direta entre estas regiões, sem a utilização da malha intra-urbana e da Rodovia Presidente Dutra. Entretanto, o projeto do Anel Viário não alcança todo o tecido urbano, o que faz com que determinadas regiões ainda dependa do sistema rodoviário.

A lei do Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo não definiu, dentro do conceito do Zoneamento, a figura dos corredores viários. Desta forma, associou-se ao sistema viário estrutural, parâmetros de ocupação, como áreas e testadas de lotes, muitas vezes inadequados às funções das vias.

Em São José dos Campos o sítio urbano compartimentado em platôs e fundos de vale, a estrada de ferro, o Rio Paraíba, o CTA, e a linha de transmissão de energia elétrica, contribuem para a segregação do tecido urbano. O resultado é a existência de bairros praticamente isolados, com pouca ou nenhuma ligação entre si. Soma-se a isto, a **configuração radial** com percursos de longas distâncias ocasionando a saturação dos

corredores bairro-centro, acarretando graves problemas de tráfego nos horários de pico e a falta de vias de circulação especializadas para comportar tráfego de caminhões pesados e veículos de cargas perigosas.

Como exemplo do processo de urbanização viária que ocorre atualmente na cidade a construção da **Via Norte** em execução na cidade sob pretexto de melhor escoamento do tráfego desafogando a Avenida Rui Barbosa (acesso à região norte) e Avenida Olivo Gomes.

A via expressa se dirige pelo “protegido banhado” terá 2,64 quilômetros de extensão, e ao avançar no sentido do núcleo central desapropriando **oportunamente** casas e vilas ocupadas por pessoas de baixa renda, além de valorizar todo o contorno dado às intencionalidades da especulação imobiliária (Figura 43).

