



**XVIII ENANPUR**  
NATAL 2019  
27 a 31 maio

## **O que une, separa: Questão metropolitana e paradoxos da transformação socioespacial em contexto regional paulista**

### **Autores:**

Cilene Gomes - UNIVAP - [cilenegomes2011@gmail.com](mailto:cilenegomes2011@gmail.com)

Daniel José de Andrade - UNIVAP - [dan.jose.andrade@gmail.com](mailto:dan.jose.andrade@gmail.com)

Micael Henrique da Silva Santos - UNIVAP - [santos.micael@outlook.com.br](mailto:santos.micael@outlook.com.br)

### **Resumo:**

A questão metropolitana estará em foco sob o ponto de vista histórico e teórico e, em aproximação empírica, será relacionada ao sistema metropolitano paulista e aos eixos de integração territorial e cidades em rede no contexto regional do Vale do Paraíba e Litoral Norte. O desenvolvimento assim previsto será levado a considerações sobre a premissa do espaço que une e separa, a partir de contradições socioespaciais inerentes às relações entre o que é global e local, com base nas lógicas paradoxais de racionalidades unificadoras que promovem, simultaneamente, a fragmentação socioespacial, para evidenciar, em última instância, que este espaço é o mesmo espaço que poderá engendrar, a seu tempo e modo, possibilidades de transformação, e mesmo, transformações.

## O QUE UNE, SEPARA

### Questão metropolitana e paradoxos da transformação socioespacial em contexto regional paulista

#### INTRODUÇÃO

O tempo sempre é de transformação, mas em nossos dias, essa propriedade da vida humana e social torna-se, indubitavelmente, exigência de engajamento e clareza de orientações e finalidades. Reina a confusão dos espíritos, como predisse Milton Santos (2000, p. 17), “um mundo confuso e confusamente percebido”, emergindo, paradoxalmente, em meio à era dos avanços científicos e tecnológicos acelerados, da informação, comunicação e cognoscibilidade da vida no planeta. Por isso, é tempo de resistir, buscando discernimentos e concebendo utopias fundadas historicamente e nas experiências sociais do aqui e agora.

No Brasil, essa situação é inegável. Vive-se um tempo de fatos desconcertantes. Em todo lugar, há grande apelo a um novo estado de mudança acompanhado pela consciência da crise social oriunda de situações históricas. Parece haver um consenso da necessidade de transformações, uma procura de atenção aos desequilíbrios, uma aspiração de futuro para as novas gerações e o resgate do sentido de habitar e construir a Terra. Este parece ser o reclame de multidões, dos indivíduos anônimos gerando forças plurais de resistência ao que se tornou insustentável – o menos-ser, a violência estrutural, o corruptível, os exclusivismos, as injustiças socioespaciais.

Nesse contexto, e no cerne dos estudos urbanos e regionais, pode-se introduzir o que nos preocupa e leva a ponderações: a questão metropolitana em suas relações com as cidades em rede aproximada ao caso do Vale do Paraíba e Litoral Norte, região metropolitana instituída em 2012 pelo estado paulista.

A discussão sobre a questão metropolitana passa necessariamente pela problemática e análise das cidades articuladas em rede – pelas cidades, observadas em sua dimensão diferencial de ordem demográfica e socioespacial e pelos objetos, fluxos, ações e processos que as articulam, gerando, no conjunto da rede urbana de um dado contexto espaço-temporal, densidades e níveis distintos de integração territorial e interdependência funcional. Permeia, também, no âmbito das relações interfederativas, a instância político-institucional da regionalização entendida como organização regional dos estados e, aqui, no que importa então à criação de regiões metropolitanas no Estado de São Paulo.

Além dessas duas esferas de discussão da problemática urbano-metropolitana e/ou urbano-regional – a esfera socio-territorial e a político-institucional – a questão teórica constitui a terceira esfera de discussão, a elas correlacionada, e preponderante sobre as mesmas, em razão de ocupar o lugar central da problematização sobre os pressupostos mais gerais do método e da dinâmica de investigações.

A rigor, toda busca de compreensão do mundo real depende da autorreflexão constante sobre a visão teórica que orienta as proposições de análise e interpretação, tornando indispensável a regulação epistemológica para validação ou refutação de hipóteses, a partir das informações, dados e fatos significativos a respeito do objeto de pesquisa, permanentemente reconstruído em cada etapa do processo de trabalho (BRUYNE, HERMAN e SCHOUTHEETE, 1982).

A situação concreta que exige uma abordagem e que nela se possa introduzir condiz à institucionalização de regiões metropolitanas a despeito de critérios técnico-científicos e políticos coerentes, tal como é o caso discutível da região metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte (a respeito da qual cabe à responsabilidade imediata), mas também de inúmeros outros casos, relativa ou totalmente descabidos, em que a criação de novas regiões metropolitanas em todo o país (ONGARO e SILVA NETO, 2016) tem se dado por razões imbricadas envolvendo: a história da federação, interesses políticos estaduais, tensões loco-regionais, a corrida por recursos da União e dos Estados, o conteúdo ideológico das finalidades políticas (SOUZA, 2008), a dimensão simbólica do estatuto metropolitano, o discurso da integração e do desenvolvimento regional, enfim (IPEA, 2011; BARRETO, 2012).

Com isso, a necessária resposta que se impõe começa a ser esboçada com alguma elaboração teórica sobre a metropolização e o fenômeno metropolitano no Brasil, para posterior cotejamento com os critérios apontados pelo estado paulista para nortear e justificar a criação de regiões metropolitanas. Nessa instância da decisão política sobre a organização regional, acrescenta-se o fato da macrometrópole paulista ter se tornado unidade regional objeto de planejamento no Plano de Ação Macrometropolitana (EMPLASA, 2014), e o Estatuto da MetrÓpole (BRASIL, 2015), o novo instrumento de regulação dos desdobramentos da institucionalização de regiões metropolitanas.

Mas, para que se prestaria a compreensão teórica do fenômeno metropolitano se a região metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte e processos derivados já constituem um fato político-institucional lançado ao processo histórico-social e debate público? Na hipótese de que a metropolização do estado paulista não se consolidou historicamente sem a necessária reorganização dos sistemas urbano-regionais, e em seu estágio mais recente, menos ainda, o atual processo de reorganização político-institucional do desenvolvimento regional e este propriamente dito não poderão prescindir da visão teórica sobre as conexões existentes, os níveis de integração horizontal e vertical entre os contextos metropolitanos e as problemáticas regionais diferenciadas.

Além disso, e mais do que nunca, talvez, os estudos teóricos e sua reconstrução devem se firmar e se alinhar a utopias da transformação socioespacial fundadas no que é histórica, social e humanamente necessário, sob o risco da ideologização perversa da política, da vida social e da consciência dos cidadãos. As problemáticas sociais e humanas mais urgentes a

serem enfrentadas devem ocupar a centralidade das preocupações teóricas e da ação política em todo seu espectro social e dimensão territorial, e em favor desse enfrentamento, as próprias tendências da história poderão revelar os melhores ou possíveis caminhos.

No desafio então de pensar a transformação socioespacial da realidade regional, será preciso suscitar considerações teóricas sobre metropolização e organização dos sistemas urbano-regionais e, orientando-se pelas problemáticas da região de cidades em observação, ponderar sobre as grandezas referenciais da metropolização dos lugares (SILVA NETO, 1985).

Articulada ao desenvolvimento previsto, a leitura da transformação histórica demarcada pela globalização de processos econômicos, políticos e socioculturais (a partir dos anos de 1980) e pelas formas correspondentes de organização espacial, será fundamental para melhor circunstanciar as realidades diferenciadas e problematizações do espaço regional em distintas escalas e âmbitos de discussão. Além disso, será o ponto de apoio necessário para fazer ver a natureza e condição do espaço que une e separa (SANTOS, 1980; 1989), premissa instigante e útil para nortear a argumentação de que os paradoxos são a mensagem inteligível das transições críticas, dos tempos em transformação e do presente-futuro de nossos dias.

Na instância da formação territorial brasileira confluindo à metropolização, não seriam as tendências à unificação e fragmentação socioespacial as mais evidenciadas? Mas o que de fato torna a organização do sistema urbano-metropolitano um todo unificado e ao mesmo tempo fragmentado?

Importa discernir acepções interpretativas que o conceito de metropolização sugere para repensar a questão da instituição de regiões metropolitanas no país e, então, ponderar sobre a desconexão relativa dos fragmentos de estruturas urbanas e lugares os mais remotos à propriedade e função macroorganizadora do sistema urbano nacional cabível às grandes aglomerações metropolitanas reconhecidas nas categorias de mais alta hierarquia urbana – a exemplo de São Paulo, ou mesmo, da estrutura macrometropolitana paulista –, a fim de contextualizar e particularizar as grandezas referenciais do que é metropolitano, ou então, o que seria metropolitanizado na região do Vale do Paraíba e Litoral Norte.

Nesse percurso intelectual, não se estará distante de alçar nova ordem de elaborações para reconhecer e fazer ver (aqui, de modo exploratório) as lógicas sociais paradoxais do tempo presente em transformação, em boa medida contradizendo orientações humanistas do pensamento e desafiando a opinião consabida. Sim, quando se prima pelas perspectivas humanistas e democráticas, os homens, os grupos e até mesmo os afins parecem caminhar na contramão da construção de comunidades e colaborações autênticas.

Com esse balizamento, a questão metropolitana estará em foco sob o ponto de vista teórico e, na sequência, em aproximação empírica, será relacionada ao sistema metropolitano paulista e aos eixos de integração territorial e cidades em rede no contexto regional do Vale do Paraíba e Litoral Norte. Nas considerações finais, a premissa do espaço que une e separa será realçada a partir de contradições socioespaciais inerentes às relações entre o que é global e local, com base nas lógicas paradoxais de racionalidades unificadoras que promovem,

simultaneamente, a fragmentação socioespacial, mas para evidenciar, em última instância, que este espaço é o mesmo espaço que poderá engendrar, a seu tempo e modo, possibilidades de transformação, e, mesmo, transformações.

