

Universidade do Vale do Paraíba  
Instituto de Pesquisa e Desenvolvimento  
Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional

Federica Giovanna Fochesato

**Mobilidade Urbana e Desigualdade Socioespacial em São José dos Campos,  
SP**

São José dos Campos

2021

**Federica Giovanna Fochesato**

**Mobilidade Urbana e Desigualdade Socioespacial em São José dos Campos,  
SP**

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

Orientador: Prof. Dr. Paulo Romano Reschilian

São José dos Campos, SP

2021

**TERMO DE AUTORIZAÇÃO DE DIVULGAÇÃO DA OBRA**

**Ficha catalográfica**

Fochesato, Federica Giovanna  
Mobilidade Urbana e Desigualdade Socioespacial em São José dos Campos, SP / Federica Giovanna Fochesato; orientador, Prof. Dr. Paulo Romano Reschilian. - São José dos Campos, SP, 2021.  
1 CD-ROM, 262 p.

Dissertação (Mestrado Acadêmico) - Universidade do Vale do Paraíba, São José dos Campos, Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional.

Inclui referências

1. Planejamento Urbano e Regional. 2. Mobilidade Urbana. 3. Segregação Social. 4. São José dos Campos. I. Reschilian, Prof. Dr. Paulo Romano, orient. II. Universidade do Vale do Paraíba, Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional. III. Título.

Eu, Federica Giovanna Fochesato, autor(a) da obra acima referenciada:

Autorizo a divulgação total ou parcial da obra impressa, digital ou fixada em outro tipo de mídia, bem como, a sua reprodução total ou parcial, devendo o usuário da reprodução atribuir os créditos ao autor da obra, citando a fonte.

Declaro, para todos os fins e efeitos de direito, que o Trabalho foi elaborado respeitando os princípios da moral e da ética e não violou qualquer direito de propriedade intelectual sob pena de responder civil, criminal, ética e profissionalmente por meus atos.

São José dos Campos, 20 de Abril de 2021.



Autor(a) da Obra

Data da defesa: 25 / 02 / 2021

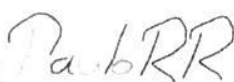
---

**FEDERICA GIOVANNA FOCESATO**

**“MOBILIDADE URBANA E DESIGUALDADE SOCIOESPACIAL EM SÃO JOSÉ DOS CAMPOS, SP.”**

Dissertação aprovada como requisito parcial à obtenção do grau de Mestre, 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:

PROF. DR. PAULO ROMANO RESCHILIAN



PROF.<sup>ª</sup> DR.<sup>ª</sup> LIDIANE MARIA MACIEL



PROF. DR. TOMAS ANTÔNIO MOREIRA – USP/SÃO CARLOS



Prof.<sup>ª</sup> Dr.<sup>ª</sup> Lúcia Vieira

Diretora do IP&D – Univap

São José dos Campos, 25 de fevereiro de 2021.

## **DEDICATÓRIA**

Há um ano atravessando uma histórica pandemia, não há como ser diferente: dedico este trabalho a todas as vítimas da Covid-19, sobretudo, as brasileiras. Até dia 01 de fevereiro de 2021, data em que esta Dissertação foi enviada à Banca de Defesa, registravam-se, no Brasil, 224.504 mortos e, no mundo, 2.229.565. Cerca de dois meses e meio depois, quando da revisão da Dissertação, só o Brasil já somava por volta de 370 mil mortos e, o mundo, em torno de 3 milhões de vítimas.

## AGRADECIMENTOS

Nada, nessa vida, se faz sozinho. Sendo assim, aqui estão pessoas que colaboraram com o processo - algumas antes ainda do ingresso no Mestrado. Nesse sentido, cito Lucio Gregori, idealizador da Tarifa Zero. Sem dúvida, é uma das pessoas que me impulsionou a repensar tudo sobre mobilidade urbana. Outra especial motivação é meu orientador Paulo Romano Reschilian. Como nos conhecemos em meio a atuações de coletivos de São José dos Campos, vê-lo transitar entre a academia e as concretas lutas da cidade me foi (e continua sendo) muito inspirador! Depois, ao longo da pesquisa, me senti acolhida e grata pela paciência que teve comigo (principalmente na exaustiva reta final em pleno ano pandêmico).