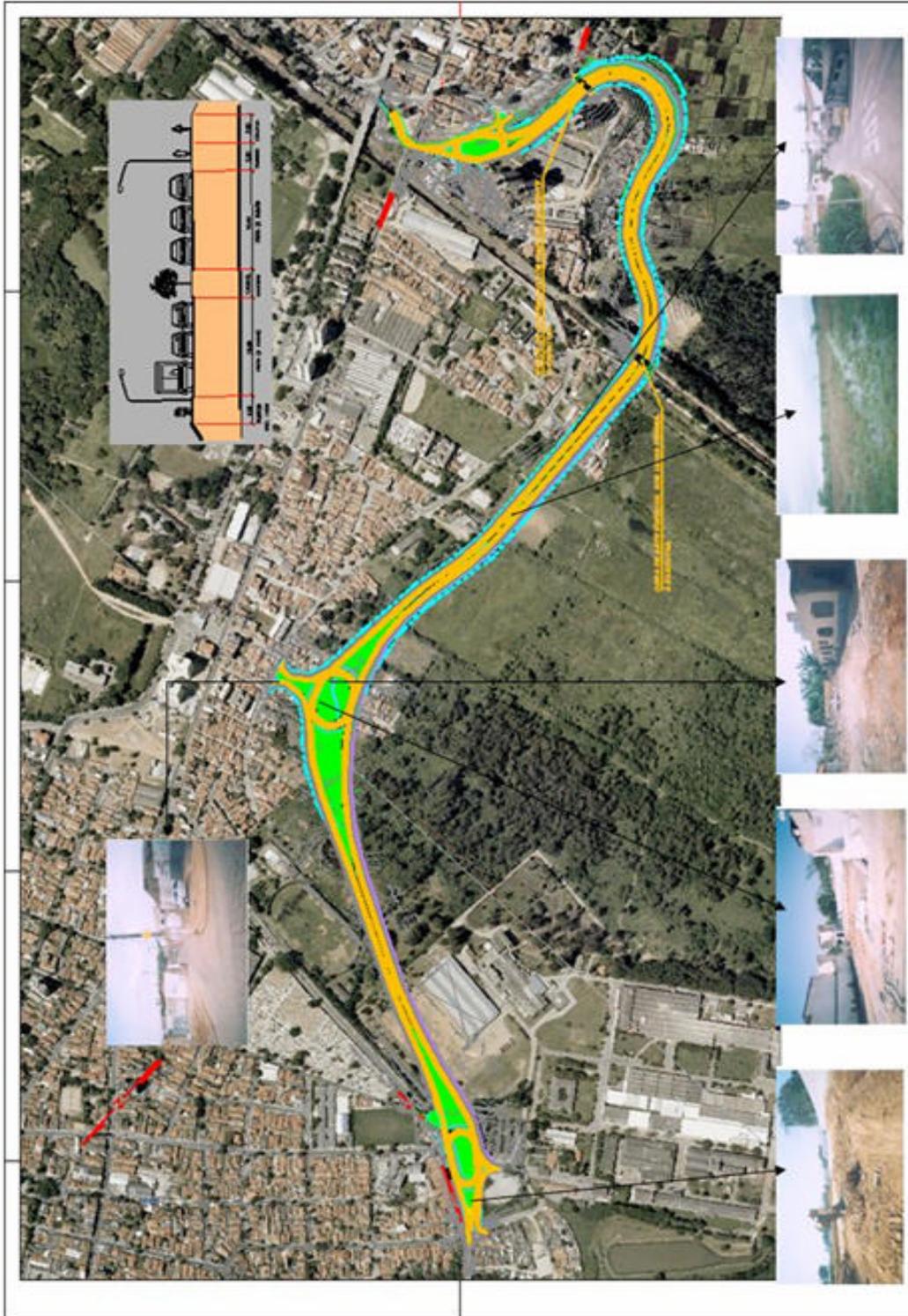


Figura 41: Projeto de construção da Via Norte – cidade de São José dos Campos, 2007.
Fonte: Secretaria do Transporte de São José dos Campos (modificado).

Nessas imagens é possível verificar a extensão da obra e o início das primeiras demolições das casas, também como forma de pressionar os moradores a aceitar as condições de pagamento oferecido pela prefeitura, no processo de desapropriação das vilas e deslocamento das famílias para uma nova área.

9 Considerações Finais

A pesquisa procurou apoiar-se em uma caracterização da apropriação colonial da unidade de área natural – o Vale do Paraíba do Sul, e junto às primeiras relações de ocupação **cidade-campo** ou solidariedade orgânica/organizacional procurou compreender junto à Müller (1969), o processo de povoamento que se configurou pelas vias de escoamento pretéritas (rios, trilhas indígenas, estradas reais...), em busca da origem do eixo principal de escoamento da bacia hidrográfica do rio Paraíba do Sul, demonstrando como foi constituindo-se a unidade de área territorial estruturalmente ligado ao escoamento material e de pessoas, posteriormente transformada bacia urbana colonial.

Em moldes mais sofisticado do século XIX ao ressaltar o sistema de transporte ferroviário ao longo do rio principal Paraíba do Sul cruzando o mesmo eixo, em um período onde as grandes fazendas cafeeiras paulista internalizavam a maioria das atividades ligadas à cafeicultura, e junto à mecanização do transporte com papel decisivo no desenvolvimento da planta das cidades pela ferrovia, levando a reconhecer a divisão do trabalho em face da monocultura empregada, inibindo o desenvolvimento urbano das cidades totalmente ligado a estrutura funcional da **estação ferroviária**.

No tocante a estruturação física dos aglomerados urbanos quando a monocultura do café predominou e conforme Ferrari (1969), irradiou o crescimento “ecológico” das cidades tendendo a uma ocupação em formato estelar, e a partir do único núcleo central organizado junto a estação ferroviária constituiu-se o quadrante das cidades, embora isso não signifique a forma quadrada da configuração urbana, mas garantia de acessibilidade e privilégios nas relações de externalidades, seja, com o mercado doméstico ou exterior. O núcleo central intra-urbano tornou-se assim a localidade mais importante de decisões, consumo e de encontro, passando posteriormente a alojar o comércio, os serviços e órgãos administrativos.

Nesse período de escassa **relação cidade-cidade** coexistindo ao mesmo tempo com a **relação cidade-campo** quer as vias de comunicação ferroviária acompanhe os planaltos intermediários, como ao norte do Paraná, quer prefiram os Vales, como no Vale do Paraíba do Sul, por razões técnicas, as grandes direções para os contatos externos permanecem as projeções do traçado regional em forma de estrela/encruzilhada cujo centro é São Paulo, justificando que se faça referência a uma **rede urbana** brasileira²⁸ com as mesmas características.

Em escala nacional no início do século XX, as regiões brasileiras em sua relação econômica interna/externa ou **relações centro-regiões/periferia** eram denominadas **arquipélagos** nacionais, em que as diferentes áreas geo-econômicas, desintegradas entre si, ligavam-se diretamente ao exterior, para onde remetiam seus produtos e de onde recebiam influências econômicas, demonstrando a precariedade na formação de um sistema de transporte moderno e eficiente na integração e constituição da unidade nacional.