## METROPOLIZAÇÃO: SENTIDOS DA HISTÓRIA E REVISÃO CONCEITUAL

Em recorrência ao proposto, a recuperação de sentidos gerais da história territorial do país (alinhada às determinações da formação social e econômica) se impõe com o fim de observar a tendência generalizada à urbanização e a metropolização das principais capitais, e para demarcar as transformações decisivas que se verificam no período pós-1980, levando à necessária revisão conceitual dos fenômenos em estudo.

Para além da colonização, onde a conotação de metrópole era a de “nação em relação às suas colônias” ou de estado colonialista (SILVA NETO, 1985), e a Política Urbanizadora de Portugal (REIS FILHO, 1968) subentendia o controle territorial (da população dispersa) pela fundação de vilas e cidades, limitada às localizações ditadas pela natureza, em territórios litorâneos ou ribeirinhos, é somente com a reinserção do país na lógica do capitalismo industrial, na passagem do século XIX aos decênios da primeira metade do século XX, que a urbanização tende a adquirir novo ritmo, conteúdo e dimensão, com o sudeste brasileiro e a cidade de São Paulo emergindo na condição de centro geográfico de novos dinamismos econômicos, demográficos, sociais e urbanos do país.

Se, originariamente, Salvador, Recife e Rio de Janeiro são exemplares significativos, junto a outras cidades da região mineradora e amazônica, da constituição de um “sistema” urbano brasileiro ainda desarticulado, atribui-se ao Rio de Janeiro o *status* primordial de metrópole do país, pelas transformações urbanas importantes advindas com a presença da Família Real. À sua vez, se até meados do século XIX, São Paulo se mostra em grande defasagem em relação às principais cidades litorâneas, logo, o crescimento demográfico e o desenvolvimento urbano se fizeram notar com a economia cafeeira do interior paulista e as relações de intermediação comercial com o Porto de Santos, a mecanização do território e da produção (SANTOS e SILVEIRA, 2001) e o progresso da industrialização.

Entretanto, é interessante observar que o perfil metropolitano de São Paulo<sup>1</sup> é atribuído à cidade, desde meados do século XIX, por sua configuração territorial de grande rede, definida por um “modelo polinuclear de ocupação” (SILVA NETO, 1990, p. 36) da cidade e região de São Paulo (municípios do entorno), e pela força estruturadora do centro de São Paulo, o núcleo principal da cidade e região, do qual dependiam inteiramente as localidades dispersas que se desenvolviam ao redor de capelas e outras edificações religiosas.

---

<sup>1</sup> Conforme entendimento obtido na disciplina *Urbanismo paulistano no Século XX*, cursada de março a junho de 2012, na FAUUSP, e em MEYER, GROSTEIN e BIRDEMAN (2004).

Os prenúncios da urbanidade metropolitana do Rio de Janeiro e São Paulo não seriam desmentidos pela história, de modo a se considerar a transição ao século XX, e até os anos de 1950, o período da urbanização capitalista, característica dos países subdesenvolvidos, como o antecedente da metropolização. A presença do Estado nacional e governos estaduais se reforça e as cidades se remodelam inspiradas em novos padrões produtivos e de modernidade importados. Políticas para expansão da circulação de mercadorias, ampliação da rede rodoviária, crescimento demográfico, migrações significativas para o sudeste, interiorização da urbanização ao redor das principais cidades, integração territorial regionalizada são todos movimentos e ações firmando a hegemonia de São Paulo, a formação pioneira de sua região metropolitana e, já nas décadas até 1970, levando à formação da região concentrada brasileira e à integração socioterritorial de amplitude realmente nacional.

Para Santos (1993), desde então o fenômeno metropolitano tende a se constituir com a incorporação e difusão dos elementos constitutivos do período técnico-científico. Ciência e tecnologia alteram os sistemas produtivos e a produtividade. As ideologias da modernização, do planejamento estatal e do consumo impulsionam o processo de criação de condições mais seguras para a entrada e proteção do grande capital internacional. A política estatal de grande potência se estabelece tendo nos Planos Nacionais de Desenvolvimento seus principais instrumentos. A ocupação periférica do território, em direção à região norte e centro-oeste, é a tendência do período, tornada possível com a integração pelos transportes e comunicações, os grandes projetos públicos e privados e a expansão da fronteira agrícola e do capitalismo agrário.

Complexos industriais diversos e a terciarização da economia caminham juntos com a revolução demográfica e urbana. Os fenômenos da macrourbanização (amplificação da urbanização) e metropolização assumem importância. As cidades tornam-se apoios do progresso da sociedade capitalista, e a tendência ao crescimento urbano concentrado favorece a consolidação de regiões metropolitanas ao redor das principais capitais que respondem por parcelas consideráveis dos fluxos econômicos, bancários e financeiros. A concentração econômico-espacial, de riqueza e pobreza, representada pelas metrópoles e suas regiões, é a contraparte da enorme disparidade estrutural que se cria no contexto das relações entre os polos de desenvolvimento, suas regiões de influência e as “periferias” do sistema social.

Ora, a partir daí, e adiante as décadas a partir de 1980, verifica-se a reorganização do território nacional mediante a expansão do meio técnico-científico-informacional (SANTOS, 1996; SANTOS e SILVEIRA, 2001), com a ascensão da informação e comunicação como variáveis-chave para compreender a sociedade e a remodelação do espaço urbano e regional. Os avanços da ciência e da tecnologia aplicados ao processamento, armazenagem e transmissão da informação criaram, de fato, reelaboração da produção econômica, novos modos de comunicação e uma experiência e consciência do tempo e espaço completamente outras. O território e a sociedade se informatizam e se reorganizam sob a égide do mercado globalizado, junto às políticas neoliberais, neodesenvolvimentistas (SENRA, 2011), ou social-desenvolvimentistas (KLINK, 2013).

Evidências significativas dessas transformações e tendências podem ser encontradas em todo o país, mas são nas metrópoles, regiões metropolitanas e diversas outras

aglomerações da rede urbana nacional (de porte e significado econômico e social considerável) que elas vão predominar em quantidade e qualidade, revelando, todavia, a incorporação seletiva e desigual de capital e inovações nas atividades produtivas e sociais e na reorganização dos territórios de vida, e as defasagens e disparidades socioespaciais locais a cada dia mais acentuadas.

Nesse contexto de mudanças em ritmos acelerados e de agravamentos estruturais, ressignificações da natureza e dinâmicas do fenômeno metropolitano (SOUZA, 2008) tornam-se uma exigência.

De fato, os anos de 1980 são um divisor temporal para compreender os processos constitutivos originários de metrópoles e regiões metropolitanas que os antecedem, e os processos de redefinição da metropolização nos últimos decênios. As condições socioespaciais foram politicamente estabelecidas para os processos de globalização econômica e tecnológica, ocasionando redefinição dos sistemas urbano-regionais, visível em diversas escalas.

Essas remodelações do espaço urbano-regional atesta o que Santos (1993, p. 89-93) denomina de dissolução da metrópole, supondo, de um lado, a força de onipresença do tempo social da metrópole em todos os lugares, e de outro lado, simultaneamente, a desorganização e reorganização dos sistemas regionais e locais, denotando segmentação do mercado, pela seletividade de localizações para a destinação de investimentos públicos e privados, e correlata fragmentação do tecido socioespacial.

Se a dimensão demográfica e da diversificação e integração de processos econômicos e sociais constituía um critério importante para a definição clássica da urbanização aglomerada e concentrada ou, ainda, para se referir à escala diferenciada e à complexidade de funções (qualificações e especializações) e ao maior ou menor dinamismo da metropolização, tendencialmente os processos de desconcentração demográfica e produtiva e de reprodução de padrões de organização socioespacial a partir das metrópoles ou regiões metropolitanas tornam-se menos dependentes da contiguidade espacial.

Segundo Santos (1993), há nas grandes metrópoles concentração das atividades relacionais modernas no nível nacional ou estadual, tanto no âmbito material quanto intelectual, e maior centralização da irradiação ideológica, pela concentração dos meios de difusão de ordens, ideias e mensagens. Simultaneamente, verifica-se a dispersão geográfica das classes médias para certas cidades (intermediárias) do sistema urbano e rarefação rural, junto à dispersão geográfica da produção física, resultando em comandos mais centralizados e unificadores e, em razão da necessidade de maior fluidez e competitividade territorial, uma reorganização do território metropolitano que se dá pela dispersão urbana (REIS FILHO, 2006) e conformação de aglomerações difusas (LENCONI, 2011)<sup>2</sup>.

---

<sup>2</sup> Interessante destacar que a autora propõe uma linha de análise que considera a escala topológica, relativa à lógica das redes imateriais, para reelaboração da noção de proximidade e distância.

As metrópoles e regiões metropolitanas sempre receberam mais atenção política e abrigam maior pluralidade sociocultural e econômica, incluindo a coexistência de atividades em diversos níveis de capital, tecnologia, organização e trabalho. Elas estão no centro dos dilemas inerentes às transformações do capitalismo e da sociedade, pois possuem maior poder de articulação e polarização do território nacional (RIBEIRO, 2017). Segundo este autor, supõe-se, todavia, uma correlação entre o relativo menor índice de polarização do tecido social das metrópoles e maiores vantagens na competição pela atração dos fluxos econômicos entre as demais cidades dos diferentes sistemas urbano-regionais.