Também preciso agradecer todas as professoras e professores destacando Mario Valério Filho. Leitor de minhas colunas publicadas no jornal “O Vale” entre 2014 e 2016, assim que o conheci, junto ao elogio recebido pelos textos, logo me disse “venha para a UNIVAP fazer o Mestrado. Você tem muito a contribuir”. Quatro anos depois, lá estava eu e, agora, com esta dissertação em mãos. Ainda da UNIVAP, agradeço a equipe da biblioteca, principalmente Cintia Fabiola Mota Alves e Rubia Gravito de Carvalho Gomes - ambas atenciosas e ágeis em me prestar socorros (e não foram poucos!). Cito também a equipe de manutenção e limpeza por sempre terem deixado limpos e organizados nossos ambientes da universidade.

Agradeço imensamente meus amigos e familiares – entre estes, em especial, minha mãe, uma gigante companheira sobretudo ao longo da pandemia que, juntas, estamos atravessando. Agradeço também Diego Silvestre Souza pela sincera compreensão de minhas ausências e dedicação à pesquisa. Também não posso deixar de mencionar o coletivo Ciclistas de São José com o qual tantas ricas trocas tenho. Sou grata também pelo apoio de Daniel José de Andrade – apoio este que ultrapassou as cartografias produzidas, ou seja, obtive amparo emocional frente aos desafios da pesquisa. Enormes agradecimentos vão também aos meninos da Fundação Casa, unidade Tamoios, que foram meus alunos. Todos me ensinaram muito sobre a cidade e a vida. Efetivamente, a vida como ela é. Agradeço também a Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES) - Brasil-pela bolsa (Código de financiamento 001), indispensável à realização deste estudo.

Por fim, saúdo a SAGRADA MÃE TERRA e toda vitalidade que me dá. Sem religião, é nela que se inspira a minha fé.

# MOBILIDADE URBANA E DESIGUALDADE SOCIOESPACIAL EM SÃO JOSÉ DOS CAMPOS, SP

## RESUMO

Esta dissertação analisa as relações existentes entre a mobilidade urbana e a desigualdade socioespacial em São José dos Campos, SP. A pesquisa está amparada por uma matriz teórica que, inicialmente, explica como a mobilidade urbana se insere no contexto do direito à cidade. Em seguida, trata da segregação socioespacial como forma de controle não apenas do espaço, mas sim dos tempos de deslocamento - o que resulta em desigualdades quanto à apropriação da cidade por diferentes grupos sociais. Nesse sentido, também é tratada a espoliação urbana que afeta a reprodução da força de trabalho mais despossuída condicionando-a, assim, a um maior confinamento territorial e reduzida mobilidade socioespacial. Metodologicamente, recorre-se à pesquisa exploratória e explicativa a partir de fontes primárias da Prefeitura Municipal de São José dos Campos. Mas, para as análises dos dados quantitativos advindos, principalmente, da Pesquisa Origem e Destino foram produzidas cartografias para expressar os fenômenos da segregação socioespacial e da espoliação urbana potencializados pela forma desigual que caracteriza a estrutura da mobilidade no município. Uma estrutura fortemente centrada no automóvel como forma de deslocamento, relegando o uso do transporte público aos mais empobrecidos. Espacializados, os dados evidenciam que as regiões Centro e Oeste de São José dos Campos - que reúnem quase 20% da população - têm muito maior acesso às oportunidades da cidade em contraposição às demais regiões - destacando-se a Leste e Sul -, que juntas correspondem a cerca de 65% dos habitantes. Mas, no campo das relações de trabalho, este grande contingente populacional desloca-se até as regiões Oeste e Centro, concentradoras de bens, serviços e empregos, para vender sua força de trabalho colaborando, portanto, para a geração de riqueza da cidade. A fim de visibilizar quem seriam parte dos sujeitos espoliados pela produção e apropriação desigual do espaço e caracterizar como se dão seus deslocamentos pelo motivo trabalho, consta o mapeamento das viagens das trabalhadoras domésticas. Tal material, complementar às evidências anteriormente apontadas, colaborou para confirmar as hipóteses trazidas pela pesquisa: apesar da existência da Política Municipal de Mobilidade Urbana que estabelece princípios alinhados à Política Nacional de Mobilidade Urbana, em São José dos Campos a dinâmica da mobilidade que vem se constituindo, acentua a desigualdade socioespacial ao invés de reduzi-la. Assim, as infraestruturas que integram a mobilidade tendem a ser produzidas e reproduzidas com o intuito de beneficiar apenas uma seleta parte da população. Além disso, o poder público propaga um ideal de mobilidade urbana ainda vinculado a um eficiente sistema de transportes que precisa otimizar o ir e vir dos trabalhadores. Um ideal que afasta o entendimento da mobilidade - bem como sua construção coletiva - como uma prática política impulsionadora do pleno direito à cidade.