Com a evolução técnica do transporte as cidades estabeleceram uma gama complexa de nexos entre si, numa constituição do tipo hierárquica da divisão social do trabalho, tornando-se cidades muito mais abertas às atividades urbanas externas do que as cidades anteriores, permitindo fluxos constantes entre elas, de forma a lhes conferir funções específicas, num conjunto espacial mais amplo. Foi o transporte rodoviário quem possibilitou essa externalização das cidades em uma série de atividades, potencializando o desenvolvimento dos papéis urbanos, através de uma divisão do trabalho mais acelerada, dinamizando a rede urbana.

O Vale do Paraíba nesse período de intensificação dos fluxos e evolução urbana das cidades é marcado pela pavimentação da velha rodovia Rio-São Paulo (SP-66),

²⁸ Desde o final do século XIX, muitos autores passaram a utilizar o conceito de rede urbana para definir a crescente articulação existente entre as cidades como resultado da expansão do processo de industrialização e urbanização.

essa rodovia ao receber cobertura asfaltada em 1928, facilitou o fluxo de pessoas e mercadorias por toda extensão do Vale do Paraíba, antes feito através da ferrovia. Em **São José dos Campos** consolida-se com isso a fase Sanatorial (1930-1940), devido a instalação de sanatórios e pensões sanatoriais, e tanto a ferrovia como rodovia atuaram de forma articulada, passando a transportar doentes que vinham em busca da cura dos mais diversos lugares do país, contribuindo para que no ano de 1935, através do Decreto Estadual nº 7007, o município passasse a ser visto como estância hidromineral e climática recebendo a partir de então recursos oficiais para serviços a serem prestados.

Nesse período à busca de uma eficácia produtiva e da funcionalidade em maior ritmo aos **espaços urbanos** passaram a expressar cada vez mais ações de grupos profissionais em práticas corporativistas, em uma ordem de precisão e alinhamento geométrico evidenciados nas edificações e obras de infra-estrutura. A imposição do Estado nesse tipo de organização social deu-se inicialmente acima da organização das cidades, num território mais amplo, tendo como base o individualismo racionalista, a rígida separação entre o público e o privado com os interesses particulares identificados com os interesses públicos, e a garantia do funcionamento dos mercados, onde cada um passava a defender o seu próprio interesse com a socialização dos custos.

As análises desse período de economia industrial/produtiva (com referencia temporal pós 1950) passaram pela compreensão empírica do **sistema de transporte rodoviário** como vetor estrutural da organização urbano regional, e do protagonismo dos governos na condução da **Regionalização²⁹ de Estado-Nação** no ordenamento de subsídios (financeiro, políticos, administrativo) e fornecimento das diretrizes produtivas “regionalização produtiva” interligada aos Planos da Economia Nacional.

²⁹ O organismo oficial responsável pelos estudos regionais e pela regionalização do Brasil é o IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística). A regionalização são as instrumentais das políticas públicas, ligadas às diretrizes políticas e administrativa a serem elaboradas pelos governos.

As primeiras regionalizações do país aparecem ligadas às políticas governamentais relacionadas a dois fenômenos, **o primeiro**, vinculado ao **centralismo administrativo** bem expresso nas cinco macro-regiões brasileiras (Norte, Nordeste, Sudeste, Sul e Centro Oeste), ajustadas nos períodos de 1942/1945/1969/1988. O **segundo** caso a região aparece vinculada ao **planejamento regional**, utilizando a região como uma escala de intervenção, como ocorreu a partir da década de 1960. (SUDENE, SUDAM, SUFRAMA, CODEVASF, SUDEVAP, SUDESUL e SUDECO), Nos dois casos o adjetivo político comparece associado à política governamental.

Na primeira regionalização mais instrumental, tendo como um dos pressupostos a regionalização do país para fins administrativos (hierarquia e controle dos órgãos administrativos). Quanto à segunda regionalização, o planejamento regional tem relação com o reconhecimento, por parte das esferas governamentais, de uma desigualdade entre as regiões do país, representada através de indicadores econômicos e sociais. As regiões de planejamento estão todas subordinadas ao governo federal, tendo na maioria delas por extensão englobada diversas unidades da federação.

Essas regiões de planejamento levaram a formação de grandes unidades controladas por poucos exigindo uma **concentração** tanto da produção e trabalhadores como do setor de circulação das mercadorias, gerando grandes concentrações urbanas, que posteriormente – 1970 foram definidas estrategicamente como **região metropolitana** dada a **descentralização**/político-administrativa do Estado. Trata-se de uma estrutura nacional planejada do tipo **centro-periferia ou centro-região** em que o sudeste passa a ser o centro distribuidor de bens, serviços e técnicas, ao mesmo tempo em que se constitui no grande mercado nacional. A grande concentração industrial se dá na Grande São Paulo e se prolonga pelo Vale do Paraíba atingindo a Grande Rio de Janeiro, onde readquire o caráter concentrador.