Assim sendo, a metropolização das grandes cidades, entendida como decorrência das escalas em que a reestruturação global do espaço pode ser percebida (SILVA NETO, 1985, p. 50), não se define mais exclusivamente pelo fenômeno da concentração geográfica regionalizada, mais sim, como diz Santos (1993), pela dialética inerente aos movimentos espaciais de concentração-dispersão, sempre presentes, mas ressignificados na atualidade pelo princípio ativo da informação e da comunicação na produção da vida social, em todas as suas instâncias, incluindo a reorganização espacial dos lugares. Nesse sentido, a perspectiva renovadora de abordagem do processo de metropolização liga-se ao objetivo de relacioná-lo à dinâmica dos lugares (SOUZA, 2008).

As ordens e “modelos” metropolitanos tendem a se tornar referência e a se reproduzir em contextos diferenciados do sistema urbano-regional nacional. Neste movimento deslocalizador, as diferenciações socioespaciais são produzidas e se multiplicam em toda parte, exprimindo combinações variáveis de um novo tempo social hegemônico que se impõe, com suas ideologias, normas e formas, em dada localização e os diversos tempos sociais locais, com suas estruturas herdadas e processos socioculturais particulares.

E aqui, pode-se introduzir a ideia de metropolitização dos lugares, originalmente concebida por Silva Neto (1985), no prisma espacial do fenômeno de transformação quantitativa e qualitativa do conteúdo das cidades, no sentido de haver um processo global de reestruturação e dominação político-econômica que se irradia das grandes metrópoles mundiais e, em dado contexto nacional, metropolitiza os lugares que atinge, tornando-os metropolitanos, ou seja, susceptíveis às variáveis de comando da organização metropolitana: as formas econômico-financeiras e a tecnologia, vertidas à materialidade do espaço construído (SILVA NETO, 1985, p. 50-55).

Com essa perspectiva conceitual, se não há o mais remoto lugar sem que nele a ordem hegemônica global, irradiada a partir dos grandes centros metropolitanos, se instale e se particularize (ou, ao menos, esteja virtualmente presente), metropolização e metropolitização se completam e se diferenciam pelo alinhamento simultâneo dos mais distintos sistemas socioespaciais e lugares às forças preponderantes de macroorganização e comandos do tempo social.

Na metropolização, a universalidade e diversidade da vida social se evidencia de modo mais concentrado espacialmente e em espectro variado de formas, conteúdos e acontecimentos. Na metropolitização, as mesmas formas-conteúdo incidem em áreas restritas, ou mais pontualmente, conforme a natureza do vetor incidente, ocasionando interdependências correspondentes, mas, irrestritamente, incidem pelos meios de informação e comunicação

hoje disponíveis, gerando influências unificadoras no tempo social dos lugares, de natureza essencialmente ideológica ou psicológica.

Dessa forma, também se cogita, atualmente, nos alinhamentos simultâneos entre os mais distintos lugares e as dinâmicas metropolitanas consteladoras de movimentos contra-hegemônicos, que emergem a cada dia, tensionados pelas próprias forças socioculturais hegemônicas, de homogeneização e subjugação.

Nessa instantaneidade do tempo planetário, o espaço é uno e se torna relativamente indiferente se estamos em um lugar ou outro, porque a unificação é real e percebida como fato. Mas de fato, residimos em uma cidade com suas condições históricas e de vida cotidiana, que se assemelham ou se distinguem relativamente a outras cidades adjacentes ou não, em dado contexto de relações interurbanas ou interregionais.

Metropolização ou metropolitanização dos lugares? Os dois processos interferem na organização dos sistemas urbano-regionais circunvizinhos de grandes metrópoles ou regiões metropolitanas reconhecidas pelas redes de pesquisa ou por via de sua institucionalização.

Se os casos mais descabidos de criação de regiões metropolitanas têm sido objeto de discussões, e se algumas contêm suas grandezas referenciais de relativa significação para as dinâmicas sociais e econômicas integradas às de regiões metropolitanas consagradas, certamente as críticas, os estudos e pesquisas sobre a questão metropolitana não serão sem proveito, pois, se de um lado ajudam a revisitar as realidades inter-regionais, regionais ou locais, de outro, podem colaborar para o aprimoramento da organização do espaço urbano e regional, sob o ponto de vista do debate teórico-metodológico, político-institucional e do planejamento propriamente.

Nesse âmbito de questionamentos e ponderações, os princípios da integração e/ou das conectividades são cruciais, estão na ordem do dia e devem ser retratados. Em sua instância territorial, a integração viária ou informacional possibilita acessibilidade, comunicação e interdependência funcional entre as diferentes cidades em dado recorte do sistema urbano-regional. Na instância político-institucional, a integração das ações entre as unidades da federação e entre estas e as ações sociopolíticas mais amplas constituem, talvez, o grande desafio. E na instância teórico-metodológica, a integração é variável condutora para um quadro de análise sistêmica das transformações socioespaciais regionais e do presente entendimento sobre o espaço que une e separa.

## INTEGRAÇÃO TERRITORIAL E CIDADES EM REDE: O CONTEXTO REGIONAL DO VALE DO PARAÍBA E LITORAL NORTE PAULISTA

Para ressaltar o *modus operandi* hegemônico de produção do espaço e da vida social, propagado e sustentado ideologicamente, o grau de integração às dinâmicas metropolitanas

poderia ser inferido a partir da distribuição geográfica de população e atividades econômicas e da conformação do espaço urbano-regional. Nesse âmbito, os eixos de regionalização da urbanização, que se constituem ao redor do sistema rodoviário, constituem objetos primordiais a focalizar. A partir deles, correlações possíveis com as lógicas globais de organização e transformação dos espaços regionais são passíveis de identificação. As rodovias são condicionantes das dinâmicas de urbanização e regionalização em seus arredores. Possibilitam o desenvolvimento de atividades produtivas, pela circulação e distribuição de fluxos correlatos, e a remodelação de estruturas urbanas, regionais e/ou locais.

Em sua proposição teórica sobre a interação técnico-econômica no Estado de São Paulo, Silva Neto (2002, p. 1-2) refere-se aos eixos de centros urbanos organizadores de regiões, como elementos para depreender a territorialidade da formação socioespacial paulista. Construídos ao longo da história territorial, tais eixos compõem-se por diferentes sistemas técnicos que garantem acessibilidade e infraestrutura à produção. Para este autor, a interação entre tecnologia e economia tornou-se um paradigma da configuração territorial constituída por “eixos e regiões estruturais”.

Mas, se em qualquer período da formação socioespacial essa interação está presente, hoje, com as tecnologias e os fluxos informacionais, os arranjos territoriais e as relações funcionais entre localidades não são condicionados apenas pela proximidade. Essa nova condição possibilita a revisão do conceito de rede urbana, e tal como sugere Silva Neto (2002), e propõe Souza (1991), essa reconceitualização pode se basear na ideia de “conexões geográficas”, levando ao aumento do grau de fluidez territorial, complementaridades produtivas e especializações e, assim, irradiando a metropolitização.

Ainda assim, os eixos e as centralidades do estado paulista e as dinâmicas irradiadoras da capital para o interior são os mesmos (SILVA NETO, 2002, p. 1 e 18). A localização de forças influentes e a anterioridade histórica da urbanização mais consolidada levam à centralização da organização regional e “a potencializar integração técnico-econômica” (IDEM, 2002, p. 7). As regiões já privilegiadas, com mais vantagens comparativas, tendem a concentrar ainda mais investimentos públicos e privados (TAVARES, 2016, p. 668).

Segundo a abordagem de Silva Neto (2002), a metropolização constitui, então, a partir de 1980, tendência de reprodução da configuração territorial dos circuitos produtivos da economia globalizada. A metropolitização se difunde em faixas radiais a partir da capital paulista, ocasionando reestruturação dos centros regionais e homogeneização das paisagens (IDEM, p. 19). Onde incide, contrapõe-se à “geografia das solidariedades regionais” e, assim, a organização do espaço urbano-regional resultaria de dois níveis de integração, o regional e o municipal, ou, o inter-regional e o intermunicipal (IBID, p. 16).

O estudo de Tavares (2016) também discute, à luz das transformações históricas do planejamento regional, questões conceituais sobre os eixos de integração e desenvolvimento. O autor elucida a passagem do desenvolvimentismo para o período de reestruturação econômica de orientação neoliberal. Considerando o eixo um elemento estruturador da organização territorial vista em diferentes escalas, o mesmo autor aborda alguns preceitos de políticas federais e do estado paulista que incorporam os eixos como diretrizes estratégicas para constituir regionalizações e organização territorial. Discute, assim, a ideia do eixo como

paradigma de planejamento regional (indo além do modelo de regiões polarizadas), que, em sua lógica produtivista, se prestaria a orientar projetos e provisão de recursos públicos e privados, tendo em vista mais “integração, conectividade e competitividade” (TAVARES, 2016, p. 672).

Não sendo novidade a ideia de associar aos eixos diferentes potenciais (no conteúdo e na forma) de desenvolvimento, Tavares (2016) procura identificar o que mudou nos novos modelos centrados nos eixos, em relação aos anos de 1950 e 1960. No contexto geral das finalidades de reestruturação produtiva do mercado global, o autor ressalta como tendência atual a minimização da participação do Estado nos serviços públicos e a entrega à iniciativa privada, com reforço de funções reguladoras estatais; a regionalização centrada nos fluxos e nas conexões propulsoras de relações produtivas e comerciais competitivas; a estratégia dos “projetos-âncoras” de infraestrutura, de forte impacto, para constituir regiões de planejamento e padrões territoriais homogêneos (IDEM, p. 672, 675, 682-86).

Apontando o hibridismo dos preceitos desenvolvimentistas aos neoliberais e as aproximações entre os modelos dos polos de desenvolvimento e dos eixos, Tavares assim explica suas diferenças: “os polos buscavam o equilíbrio territorial pela dissipação do desenvolvimento pela indústria motriz e pela integração territorial de sua cadeia”, enquanto que “os eixos preveem investimentos setorizados na infraestrutura produtivista”. No primeiro caso, os investimentos privados são feitos pela indústria e, agora, pelas parcerias entre capital público e privado (TAVARES, 2016, p. 688).