**Palavras-chave:** Mobilidade Urbana. Segregação Socioespacial. Espoliação Urbana. Planejamento Urbano. São José dos Campos.

# URBAN MOBILITY AND SOCIO-SPATIAL INEQUALITY IN THE CITY OF SÃO JOSÉ DOS CAMPOS, SP

## ABSTRACT

This dissertation looks into the existing relationship between urban mobility and socio-spatial inequalities in the city of São José dos Campos-SP. The research is supported by a theoretical framework that firstly explains how urban mobility fits into the context of right to the city. Then, it addresses socio-spatial segregation as a way of controlling not only the urban space, but also travel times, resulting in an unequal appropriation of the city by different social groups. Urban despoilment, which affects reproduction of the most dispossessed workforce, subjecting it to an increased territorial confinement and reduced socio-spatial mobility, is also addressed in this context. The methodology involved exploratory and explanatory research using primary sources from the São José dos Campos City Government. However, in order to analyze the quantitative data originating especially from the Origin and Destination Survey, cartographic representations have been produced to depict the socio-spatial segregation and urban despoilment phenomena intensified by the unequal nature of the city mobility structure — a highly automobile-centered structure that relegates public transport to the poorest. When spatialized, the data show that the Central and West regions of São José dos Campos, which account for about 20% of the population, have a much better access to the city opportunities when compared to other regions such as the East and South, which together account for about 65% of the population. This large piece of the population, however, commute to the Central and West regions — where most of the goods, services, and jobs are — in order to sell their labor force and contribute to create the city's wealth. In order to recognize the subjects despoiled by the unequal production and appropriation of the urban space and describe their commute to work, journeys of female domestic workers have been mapped. Such material, which is complementary to the evidence pointed out earlier, helped confirm the hypothesis put forward by this research: in spite of the existence of a Municipal Policy of Urban Mobility, which is aligned with the National Policy of Urban Mobility, the mobility dynamics that is being established in São José dos Campos increases rather than reduces socio-spatial inequality. This way, the mobility infrastructures tend to be produced and reproduced with the purpose of benefiting only a privileged section of the population. Besides, the government disseminates an ideal of urban mobility still linked to an efficient transportation system designed to optimize the workers' commute. Such an ideal rejects the concept of mobility — and its collective construction — as a political promoter of the full right to the city.