Esse processo de metropolização ou formação dos **pólos nacionais** por todo o Brasil representa uma estratégia governamental mais seletiva, atuando não mais numa escala macrorregional e sim mesorregional, agora com extensão limitada/sobreposta às unidades da federação podendo ser vista como nova fase de região de planejamento em caráter **mesorregional**. As distintas áreas urbanas passaram a ser articuladas pelas vias de circulação e pela área central³⁰, principal centro de tomada de decisões e de consumo. A localização física em relação à acessibilidade às linhas de fluxos, e a área central tornou-se altamente estratégica dentro desse arranjo competitivo, que expande do centro de comando para a periferia.

Conforme Souza (1992) para esse período de **metropolização** do País é importante contextualizar que nem a economia mundial e nem a brasileira atravessavam crises agudas. O Brasil preparava-se para o “milagre brasileiro” que ocorreria na década de 1970. E, eram estas as circunstâncias históricas geradas por uma “Santa Aliança” internacional que presidirá o conhecimento e a instrumentalização do Brasil, muito especialmente através da “região” e do planejamento regional. O Vale do Paraíba tornou-se estratégico nesse processo sendo criada a SUDEVAP (Superintendência de Desenvolvimento do Vale do Paraíba do Sul), cuja finalidade foi coordenar a ocupação e os investimentos na área, segundo os modernos princípios do planejamento regional.

Com a formação das demais **regiões metropolitanas** por diversas unidades da federação a partir da crise de 1973, aceleram-se as regionalizações em diferentes níveis privilegiando o urbano sobre a cidade, a estratégia governamental brasileira se tornou mais seletiva, atuando não mais numa escala metropolitana e sim sub-regional, através da implantação de pólos de crescimento ou núcleos regionais. Podendo ser vista como nova fase

³⁰ É nessa época que surgem as nove regiões metropolitanas que são institucionalizadas pela (Lei nº 14 de 1974), tornando-se áreas prioritárias de investimentos, antes mesmo da elaboração do I PNDU – Política Nacional de Desenvolvimento Urbano (definida no II PND – Plano Nacional de Desenvolvimento, em 1975).

de planejamento regional de Estado-Nação em caráter microrregional, e consolidada através da implantação de pólos de crescimento, vista como modelo de organização do território, uma vez que envolveu a criação de locais privilegiados, capazes de interligar os circuitos nacionais e internacionais de fluxos financeiros e de mercadorias.

Trata-se do período de **desmetropolização** ou desconcentração produtiva ou industrial das grandes capitais por todo o Brasil. Sendo que alguns desses pólos avançaram estrategicamente como **pólos tecnológicos** (São José dos Campos, São Carlos, Campinas). No tocante a esse planejamento regional com intervenção do Estado foram criadas as **regiões administrativas** e seus respectivos pólos regionais. São na verdade definições/planos vinculados às clássicas teorias de desenvolvimento regional irão trabalhar o “espaço econômico”, porém, cada vez mais voltadas para o sistema de planejamento territorial. A região seria um sub-sistema de integração com **núcleo/centro e periferia** que estabelece entre si determinado padrão de relações de autoridade e dependência e apresentam certo padrão de relações com o sistema produtivo. Fica explícita a vinculação dessas proposições e das próprias regionalizações produtivas com a teoria da polarização de inspiração francesa de Perroux.

Nesse período o Estado paulista foi dividido em (10), dez regiões administrativas em 1967, posteriormente em (11), onze em 1970. Essas mesmas regiões novamente foram divididas como sub-regiões administrativas em número de (43) e denominadas de regiões de governo – instituída em 1984, sendo todas vinculadas a capital paulista recebendo representantes de todos os setores do Ministério Público (saúde, transporte, educação, energia...) sendo essas, representações setoriais de políticas regionais, possibilitando a ocorrência de planos regionais junto aos seus respectivos pólos. Também foram criados escritórios regionais de planejamento (ligados à Secretaria do Planejamento) para a elaboração de diagnósticos regionais visando promover a industrialização nessas áreas.