Esse modelo político e geoeconômico de uso do território parece, de fato, realimentar o círculo vicioso dos desníveis socioespaciais construídos socialmente em todo lugar. As forças econômicas e políticas, incidentes em localizações estratégicas, exprimem seus interesses contrários aos reequilíbrios regionais e locais, embora propagados pelos discursos de planejadores e atores do mercado. As escolhas locacionais reforçam o real interesse pela certeza dos lucros e os investimentos em áreas rentáveis e o descaso estrutural pelas regiões sem vantagens comparativas, desfavorecidas, conflituosas e contraditórias sob o ponto de vista social e ambiental (TAVARES, 2016, p. 688-689).

Não por acaso, o mesmo autor (IBID, p. 678) destaca a proposição de vetores territoriais do PAM (EMPLASA, 2014), entendidos, cada um deles, como “recorte geográfico de uma determinada área urbanizada da Macrometrópole Paulista (MMP)”, à qual se destinaria a implantação ou modernização de plataformas logísticas, rede ferroviária e complexo aeroportuário, com o objetivo de desencadear influências inter-regionais nas dinâmicas produtivas ou urbanas de cada um desses recortes, em boa medida coincidentes com regiões metropolitanas instituídas. O governo estadual priorizaria, assim, um modelo de organização socioespacial macrometropolitana, baseado nos vetores territoriais, nas relações de subordinação e complementaridades produtivas e no espaço de fluxos por eles instituídos, desconsiderando os impactos destes eixos e as demandas específicas dos sistemas territoriais locais.

Tavares (2016, p. 691) ressalta ainda que a escala da rede urbana local – das relações urbano-regionais, dos espaços onde se concentram as pessoas, do diálogo entre a economia e as demandas sociais – está ausente do debate, sendo este, hoje, então, um dos mais

importantes desafios do planejamento regional-metropolitano. A lógica da produção hegemônica do espaço, setorial, produtivista e exclusivista, bem representada pelas dinâmicas dos eixos e pela fragmentação da estrutura espacial que os mesmos acarretam, dissocia-se dos contextos loco-regionais, com prejuízos crônicos para grandes parcelas da população.

Nesse contexto de discussões, e por hipótese, uma grandeza referencial ou medida da metropolitanização do espaço regional, regida pelas lógicas do mercado e o endosso estatal, pode ser tomada pela integração territorial e funcional tornada possível a partir dos eixos rodoviários mais importantes e das articulações entre eles. Em regra, eles se interligam a outros sistemas infra-estruturais, tais como telecomunicações e informação, e a contextos socioeconômicos diversificados, representados pelos centros urbanos organizados por tais eixos.

Justamente, a criação de regiões metropolitanas teria esse fim precípua de promover, induzir a reprodução da lógica hegemônica de produção do espaço e da vida social, o que já havia sido apontado em Silva Neto (2010a e 2010b), ao se referir às tendências atuais de organização espacial, no que diz respeito, particularmente, à expansão dos “sistemas de engenharia” conexas ao avanço da metropolitanização.

O caso da recém instituída região metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte exemplifica essas tendências e, então, pode-se conjecturar acerca da propagação de uma ordem hegemônica global em boa medida ou, ao menos, muito provavelmente articulada às irradiações da região metropolitana de São Paulo.

É sabido que a organização do espaço regional tem nos eixos de circulação terrestre e no sistema de cidades e arredores os dois principais elementos constituintes para compreender dinâmicas de transformação. A ocupação e urbanização do Vale do Paraíba exemplifica essa relação espacial entre os caminhos terrestres que levaram aos interiores do território, interligando a região litorânea, Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo, e a formação de povoados, vilas e cidades.

Em sua história regional dos primeiros séculos, Muller (1969) ajuda a entender o papel do sistema de circulação na realização das trocas comerciais e de comunicação e na definição hierárquica dos centros urbanos. Chama atenção ao fato de que os novos caminhos podem tanto favorecer a ocupação, o povoamento e o surgimento e crescimento de núcleos urbanos, como também, em certas circunstâncias, podem influir na mudança de posição econômica da região ou de alguns de seus subespaços. Diversos seriam os exemplos históricos para validar tal assertiva, mas o caso mais contundente é o da implantação da rodovia Presidente Dutra, que ocasiona não apenas o deslocamento do progresso econômico e urbano-regional para o eixo São Paulo-Rio de Janeiro, mas, justamente por isso, certa estagnação ou defasagens da microrregião do conhecido Vale Histórico cafeeiro.

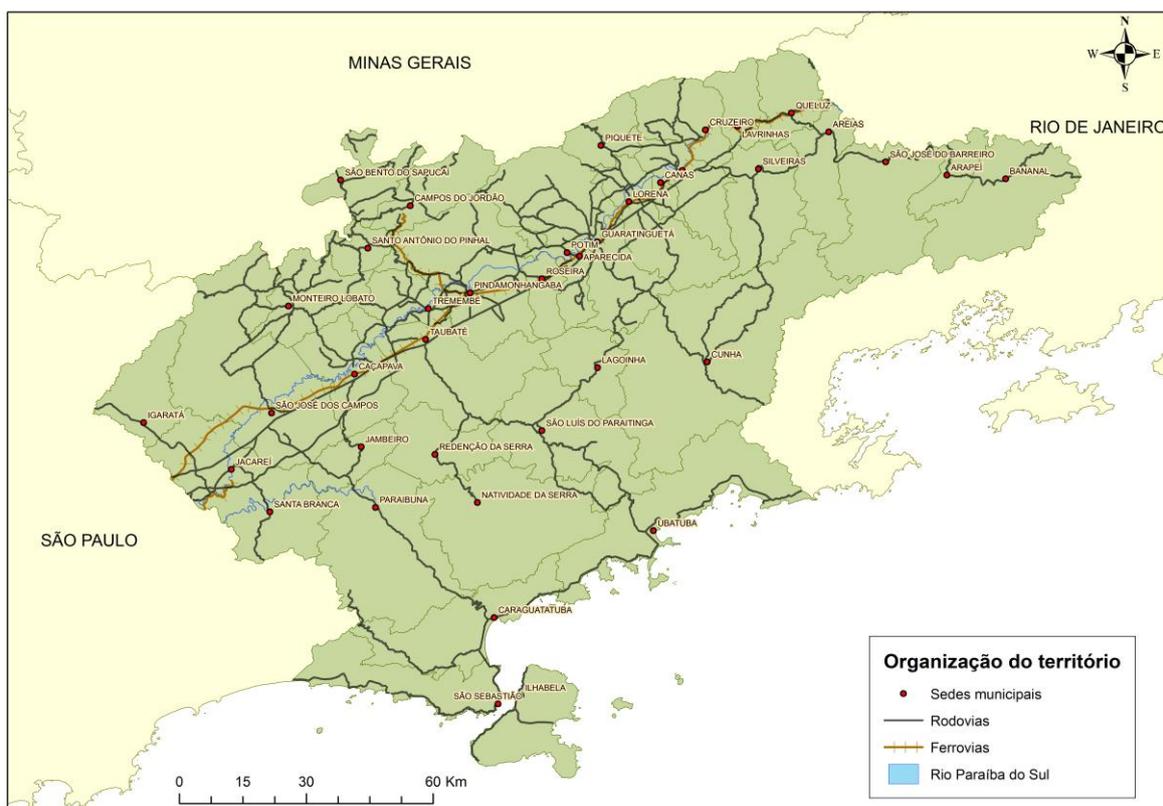
Com os impulsos da industrialização, o equipamento viário e a urbanização, inspirados nas ideologias de ordem nacional então vigentes, de modernização, planejamento estatal e internacionalização do capital, novo período do desenvolvimento regional se instaura demarcado pelas circulações rápidas e a integração de mercados entre as duas mais

importantes metrópoles do país. Há de fato até meados de 1970, toda uma reorganização do espaço produtivo e da vida social urbana a partir da expansão das atividades industriais e dos comércios e serviços (necessários às indústrias ou não), junto aos afluxos demográficos significativos, que acentuará a conformação linear da urbanização regional ao redor da Dutra.

Nesse momento, e a partir de então essa linearidade do espaço de fluxos econômicos e do crescimento urbano ao longo da Dutra se reforça ainda mais, constituindo hoje o eixo do desenvolvimento regional mais concentrado, encadeando processos de urbanização mais ou menos consolidados, no sentido de São Paulo ao Rio de Janeiro, a partir das dinâmicas polarizadoras de São José dos Campos, Taubaté, Guaratinguetá e Cruzeiro, que são as sedes regionais de quatro sub-regiões que configuram hoje a RMVPLN – além da sub-região de Caraguatatuba, sede do segundo eixo mais importante da urbanização regional, definido pelas condições naturais e socioespaciais peculiares da geografia litorânea.

É preciso destacar, também, na base das transformações do espaço regional que se verificarão no período pós-1980, o significado do Plano Regional do Macro-Eixo Paulista, de 1978, ainda hoje considerado importante expressão do planejamento regional (coordenado pelo estado paulista e alinhado a políticas do governo federal) intimamente associado aos processos de desconcentração industrial e demográfica desencadeados a partir da metrópole de São Paulo, com efeitos perceptíveis na região valeparaibana, dentre outras regiões do estado. A figura 1 ilustra a organização do território regional mostrando maior densidade viária no eixo longitudinal superior da região.

Figura 1 – Organização do território do Vale do Paraíba e Litoral Norte



Fonte: IBGE.

No embate de tendências que contrapõe o curso da democratização da vida social à globalização da economia e a políticas neoliberais e neodesenvolvimentistas, a estruturação do espaço regional evidencia incrementos ainda maiores de investimentos e intensificação da urbanização nos dois principais eixos do desenvolvimento regional (Dutra e litorâneo) adiante 1980. Além disso, as defasagens regionais da vida social e econômica, em sua comum e variada expressão, se acentuam ainda mais no Alto Vale, mas também nas realidades intraurbanas das principais cidades do Médio Vale, Litoral e, mesmo, da Serra da Mantiqueira.

A evolução do perfil demográfico da rede urbana regional, de 2000 a 2010, possibilita outra visualização dos desequilíbrios socioeconômicos e espaciais estabelecidos e agravados historicamente. Em 2000, nota-se uma distribuição da população urbana, por classes de tamanho das cidades, demonstrativa de um padrão regional majoritário de pequenas e médias cidades, com São José dos Campos, apenas, despontando como grande cidade, com população urbana já acima dos 500 mil habitantes.

Se até 2010 algumas cidades mudaram de patamar no que se refere ao tamanho demográfico, o perfil da urbanização regional não se alterou em seu padrão predominante de aglomeração de habitantes em pequenas e médias cidades. Nesta mesma data, a cidade de São José dos Campos permanece sozinha em sua condição de grande centro regional, com sua população urbana tendo crescido 15,8% a contar de 2000, e passando a representar, com seu agrupamento de 617.106 habitantes em 2010, 29% do total da população urbana regional. Uma alteração significativa do sistema de cidades deu-se, no mesmo decênio, na classe de população urbana acima de 200 mil a 500 mil habitantes, com Jacareí aparecendo em 2010 ao lado de Taubaté. Por causa desse reposicionamento, o crescimento do total de habitantes urbanos reunindo essas duas cidades foi de 109,2% e o percentual representativo dos 480.970 habitantes urbanos em 2010 no total da população urbana regional alcançou 22,5%.

Ou seja, mais da metade da população urbana da Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte concentra-se em apenas três cidades – São José dos Campos, Taubaté e Jacareí. Aqui se localiza parte considerável da estrutura industrial e científico-tecnológica da região, assim como concentração de pessoas ocupadas em atividades ligadas às finanças, ao mercado imobiliário e a um bom número de implantações condominiais (para fins residencial ou produtivo) e do grande comércio. Além disso, as três cidades localizam-se em entroncamentos viários (para o Litoral, a Serra da Mantiqueira e Campinas, respectivamente) e são os pontos de origem e destino mais importantes das pessoas que se deslocam para trabalho ou estudo saindo de um aos outros, entre os demais municípios da região e em direção às regiões de São Paulo e Campinas ou vindo delas para o Vale.

Em mais oito (8) cidades, com população urbana acima de 50 mil a 200 mil habitantes, temos mais 33,9% da população urbana regional. As duas classes aí incluídas – mais de 50 a 100mil e mais de 100 a 200 mil – apresentaram crescimento negativo da população urbana de 2000 a 2010. Mas constituem uma classe de cidades médias também importantes no contexto das dinâmicas históricas e recentes do desenvolvimento da região, haja vista sua localização nos dois principais eixos de circulação e integração territorial.

Guaratinguetá e Cruzeiro constituem centros da urbanização regional consolidada há mais tempo. Guaratinguetá também concentra parte das atividades ligadas às finanças e ao

ensino superior (tais como as demais sedes regionais de maior destaque). Cruzeiro, à sua vez, é a sede da sub-região que melhor retrata a importância histórica original do Vale do Paraíba, por sua localização fronteiriça com o estado de Minas Gerais, que junto ao Rio de Janeiro e São Paulo constituíram o centro geográfico dos principais dinamismos do tempo da mineração e do café. Pindamonhangaba e Caçapava têm sido destacadas pela emergência e ritmo intensificado de novos processos de urbanização e/ou expansão urbana, com algum destaque no contexto da indústria de transformação nos arredores da Dutra. E por fim, Lorena, que parece tornar-se um novo centro do ensino superior de relativa influência local e regional. No litoral, São Sebastião, Caraguatatuba e Ubatuba são hoje referências da urbanização intensificada por atividades ligadas ao turismo e à modernização da estrutura portuária e petroleira e, por isso, à dinâmica do mercado imobiliário e da construção civil, igualmente.

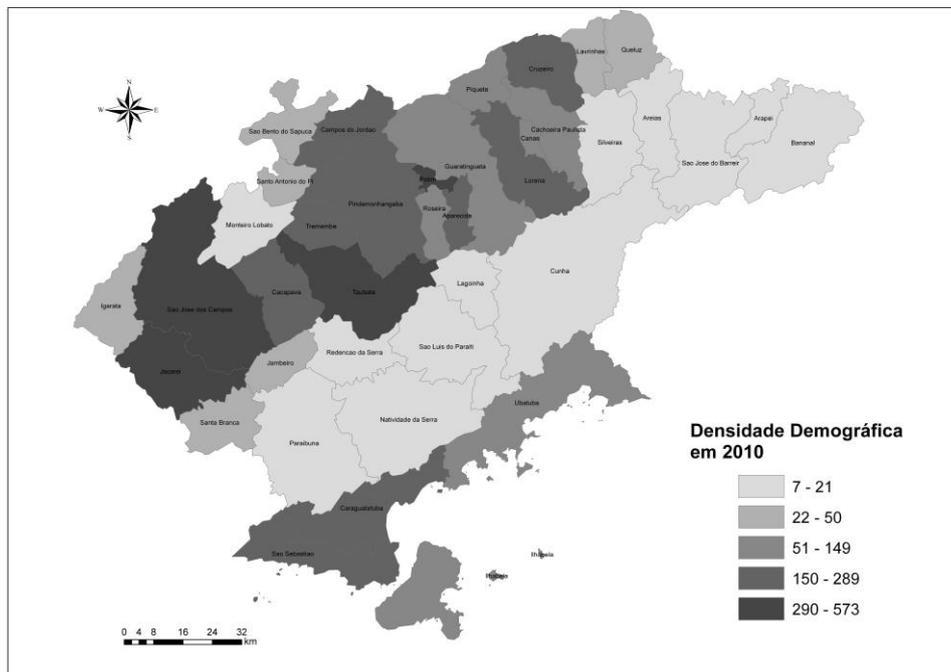
Já observando a classe das cinco (5) aglomerações urbanas (de transição ao porte médio, para o padrão regional), com um número de habitantes acima de 20 mil a 50 mil, em 2010, temos mais 8% da população urbana regional aí reunida. Esse total de população residente nas cidades de Campos do Jordão, Tremembé, Aparecida do Norte, Ilhabela e Cachoeira Paulista exprime um crescimento populacional de 14% em relação a 2000 e totaliza, em 2010, 171.499 habitantes urbanos. Em Cachoeira Paulista está sediado o Centro de Previsão de Tempo e Estudos Climáticos do Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais, e em Ilhabela, Campos do Jordão e Aparecida do Norte temos alguns dos centros turísticos mais conhecidos da região, sendo os dois primeiros bastante integrados aos deslocamentos e ideários de segmentos paulistanos de alta e média renda, e os dois últimos, destinos reconhecidos nacionalmente.

Em suma, temos uma concentração elevada igual a 93,5% dos 2.131.296 habitantes urbanos da região em 16 cidades, e apenas 6,5% nas demais 23 cidades, distribuídas em outras quatro classes de tamanho da população urbana estabelecidas no mínimo pelo número de habitantes acima de 1.000 e até 20 mil. Aqui, vale notar o crescimento significativo, de 2000 a 2010, do total de habitantes urbanos aglomerados em cidades da classe do tamanho populacional acima de 5 mil a 10 mil habitantes (22,75%), e também, acima de 2 mil a 5 mil habitantes (12,8%). Esse último conjunto de cidades, com população até 20 mil habitantes, agrega, por hipótese, espécies distintas do que se pode definir como pequenas cidades no contexto regional do Vale.

Partindo de Taubaté, em direção ao litoral, temos, nesse grupo de pequenas cidades, os municípios que estão entre os mais defasados e/ou deficitários sob o ponto de vista socioeconômico, apresentando os mais altos percentuais (de todos os municípios do Vale) de pessoas ocupadas em atividades ligadas ao setor primário da economia, sem expressão rentável, a exemplo de Lagoinha, Redenção da Serra, São Luiz do Paraitinga (patrimônio da humanidade) e Natividade da Serra. Além dessas, outras pequenas cidades integram a região do Vale Histórico e imediações, a exemplo de Bananal e Cunha, ambas com certa dinamização econômica e da urbanização recentes, ligadas ao turismo histórico, cultural e ecológico.

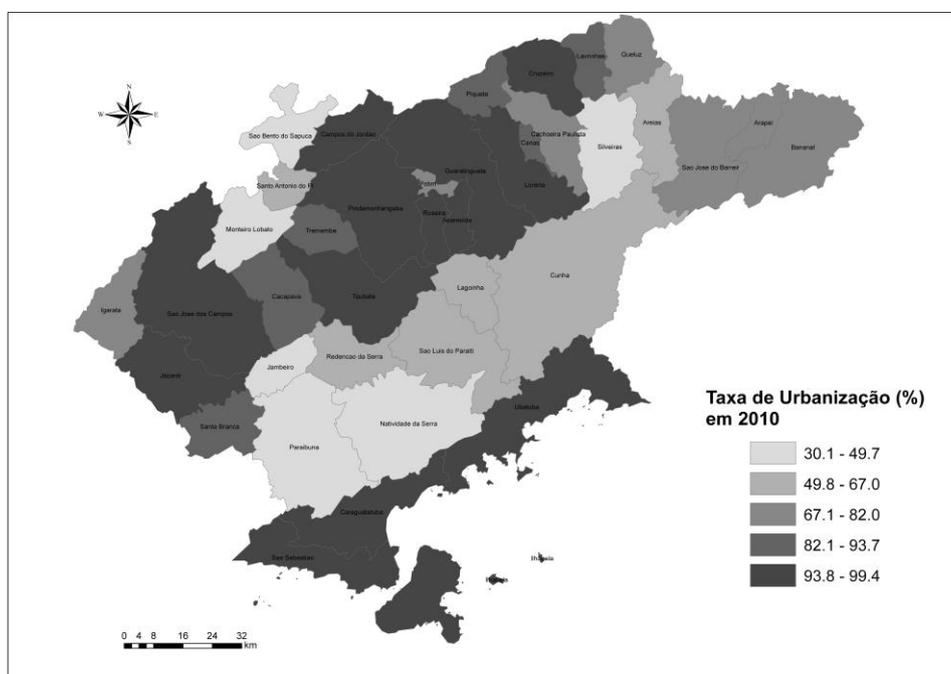
Nas figuras 2 e 3 pode-se notar a distribuição do adensamento populacional e a linearidade da urbanização ao longo dos dois eixos longitudinais mais desenvolvidos.