Ou seja, o princípio da organização em sistema de planejamento territorial dito integrado³¹ que viria a se consolidar na Constituição de 1988, vinculando a regionalização dos governos ao planejamento regional, passando assim a coordenar ações setoriais até então vigentes, e teoricamente integra-las entre si, além de articular aos demais escalões de governo, efetuando também de forma teórica a descentralização política/administrativa.

No entanto, a região do Vale do Paraíba criada nesse período como (região administrativa de São José dos Campos), não possui até o momento um plano específico, que possa ser denominado plano de desenvolvimento regional, permanecendo até os dias atuais sem plano regional. Incoerente, portanto, com os planos diretores exigidos pela Constituição de 1988, que deveriam seguir diretrizes de planos regionais. Podendo isso ser considerado evidência de que a desconcentração, que ocorre atualmente em uma economia globalizada, não é acompanhada pela descentralização político/administrativa, menos ainda da gestão financeira. O processo de expansão metropolitana atual irradia novas centralidades através da desconcentração da produção industrial, comercial e de serviços cada vez mais especializados.

A presença inicial das ferrovias, e posteriormente das rodovias, na integração da produção moderna, se superpõem, na atualidade pós moderna em antigos e novos centros, os fluxos de informação, eixos invisíveis ou imateriais, mas que tornaram uma condição necessária a todo movimento de elementos materiais entre as cidades que solidarizam-se tecnicamente.

Essas novas territorialidades estão novamente sendo apoiadas numa morfologia de “nodalidade locacional” sobreposta aos entroncamentos viário junto aos demais sistemas de engenharia, em particular o sistema de transporte, visto como vetor estrutural

³¹ Ações integradas nas três esferas governamentais (Federal, Estadual, Municipal) e demais setores administrativos como, saúde, educação, transporte, energia, etc.

dessa nova organização urbano regional, que se define especificamente pelas vias expressas ou rodovias, responsáveis pela nova estruturação física do território como um todo, levando consigo e linearmente o aumento dos equipamentos capazes de concretizar as ligações entre os antigos e novos lugares.

A integração físico-territorial como foi visto se baseia atualmente na rede urbana ou na infra-estrutura física das cidades, especialmente o transporte, energia e telecomunicações. As cidades e sua capacidade de centralização articulam e comandam o território. A combinação de transportes e cidades são a base e o elemento decisivo para o desenvolvimento regional e para o ordenamento do território. A rede urbana e sua hierarquia é o resultado histórico da dinâmica econômica e demográfica. Os aglomerados urbanos funcionam como centros de produção, consumo e comércio e, portanto, de comando sobre o território.

A rede de cidades está articulada através de infra-estrutura, em especial o sistema de transporte estabelecendo a conectividade entre essas, segundo a importância de cada uma, sua área de abrangência, definindo o peso e a força da centralidade urbana e de sua área complementar e da relação entre as centralidades e as áreas complementares. Em termos de multimodalidade o traçado das novas via de transporte (ferroviário, rodovias, vias de navegação, linhas aéreas) terão impactos decisivos sobre o sentido dos fluxos e sobre a integração da economia e da sociedade brasileira, tendo papel determinante e decisivo sobre a forma e as características da articulação do espaço econômico e social do país.

Em contraste com a fase anterior de alta concentração populacional nas metrópoles, a criação de novas centralidades nas regiões de menor densidade populacional poderia cumprir dois papéis centrais. Em primeiro lugar funcionariam como centros de produção industrial e de serviços que, além de seu próprio crescimento, auxiliando como suporte ao desenvolvimento econômico de seu entorno. Em segundo lugar, serviriam para

reorientar os fluxos migratórios e arrefecer o crescimento demográfico das grandes metrópoles, contribuindo para uma melhor distribuição produtiva e populacional no país.

Essas novas centralidades deveriam ser selecionadas em função das forças do mercado, identificadas pelo **potencial de desenvolvimento endógeno** da expansão produtiva (agrícola, industrial, mineral, de serviços) e da intencionalidade política em termos de ordenamento do território, redução das desigualdades regionais, sustentabilidades ambientais, interesses de geopolítica e de soberania.

Para o fortalecimento das novas centralidades dois elementos se destacam, o sistema de transporte intra-regional e a concentração de equipamentos urbanos. A integração do território serve de base para a integração econômica, entendida como a complementariedade inter-setorial e inter-regional das atividades produtivas. Estas integrações permitem e induz a criação de cadeias produtivas, reforçando as **especializações regionais** e potencializando o aproveitamento das vantagens comparativas de cada região e, ao mesmo tempo, aumentando a integração técnica e a solidariedade econômica entre setores, empresas e regiões.