Figura 2 – Densidade demográfica dos municípios do Vale do Paraíba e Litoral Norte, 2010



Fonte: IBGE, Censo Demográfico de 2010.

Figura 3 – Taxa de urbanização dos municípios do Vale do Paraíba e Litoral Norte, 2010



Fonte: IBGE, Censo Demográfico de 2010.

Com base nessa compreensão da organização socioespacial regional, admite-se que onde estão as densidades demográficas, técnicas e econômicas mais altas, aí estão as relações

interurbanas mais importantes e as dinâmicas mais integradas à metropolização paulista. Onde estão as mais fracas expressões do desenvolvimento econômico e da urbanização, aí estariam as dinâmicas menos integradas ou, apenas, pontualmente integradas às dinâmicas metropolitanas.

Se o processo de metropolização engendra uma força macroorganizadora do território nacional e regional, ele explica as tendências de organização espacial, as transformações dos centros regionais, a homogeneização de paisagens (SILVA NETO, 2000, p. 42) e modelos de urbanidade. Nessa óptica, segundo a leitura deste autor, no Estado de São Paulo a organização do espaço urbano-regional se daria por um único sistema metropolitano constituído por quatro subsistemas: o sistema metropolitano central, o sistema de expansão, o sistema extensor e o sistema periférico. Nessa configuração, a região do Vale do Paraíba e Litoral Norte teria porções de sua realidade integradas a três subsistemas, exceção feita ao sistema metropolitano extensor.

Nessa macrometropolização, ou metropolização dos lugares, tais espaços urbano-regionais diferencialmente dimensionados revelam maior ou menor integração às dinâmicas metropolitanas centrais, em parte em razão da configuração rodoviária e outros sistemas de integração territorial (sistemas técnicos de informação, sobretudo), mas também dos contextos socioeconômicos e espaciais dos distintos escalões de cidades da rede urbana regional que tais espaços abrangem.

Nesse caso, vale perguntar quais as localizações do espaço regional em estudo onde seriam observáveis racionalidades, processos, estruturas ou formas-conteúdo, em densidades ou rarefações representativas da constituição mais ou menos integrada ao espaço metropolitano central, ou aquelas localizações com características gerais que as integram nos demais subsistemas metropolitanos, o expandido e o periférico.

Conforme as indicações de Silva Neto (2000, p. 44), o sistema metropolitano central integraria, dentre regiões metropolitanas e regiões de governo (RG)<sup>3</sup> do estado, apenas a RG<sup>4</sup> de São José dos Campos, por sua forte integração viária. Junto ao subsistema central, o subsistema metropolitano expandido corresponde às áreas de ocupação mais antiga e representaria o “espraçamento da metropolização pelo interior do Estado”, correspondendo à “metrópole expandida”, fenômeno observado há tempos por Milton Santos e Maria Adélia A. de Souza, caracterizando uma área contínua em direção ao Vale do Paraíba, onde a distribuição territorial da urbanização se mostrava com altas taxas (IDEM, 2000, p. 45). Hoje, essa área expandida integra outras treze regiões do estado, dentre elas, na RMVPLN, as RG de Taubaté e Caraguatatuba, atingidas por sistemas rodoviários modernos, como o sistema Dutra-Trabalhadores-Carvalho Pinto, atingindo a Região de Governo de Taubaté, e a Rodovia dos Tamoios atingindo o litoral norte paulista. Quanto ao subsistema periférico, enquadrarse, além de outras 16 regiões, na RMVPLN, mais as RG de Guaratinguetá e Cruzeiro. Como diz Silva Neto (2000, p. 46), “em termos gerais, os perfis socioeconômicos dessas regiões

---

<sup>3</sup> Na época do estudo, Regiões Metropolitanas de São Paulo, Baixada Santista e Campinas e Regiões de Governo de Jundiá e Sorocaba.

<sup>4</sup> A RG de São José dos Campos corresponde à atual sub-região de São José dos Campos, integrante da RMVPLN.

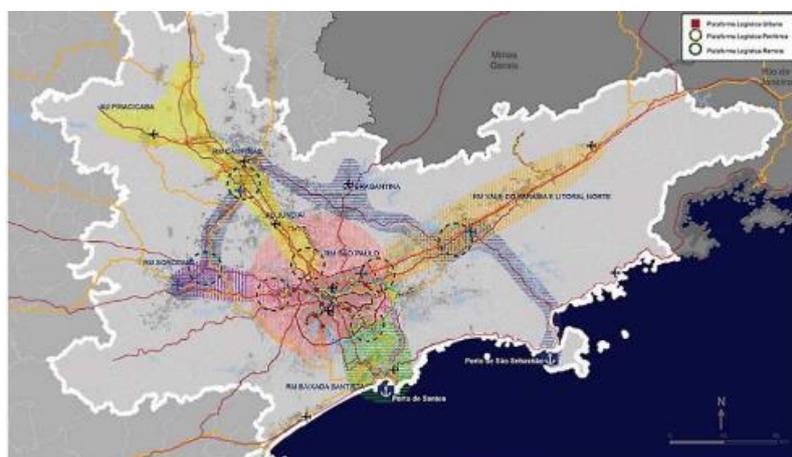
assemelham-se. São áreas marcadamente rurais, com as menores taxas de urbanização do Estado”, sendo que algumas “diferenciam-se particularmente quanto ao agravamento de condições sociais”.

Pode-se, então, cogitar em grandezas referenciais da metropolitanização dos lugares. Por hipótese, uma medida do fenômeno no espaço regional, regido pelas lógicas do mercado e o endosso estatal, poderia ser tomada, então, pela integração territorial e funcional tornada possível a partir dos eixos rodoviários mais importantes e das articulações entre eles, que, via de regra, interligam-se a outros sistemas infra estruturais e a contextos socioeconômicos diversificados presididos pelos centros urbanos. Além disso, modelos reprodutíveis de urbanização e urbanidade, observáveis por ocorrências mais ou menos adensadas ou pontuais, denotando conexões entre ordem global e local, também podem constituir medidas referenciais.

Considerando assim as transformações do espaço urbano-regional das últimas décadas, a partir dos anos de 1970/1980, como já dito, tem sido consensual a importância estratégica atribuída ao Eixo da Rodovia Presidente Dutra no processo de constituição do espaço produtivo e da urbanização regional. Além desse eixo, o Eixo da Rodovia Trabalhadores-Carvalho Pinto (que corre em paralelo à Dutra), o Eixo litorâneo, e o Eixo da Rodovia dos Tamoios (que interliga os anteriores) têm sido igualmente reconhecidos como objetos geográficos de acessibilidade regional aos fluxos demográficos e econômicos mais importantes da região.

Uma evidência dessa integração macrometropolitana pode ser observada no PAM, pela definição estratégica do Vetor Territorial do Vale do Paraíba que abrange: a ligação São Paulo / São José dos Campos / Taubaté e o reforço da centralidade da região, por meio da melhoria de conexões com Campinas, o interior do Estado de São Paulo e o litoral; e entre a capital paulista e Campinas com o Estado fluminense. Neste mesmo vetor, o “adensamento regional das tendências de localização de centros de pesquisa e da produção industrial especializada” também está prevista (EMPLASA, 2014, p. 41-42).

Figura 4 – Vetores territoriais do PAM

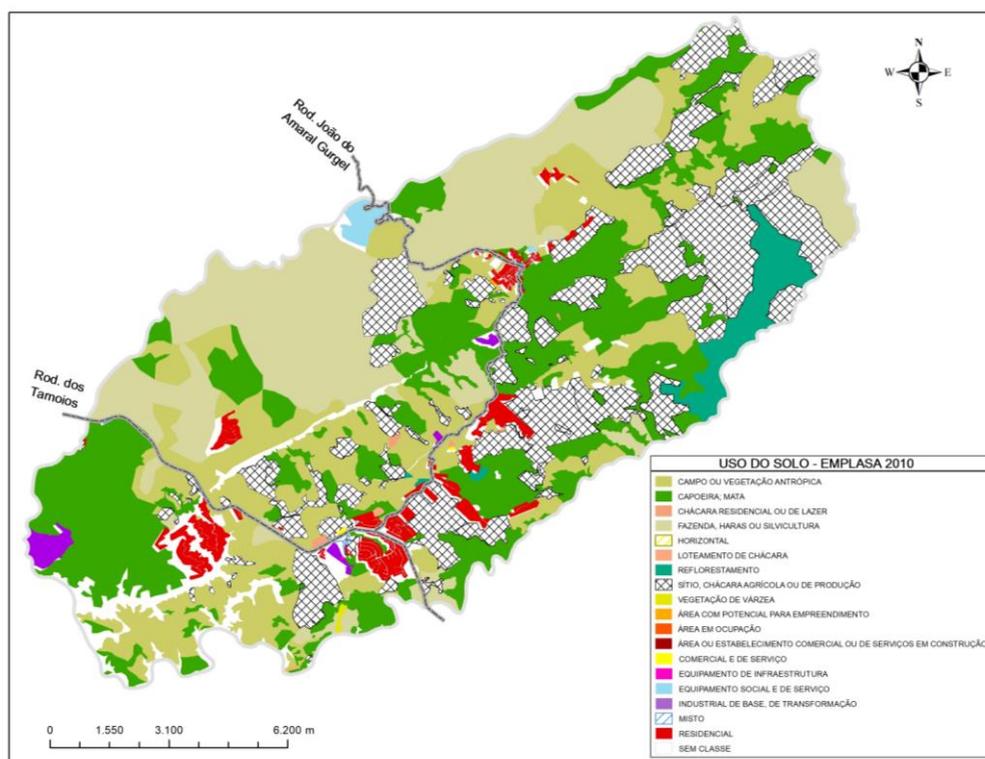


Fonte: Emplasa, PAM, 2014.