Devendo essas especializações ser pensada e articulada nos marcos de uma maior coesão entre as regiões e estados, coibindo guerras fiscais como as que vêm sendo praticadas no Brasil. As integrações territorial e econômica funcionam como pré-condição para a integração política e reforçam solidariedade nacional e para um projeto de Nação. Passando por uma reformulação do quadro normativo do sistema federativo, por uma maior descentralização política e financeira do governo e pelo esforço de envolvimento e incorporação da sociedade civil na construção coletiva dos chamados **território da solidariedade** ou da própria nação.

REFERÊNCIAS

- ANDRADE, M. C. **Geopolítica do Brasil**. São Paulo: Ática, 1989. (Série Princípios).
- ARANTES, O.; VAINER, C.; MARICATO, E. **A Cidade do Pensamento Único**. Rio de Janeiro: Vozes, 2000.
- AZEVEDO, S. **Vinte e Dois Anos de Política de Habitação Popular (1064-1986): criação, trajetória e extinção do BNH**. Revista de Administração Pública, n. 4, out./dez., Rio de Janeiro, 1976.
- BOLOGNA, S. M. Fonseca, **A experiência dos Planos Diretores de São José dos Campos: Instrumentos Eficazes de Planejamento Urbano ou Obras de Consulta Acadêmica**, Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) – Instituto de Pesquisa e Desenvolvimento, Universidade do Vale do Paraíba, São José dos Campos, 2000.
- IBGE. **II – Plano Nacional de Desenvolvimento (1975 – 1979)**. Brasília: IBGE, 1974.
- CANO, W. **Desequilíbrios Regionais e Concentração Industrial no Brasil, 1930-1945**. Campinas, SP.: UNICAMP – IE, 1998.
- CAPPA J. Os Aeroportos de Viracopos e de São José dos Campos nas Estratégias Empresariais. **Revista UniVap**. São José dos Campos ,v. 14, n. 25, 2007.
- CARRARO, F. **Geografia do Estado de São Paulo**. 6. ed. São Paulo: FTD, 2005.
- CLARK, D. **Introdução a Geografia Urbana**. São Paulo: Difel, 1985.
- CLEMENTE, A.; HIGACHI, H. Y., **Economia e Desenvolvimento Regional**, São Paulo: Atlas, 2000.
- CORRÊA, R. L., **O Espaço Urbano**. São Paulo: Ática, 1969. (Série Princípios).
- _____, **Região e Organização Espacial**, São Paulo: Ática, 1986, (Série Princípios).
- _____, A Rede de Localidades Centrais Nos Países Subdesenvolvidos. **Revista Brasileira de Geografia – RBG**, v.50, n.1, p. 61-83 – Jan/Mar/1988.
- COUTO E SILVA, G. **Geopolítica e poder**. Rio de Janeiro: Universitária, 2003.
- DÉAK, C. ; SCHIFFER, S. R. (Orgs.), **O Processo de Urbanização no Brasil**, São Paulo: EDUSP, 1999.
- DIAS, L.C. **Redes: Emergência e Organização**, In: CATRO, Iná Elias (org.) et alli. **Geografia: Conceitos e Temas**. Rio de Janeiro: Bertrand, 2006.