O Eixo Dutra é, portanto, o principal objeto geográfico demarcador da integração socioterritorial de âmbito inter-regional, regional e, também, de âmbito local (territórios municipais por ela transpostos), sendo aí observada uma evolução de padrões de uso e ocupação do solo e interdependências funcionais mais representativa da produção hegemônica cumulativa do espaço regional, como tem sido analisado por Andrade (2018), e, portanto, constituindo amostra significativa da metropolização do espaço regional em curso.

Outro eixo na região do Vale, a ser aqui destacado, é o da Rodovia dos Tamoios, pela tendência recente de importantes transformações. O papel da rodovia como fator da expansão urbana do município de Jambuí (Santos, Andrade e Gomes, 2017), por exemplo, foi constatado pelo aumento da área urbanizada do município, justamente nas margens desse eixo rodoviário, de forma dissociada do núcleo urbano constituído historicamente, tal como mostra a figura 5. Nos últimos dois decênios, as novas ocupações surgiram em áreas rurais (extrapolando o perímetro urbano) e, junto aos tradicionais estabelecimentos de apoio aos viajantes (turistas a caminho do litoral, dentre outros fluxos), que passaram por reformas e ampliações, constituíram-se em condomínios industriais e residenciais e áreas de recreação ou entretenimento. Como se pondera no mesmo estudo, nessa ocupação de áreas rurais de Jambuí, o valor do solo mais barato e a facilidade de acesso a São José dos Campos, a outros centros regionais e a São Paulo foram fatores locais importantes para empresas como a Delphi, montadora ligada à GM (com sede em São Caetano do Sul), que também exemplifica o processo da dissociação geográfica (SANTOS, 1993) entre a sede de comando de uma grande firma e a unidade de produção ou montagem.

Figura 5 – Uso e ocupação do solo no município de Jambuí em 2010



Fonte: Adaptado de Emplasa, 2010. Acervo do Observatório da RMVPLN.

Tendência similar a essa intensificação de ocupações condominiais de alto padrão no entorno da rodovia dos Tamoios também tem sido verificada nas paisagens do território municipal de Paraibuna (limítrofe a Jambeiro e a Caraguatatuba). A tese de Henrique (2018, p. 117) constata, além disso, “a implantação de uma passarela para pedestres e a diminuição das áreas de campo/pastagens” neste mesmo território.

Todavia, junto a essas transformações em alguma medida ligadas ao fluxo de turistas para o litoral, ou mesmo a deslocamentos residenciais para condomínios, é preciso considerar as correlações com a duplicação da Tamoios e projetos recentes do governo paulista, que institui no PAM, o Vetor de Desenvolvimento Perimetral da Macrometrópole (figura 4), assim descrito: um “arco” macrometropolitano visando alta conectividade na faixa territorial formada a partir de São Sebastião, passando por São José dos Campos, Jacareí e Campinas até Sorocaba, e o apoio aos “processos de difusão de inovação tecnológica e geração de conhecimento, ampliando a competitividade sistêmica da economia regional e o poder de atração de investimentos”, mediante articulação de sistemas multimodais – o Porto de São Sebastião, plataformas logísticas (de São José dos Campos, Campinas e Sorocaba), sistemas aeroportuários (São José dos Campos e Viracopos) e eixos rodoviários e ferroviários de passageiros e cargas (EMPLASA, 2014, p. 61).

A duplicação da rodovia dos Tamoios e a ampliação/modernização do Porto de São Sebastião são projetos estaduais<sup>5</sup> ligados ao projeto federal de exploração do petróleo com a descoberta do Pré-Sal, com prováveis impactos em nível local, que já estão conflitando com a organização da vida social urbana e o planejamento dos municípios de Caraguatatuba e São Sebastião. Como analisado por Henrique (2018), o aumento dos fluxos de capitais, pessoas e mercadorias, a expansão de atividades econômicas e o adensamento populacional são algumas das alterações geradoras de demandas de reorganização social e urbana, tais como, desapropriações, reassentamentos, remodelação viária, habitação, equipamentos e serviços e, sobretudo, movimentos sociais e regulação do uso e ocupação do solo compatível com a problemática socioambiental litorânea, a disponibilidade de infraestruturas e as atividades turísticas predominantes, que se combinam, no caso de São Sebastião, com as atividades portuárias e do setor energético (petroquímico).

Com essa perspectiva de análise e aproximação empírica da região em foco, a questão metropolitana, em sua dimensão territorial de articulações entre os eixos de integração e desenvolvimento econômico e urbano das cidades em rede, reconduz à problematização da organização político-institucional de regiões metropolitanas e da argumentação teórica aqui apresentada. Baseando-se em diferentes âmbitos da discussão acadêmica ou social, as relações necessárias entre essas diferentes dimensões de investigação estão no centro da possibilidade argumentativa do espaço que une e separa e dos paradoxos da transformação socioespacial em nosso tempo.

---

<sup>5</sup> A duplicação da Tamoios ainda está em curso e a remodelação do Porto de São Sebastião foi embargada pelo Ministério Público Federal e pelo Ministério Público do Estado de São Paulo contra a Companhia Docas de São Sebastião e IBAMA que havia concedido licença prévia em 2013 (HENRIQUE, 2018, p. 137).

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Em síntese, o percurso reflexivo aqui realizado deverá convergir para retratar a premissa de que o espaço que une, separa, paradoxo central para entender o momento histórico atual, a organização e produção do espaço hegemônico, os fluxos de capitais em deslocamentos e orientações espaciais precisas. Em tempos de globalização, a busca de unificação econômica e integração territorial a longas distâncias é tão importante quanto a localização seletiva de investimentos em certas regiões, cidades e localidades, cujas estruturas eco-técnicas e o espaço construído possam ser instrumentalizados na busca de vantagens comparativas e alta rentabilidade.

Santos (1989) nos explica essa propriedade antagônica do espaço que une e separa, relativizando a ideia do espaço global ser um capital comum à humanidade (como se poderia pensar) pela utilização seletiva de diversos agentes e tipos de capital, em função de demandas internacionais mais do que aquelas concernentes à maior parte dos países, em razão dos interesses de grandes consumidores de espaço, as firmas multinacionais e aparentados. “O que une no espaço, é sua função de mercadoria ou de dado fundamental na produção de mercadorias” (IDEM, p. 109). Dessa forma, o espaço que é social, lugar de encontro e realização da vida social, “é manipulado para aprofundar as diferenças entre classes”. Isso seria observável em todas as escalas espaciais. Nas cidades, cada vez maiores e numerosas, o fenômeno se revela de tal modo que “a proximidade física não desfaz a distância social, não possibilita os contatos humanos não funcionais”. Os homens vivem cada vez mais lado a lado em aglomerações, e, no entanto, mais isolados estão uns em relação aos outros (SANTOS, p. 108-109). O autor afirma que a unidade dos homens pelo espaço-mercadoria é uma falsa unidade, da qual se nutre a sua separação. Com os progressos da civilização, o espaço dá a impressão de reunir, mas a sociedade se mostra cada vez mais atomizada (IDEM, p. 110).

Hoje, esse entendimento ajuda a compreender as contradições socioespaciais inerentes à dialética entre o que é global e o local, fundada nas lógicas de racionalidades unificadoras que promovem a fragmentação socioespacial, por meio de ações que ao mesmo tempo integram e desintegram. O avanço da metropolização do espaço leva à metropolização dos lugares, propagando uma ordem global que apresenta, no discurso, o intuito do equilíbrio socioespacial de regiões e redes urbanas, mas que, a rigor, agrava os desequilíbrios e disparidades orientando investimentos para lugares historicamente já privilegiados. Unifica-se o espaço e o modo produtivo pela apropriação instrumental dos lugares, em dissonância aos contextos socioculturais locais.

As ações destinadas aos eixos de desenvolvimento constituem amostras significativas de uma ordem extra local que se sobrepõe à realidade regional, ocasionando integração territorial, de fato, mas dela se aproveitando em interesse exclusivo, e por isso, ocasionando dissociação do tecido social, fragmentação da estrutura espacial e constrangimentos à condição dos cidadãos. Grandes implantações se instalam em suas margens, gerando, pontualmente, urbanizações nos arredores, em completa desconsideração a uma visão de conjunto da problemática urbana estrutural e às demandas mais críticas. Produz-se, assim,

um planejamento aos pedaços, distanciado dos interesses comuns e sem finalidades orientadas socialmente, ao que é de fato socialmente necessário.

Em dado contexto, o adensamento ou a rarefação das formas espaciais dessa ordem hegemônica – da metropolitização dos lugares – está na base da produção de novas defasagens e diferenciações locais. Os movimentos hegemônicos assim autorizados a produzir e consumir espaços à vontade, em detrimento das sinergias mais favoráveis à realização da vida social e construção do espaço de todos, terminam por engendrar, na contrariedade da utopia humanista e urbanística, as anti-urbanidades do espaço que separa e não une verdadeiramente.

O potencial unificador da informação está hoje nas mãos de todos ou de grandes parcelas. A esfera da vida pública se reorganiza por completo com o fenômeno das redes sociais. As condições para a superação da desinformação e desalienação estão dadas, mas tais fenômenos se tencionam ao extremo de suas manifestações, tornando explícitas as contradições mais agudas de um mundo desequilibrado, de homens divididos e espaços divididos. Em todo âmbito da atividade social, em todo lugar, tanto mais os homens desejam se aproximar, mais se afastam. O mundo das conexões entre tudo e todos está aí, a olhos vistos, mas as desconexões entre os grupos e interpessoais se realimentam a todo instante por razões ainda desconhecidas.

Todavia, nem tudo pode estar perdido. Porque é possível indagar: seriam os paradoxos aparências de uma realidade dialógica (BUBER, 2009) em construção? O mundo parece clamar por atenção aos seus desequilíbrios, mas não há tempo para a atenção plena ao Outro. A sociedade se polariza. Estamos lado a lado, e frente a frente, mas dissipados do momento de nossa co-presença. Será isso mera filosofia? Pode-se, e convém, nessas considerações finais, retratar a repercussão dessa atual condição humana e social nas esferas do conhecimento que nos compete por ofício. E então, vale perguntar: o que isso tem a ver com a vida social urbana e os âmbitos de atuação institucional? E com o debate e as ações que importam à questão metropolitana? Qual é, afinal, o compromisso vital que une e não separa – constrói.

Na instância político-institucional de organização das regiões metropolitanas, de seus territórios e cidades e da vida social que as anima e transforma, a coordenação das ações entre as unidades da federação e entre estas e as ações sociopolíticas mais amplas constitui um grande desafio. Essa seria a terra firme a partir da qual podemos nos tornar conscientes da alteridade do Outro – constituído nos grupos, coletivos, populações e movimentos interessados –, e de que o espaço que une e separa é o mesmo espaço que, paradoxalmente, engendra possibilidades de transformação, gera algo novo nos lugares e os diferencia. Pois na crise societária em que vivemos, onde a carga psicossocial dos fenômenos parece sobrelevar-se, aí parece de fato começar a força de resistência dos lugares, dela derivando todas as outras formas de resistência. É preciso conjecturar: deve haver algo operando na sustentação do sistema humano planetário em todo lugar, pois tais forças de resistência – microresistências? – à globalização perversa de nossos dias já se manifestam e se debatem ou, talvez, não tenham sido suficientemente percebidas ou se mantenham silenciosas nos locais os mais recônditos e socialmente desfavorecidos.

Sim, mas então, quais as direções? Se o tempo é de transformação, para situarmos as mudanças será preciso construir utopias científicas, vale dizer, formulações teóricas e ações para onde deverão convergir, conscientemente, as forças de resistência afins, de ordem acadêmica e/ou social. Nesse sentido, não parece haver outra possível história que não se enraíze em novas reflexões e experiências cotidianas do humanismo concreto e da radicalização da democracia (RIBEIRO, 2005; SILVA NETO, s.d.), como modo de vida do homem comum e das comunidades mais autênticas.

## REFERÊNCIAS

ANDRADE, D. J. *A regulação do uso e ocupação do solo no contexto do planejamento regional: Análise do Eixo da Rodovia Presidente Dutra na Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte*. Relatório de Qualificação - Doutorado, PLUR-UNIVAP, 2018.

BARRETO, I. J. O surgimento de novas regiões metropolitanas no Brasil: uma discussão a respeito do caso de Sorocaba, SP. *Espaço e economia*: Revista brasileira de geografia econômica. Ano I, Número 1, 2012.

BRASIL. Lei no 13.089, de 12 de janeiro de 2015. Institui o Estatuto da MetrÓpole. Disponível em: <http://www.camara.gov.br>. Acesso: 16 de out. 2015.

BRUYNE, P. de; HERMAN, J.; SCHOUTHEETE, M. de. *Dinâmica da pesquisa em Ciências Sociais: os polos da prática metodológica*. Rio de Janeiro: Francisco Alves, 1982 (2ª edição).

EMPLASA. *PAM - Plano de Ação da MacrometrÓpole Paulista 2013-2040*. São Paulo, Emplasa, 2014 (4 volumes).

HENRIQUE, M. A. *O Estado e o Planejamento de Setores Estratégicos como Elemento Determinante do Ordenamento Territorial Urbano-Regional em Municípios do Litoral Norte – SP*. Tese de doutorado, Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional, UNIVAP, 2018.

IPEA. Ações do governo federal em regiões metropolitanas são tema do USP Analisa. Disponível em: <http://www.iea.usp.br/noticias/acoes-do-governo-federal-em-regioes-metropolitanas-sao-tema-do-usp-analisa>. Acesso em 27 de outubro de 2018.

KLINK, J. Por que as regiões metropolitanas continuam tão ingovernáveis? Problematizando a reestruturação e o reescalonamento do Estado Social-Desenvolvimentista em espaços metropolitanos. In: FURTADO, B. A.; KRAUSE, C.; FRANÇA, K. C. B. (editores). *TerritÓrio metropolitano, políticas municipais: por soluções conjuntas de problemas urbanos no âmbito metropolitano*. Brasília: Ipea, 2013.

LENCIONI, S. A metamorfose de São Paulo: o anúncio de um novo mundo de aglomerações difusas. *Revista Paranaense de Desenvolvimento*, Curitiba, n. 120, p. 133-148, jan./jun. 2011.

MEYER, R. M. P; GROSTEIN, M. D. e BIDERMAN, C. *São Paulo Metrópole*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo / Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2004.

ONGARO, N. G.; SILVA NETO, M. L. *Regionalização no Brasil a partir da experiência paulista*. Relatório de Iniciação Científica, PUC-CAMPINAS, Campinas, 2016.

REIS FILHO, N. G. *Evolução urbana no Brasil (1500/1720)*. São Paulo: Pioneira/Edusp, 1968.

\_\_\_\_\_. *Notas sobre urbanização dispersa e novas formas de tecido urbano*. São Paulo: Via das Artes, 2006.

RIBEIRO, A. C. T. Território usado e humanismo concreto: o mercado socialmente necessário. In: SILVA, C. A. et al. *Formas em crise: utopias necessárias*. Rio de Janeiro: Arquimedes Edições, 2005. p. 93-111.

RIBEIRO, L. C. de Q. *A metrópole em questão: desafios da transição urbana*. Rio de Janeiro: Letra Capital, Observatório das Metrópoles, 2017.

SANTOS, M. H; ANDRADE, D. J; e GOMES, C. O município de Jambeiro na dinâmica urbano-regional do Vale do Paraíba: A rodovia dos Tamoios como fator de expansão urbana. In: *Anais - XXI INIC, XVII EPG, UNIVAP, São José dos Campos, 2017*.

SANTOS, M. *Por uma geografia nova*. São Paulo: Hucitec, 1980.

\_\_\_\_\_. *Espace et méthode*. Paris: Publisud, 1989.

\_\_\_\_\_. *A urbanização brasileira*. São Paulo: Hucitec, 1993.

\_\_\_\_\_. *A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção*. São Paulo: Hucitec, 1996.

\_\_\_\_\_. *Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal*. Rio de Janeiro-São Paulo: Record, 2000.

SANTOS, M. e SILVEIRA, M. L. *O Brasil: território e economia no início do século XXI*. Rio de Janeiro, São Paulo, Record, 2001.

SENRA, K. V. Cinquenta anos de políticas públicas federais de desenvolvimento regional no Brasil. In: FARIA, R. e SCHVARBERG, B. *Políticas urbanas e regionais no Brasil*. Brasília: Universidade de Brasília, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, 2011.

SILVA NETO, M. L. da. *Metropolitanização*. Trabalho Programado, FAUUSP, São Paulo, 1985.

\_\_\_\_ *Extensores urbanos: o caso da cidade de São Paulo*. Dissertação de mestrado, FAUUSP, São Paulo, 1990.

\_\_\_\_ *Organização urbano-regional do Estado de São Paulo*. Relatório final da Pesquisa “A rede urbana paulista: composição e transformação da estrutura produtiva regional”. São Paulo, 2000.

\_\_\_\_ A interação técnico-econômica do território paulista. In: 2º Encontro Brasileiro de Estudos Regionais e Urbanos, 2002. *Anais - 2º Encontro Brasileiro de Estudos Regionais e Urbanos*. São Paulo: Associação Brasileira de Estudos Regionais, 2002.

\_\_\_\_ Evolução e tendências da gestão metropolitana em São Paulo: aspectos normativos (parte 1). *Arquitextos*, São Paulo, n. 11.125.10, Vitruvius, out. 2010a.

\_\_\_\_ Evolução e tendências da gestão metropolitana em São Paulo: aspectos normativos (parte 2). *Arquitextos*, São Paulo, n. 11.125.10, Vitruvius, out. 2010b.

\_\_\_\_ *Pistas de Projeto na Era do Humanismo Concreto*, São Paulo, PUC-Campinas, s.d.

SOUZA, M. A. A. *Conexões geográficas: um ensaio metodológico* (reprografado). Departamento de Geografia/USP, 1991.

\_\_\_\_ *A metrópole e o futuro: Refletindo sobre Campinas*. Campinas: Edições Territorial, 2008, p. 55-81.

TAVARES, J. C. Eixos: novo paradigma do planejamento regional? Os eixos de infraestrutura nos PPA’s nacionais, na lirsra e na macrometrópole paulista. *Cad. Metrop.*, São Paulo, v. 18, n. 37, pp. 671-695, set/dez 2016.

TEILHARD de C., P. *O fenômeno humano*. São Paulo: Cultrix, 2006 (8ª impressão da 1ª edição de 1988).