- EGLER, Cláudio A. G. A. **Questão Regional e Gestão do Território no Brasil.** In CASTRO, Iná Elias (org.) et alli. **Geografia: Geografia: Conceitos e Temas**, Rio de Janeiro:Bertrand, 2006.
- ENDLICH, Ângela M. **Maringá e o Tecer da Rede Urbana Regional.** Dissertação (Mestrado em Geografia), Instituto de Pesquisa do Departamento de Geografia, Universidade do Estado de São Paulo, Presidente Prudente, 1998.
- FAISSOL, S., O Desenvolvimento Econômico e Social, In: **O Espaço, Território, Sociedade e Desenvolvimento Brasileiro**, São Paulo, 1994.
- FERRARI, C. **Curso de Planejamento Municipal Integrado**, São Paulo: Livraria Pioneira, MACKENZIE, 1991.
- REIS FILHO, N.G. **Contribuição ao Estudo da Evolução Urbana no Brasil.** São Paulo: Pioneira, 1968.
- FURTADO, C. **Formação Econômica do Brasil.** Rio de Janeiro: Fundo de Cultura, 1959.
- GEORGE, P. **Geografia Urbana.** São Paulo: Difel, 1983.
- GONÇALVES, Bernadete de Fátima. **O Aeroporto de São José dos Campos no contexto do desenvolvimento do Vale do Paraíba: uma análise crítica.** 2005. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) – Instituto de Pesquisa e Desenvolvimento, Universidade do Vale do Paraíba, São José dos Campos, 2005.
- GORDINHO. Margarida Cintra (Org.). **Transporte No Brasil.** São Paulo: Marca D'Água, 2003.
- GUIMARÃES, F. de M.S. Divisão Regional do Brasil. **Revista Brasileira de Geografia**, v.3, n. 12, p. 319-371, abr/jun., 1941.
- HOGAN, D. J.; CUNHA, J.M.C.; BAENINGER, R., et al (ORG.) **Migração e Ambiente em São Paulo**, Aspectos Relevantes da Dinâmica Recente Campinas, PRONEX/FINEP/CNPQ – Núcleo de Estudos de Populações – NEPO/UNICAMP, 2000.
- AGÊ JUNIOR. **São José dos Campos e sua história.** São José dos Campos: Prefeitura Municipal de São José dos Campos. 1979, 245 p.
- LAMBARELLI, C. M. Louis-Joseph Lebert e a Pesquisa Urbano Regional no Brasil, Crônicas Tardias ou História Prematura..**Caderno de Pesquisa do LAP.** USP – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Mar./Abril São Paulo, 1995.(Série Urbanização e Urbanismo).
- LEFEBVRE, H., **O Direito à Cidade.** São Paulo: Centauro, 2001.
- MARICATO. E.. **Habitação e Cidade.** 5. ed. São Paulo: Atual, 1997.
- METZKER, M. O Ouro Se Foi. Que Venha o Euro, **Revista SEBRAE: Oportunidades: Onde e Como o Brasil Pode Crescer.** São Paulo, nº 12, Jan./Fev./Mar., 2004.
- MONBEIG, P. **Pioneiros e Fazendeiros de São Paulo.** São Paulo: Hucitec, 1984.

MOREIRA, Igor. A. G. **O Espaço Geográfico**. São Paulo: Ática, 1982.

MORETTI, R. S. **Loteamentos: manual de recomendações para elaboração de projetos** – São Paulo: IPT, 1986.

MÜLLER, G. A., **A Dinâmica da Agricultura Paulista**. São Paulo: Fundação Seade, 1985. v.02. (Série São Paulo 80).

_____. **O Fato Urbano - Na Bacia Do Rio Paraíba – São Paulo**. Rio de Janeiro, Divisão Cultural. Rio de Janeiro 1969.(Série – Livros. Publicação n. 23).

ORTIZ, R., **Um Outro Território**. São Paulo: Olho d' Água, (Ensaio Sobre a Mundialização),

PEREIRA, D.A.C.et al (Org.) **GEOGRAFIA, Ciências do Espaço**, São Paulo: Atual, 1987.

PEREIRA, P. S. **Rios, Redes e Regiões a Sustentabilidade a Partir de Um Enfoque Integrado dos Recursos Terrestres**. Porto Alegre: AGE, 2000.

PERIDES, P.P. A divisão do Brasil de 1945 – realidade e método. **Revista Orientação**, USP, v.9, p. 15-22. 1992.

_____. A divisão regional do Brasil de 1968: propostas e problemas. **Revista do Departamento de Geografia**, São Paulo, USP, v.7, n. 87-94, 1994.

PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO JOSÉ DOS CAMPOS, **São José dos Campos, 1951**. São Paulo, [s.ed.], 1951.

_____. **Informações Sobre a Cidade**, São José dos Campos, 2001, Guia Histórico da Prefeitura. São José dos Campos: PMSJC/ Secretaria do Planejamento e Meio Ambiente, 2001.

_____. **Informações Sobre a Cidade**, São José dos Campos: PMSJC /Secretaria de Desenvolvimento Econômico, 2004.

_____. **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**. São José dos Campos: PMSJC, 1964. v. 1-2.

_____. **Plano Diretor do Município de São José dos Campos: estudo preliminar, planos e anexos**. São José dos Campos: PMSJC, 1969.

_____. **Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado de São José dos Campos: Um Plano da Cidade para a Cidadania**. São José dos Campos: PMSJC, 1995.

PERROUX, F. **A Economia do Século XX**, São Paulo: Livraria Moraes, 1967.

RAFFESTIN, C. **Por Uma Geografia do Poder - 1980**, São Paulo: Ática, 1993. v.29. (Série: Temas, 1993).

RUFFATO, L. **ROTAS DO VALE: Memórias do Comércio do Vale do Paraíba**. São Paulo: Museu da Pessoa: SESC, 2004.

SANTOS, E. A. **As Paisagens do Plano e os Planos da Paisagem, da Paisagem no Planejamento ao Planejamento Com a Paisagem**. Tese (Doutorado) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo. 2002.

SANTOS, M. ; SILVEIRA, M. **O Brasil: – Território e Sociedade no Início do Século XXI**. 6. ed. Rio de Janeiro: Record, 2004.

SANTOS, M. A Aceleração Contemporânea: Tempo Mundo e Espaço Mundo, In: SANTOS. M. et alli. (Org.) **O Novo Mapa do Mundo, Fim do Século e Globalização**, São Paulo: Hucitec – ANPUR, 2002.

_____, **Da Totalidade ao Lugar**. São Paulo: Edusp, 2005.

_____, **Espaço e Sociedade**.: Petrópolis , RJ.: Vozes, 1979.

_____, **Espaço & Métodos**, São Paulo: Nobel, 1997.

_____, **Técnica Espaço, Tempo: Globalização e Meio Técnico Científico Informacional**. 2. ed. São Paulo: Ed.: Hucitec, 1996. (Geografia Teoria e Realidade).

SILVA NETO, M.L. A Questão Regional Hoje: Reflexões a Partir do Caso Paulista, In: SOUZA, M.A.A, **Território Brasileiro, Usos e Abusos**, Campinas: Territorial, 2003.

SINGER, P. **Globalização e Desemprego Diagnóstico e Alternativas**, 6. ed., São Paulo: Contexto, 2003.

SIQUEIRA, J. C. **Nossa Cidade de São José dos Campos**. São José dos Campos: Fundação Cultural Cassiano Ricardo, 1991.

SOUZA, M. L., **Mudar a Cidade, Uma Introdução Crítica ao Planejamento e à Gestão Urbanos**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004.

SOUZA, M.L., **O Território: Sobre espaço e poder, autonomia e desenvolvimento**, In: CASTRO, Iná Elias de (org.) et alli. **Geografia: Conceitos e Temas**. Rio de Janeiro: Bertrand, 1999.

SPÓSITO, E. S, (Org) **Dinâmica Econômica, Poder e Novas Territorialidades**. Presidente Prudente: UNESP/FCT: GAsPERR,1999.

_____, **A Vida Nas Cidades, Repensando a Geografia**. São Paulo :Contexto, 1994.

STROHAERCKER, T. M., **A Zona Periférica Ao Centro: Uma Revisão Bibliográfica**, **Revista Brasileira De Geografia (RBG)**, v.50, n.4, p.: 171-183 out./dez./1988.

TOMOE, L. K. C. **Desenvolvimento Regional do Vale do Paraíba – São Paulo** Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) – Instituto de Pesquisa e Desenvolvimento, Universidade do Vale do Paraíba, São José dos Campos, 1998.

VESENTINI, J. W., **Geografia, Natureza e Sociedade**, São Paulo: Contexto, Coleção Repensando a Geografia, 1989.

VILLAÇA, F. **Espaço Intra-Urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel/FAPESP/ Linco In Institute., 1998.

_____. Uma Contribuição a História do Planejamento Urbano no Brasil. In : DÉAK, C. ; SCHIFFER, S. R. (Org), **O Processo de Urbanização no Brasil**, São Paulo : EDUSP.1999.

XAVIER, M. **Os Sistemas de engenharia e a tecnicização do território. O exemplo da rede rodoviária brasileira**, In: Santos, M. SILVEIRA, M. O Brasil – Território e Sociedade no início do século XXI, 6º ed. Rio de Janeiro: Record, 2004.

ZALUAR, A.E. **Peregrinação Pela Província de São Paulo. (1860 – 1861)**. São Paulo: Livraria Martins /Biblioteca Histórica Paulista. [S.d.]

Sites Consultados

www.abrasil.gov.br – Avança Brasil

www.antt.gov.br – Agência Nacional de Transportes Terrestres

www.cnt.gov.br – CNT – Confederação Nacional de Transportes Terrestres

www.dinit.br.gov.br – Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transporte

www.eixos.gov.br – Eixos de Desenvolvimento e Integração

www.estradas.com.br

www.ibge.com.br – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

www.novomilenio.inf.br/sv/svh10b.htm

www.planalto.gov.br – Presidência da República – Legislação

www.planejamento.gov.br – Ministério do Planejamento e Gestão

www.transportes.gov.br – Ministério dos Transportes