**Keywords:** Urban Mobility. Socio-Spatial Segregation. Urban Despoilment. Urban Planning. São José dos Campos.

## Lista de Figuras

<b>Figura 1</b> - Localização do município de São José dos Campos, SP. ....	36
<b>Figura 2</b> - Plano macroviário segundo o PD de 2018. ....	126
<b>Figura 3</b> - Conjuntos habitacionais de Interesse Social implantados entre 2006 e 2017. .....	133
<b>Figura 4</b> - Evolução urbana entre 2006 e 2017. ....	134
<b>Figura 5</b> - Conjuntos habitacionais implantados entre 2006 e 2017 e demanda habitacional conforme cadastro ativo. ....	136
<b>Figura 6</b> - Centralidades segundo o PD de 2018. ....	158
<b>Figura 7</b> - Localização da Ponte Estaiada (Arco da Inovação). ....	161
<b>Figura 8</b> - Macrozonas e zonas de tráfego (1 a 55). ....	166
<b>Figura 9</b> - Estrato de renda segundo as zonas de tráfego. ....	174
<b>Figura 10</b> - Cruzamento entre a densidade de empregos e renda. ....	177
<b>Figura 11</b> - Tempo médio das viagens casa-trabalho. ....	180
<b>Figura 12</b> – Cruzamento entre o IM e renda. ....	185
<b>Figura 13</b> – Cruzamento entre o IM e o tempo de deslocamento casa-trabalho ....	188
<b>Figura 14</b> - Divisão modal por macrozonas. ....	192
<b>Figura 15</b> - Prevalência do IM conforme a divisão entre Transporte Não Motorizado (TNM), Transporte Motorizado Individual (TMI) e Transporte Coletivo (TC). ....	202
<b>Figura 16</b> - Variação do IM relativo ao Transporte Motorizado Individual (TMI). ....	204
<b>Figura 17</b> - Densidade das saídas das trabalhadoras domésticas pelo motivo trabalho. .....	216
<b>Figura 18</b> - Viagens das trabalhadoras domésticas pelo motivo trabalho. ....	218
<b>Figura 19</b> - Densidade dos destinos das trabalhadoras domésticas pelo motivo trabalho. ....	220

## Lista de Gráficos

<b>Gráfico 1</b> - Distribuição percentual da população por macrozonas.....	169
<b>Gráfico 2</b> - Participação percentual das áreas das macrozonas. ....	169
<b>Gráfico 3</b> - Renda média segundo as macrozonas.....	171
<b>Gráfico 4</b> – IM por faixa de renda. ....	183
<b>Gráfico 5</b> - Divisão modal. ....	190
<b>Gráfico 6</b> - Evolução da frota de automóveis em São José dos Campos (2006-2018) .....	193
<b>Gráfico 7</b> - Evolução da frota de motocicletas em São José dos Campos (2006-2018) .....	194
<b>Gráfico 8</b> - Média de viagens por modo e faixa de renda. ....	195
<b>Gráfico 9</b> - Gênero das trabalhadoras domésticas. ....	209
<b>Gráfico 10</b> - Grau de escolaridade das trabalhadoras domésticas. ....	210
<b>Gráfico 11</b> - Grau de instrução das trabalhadoras domésticas por macrozonas. ....	211
<b>Gráfico 12</b> - Condição da atividade das trabalhadoras domésticas por macrozonas. .....	212
<b>Gráfico 13</b> - Vínculo das trabalhadoras domésticas por macrozonas. ....	213
<b>Gráfico 14</b> - Trabalhadoras domésticas por macrozonas (suas origens).....	214
<b>Gráfico 15</b> - Percentual das trabalhadoras domésticas que chegam nas macrozonas. .....	217
<b>Gráfico 16</b> - Modal utilizado pelas trabalhadoras domésticas.....	221
<b>Gráfico 17</b> - Modal utilizado pelas trabalhadoras domésticas por macrozonas. ....	222
<b>Gráfico 18</b> - Média (em minutos) do tempo de deslocamento das trabalhadoras domésticas conforme as macrozonas de saída. ....	223

## Lista de Tabelas

<b>Tabela 1</b> - Macrozonas de estudo da Pesquisa OD.....	167
<b>Tabela 2</b> - Participação do modo a pé segundo macrozona de origem da viagem.	199
<b>Tabela 3</b> - Participação do modo bicicleta segundo macrozona de origem da viagem. .....	199
<b>Tabela 4</b> - Participação do modo “ônibus municipal” segundo macrozona de origem da viagem.....	200
<b>Tabela 5</b> - Participação do modo motocicleta segundo macrozona de origem da viagem. ....	206

## LISTA DE ABREVIATURAS

ANTP	Associação Nacional de Transportes Públicos
APA	Área de Proteção Ambiental
ASSEIVAP	Associação das Empresas Imobiliárias do Vale do Paraíba e Litoral Norte
BNH	Banco Nacional de Habitação
BID	Banco Interamericano de Desenvolvimento
EC	Estatuto da Cidade
CETESB	Companhia Ambiental do Estado de São Paulo
CODIVAP	Consórcio de Desenvolvimento Integrado do Vale do Paraíba
CTA	Centro Tecnológico de Aeronáutica
DCTA	Departamento de Ciência e Tecnologia Aeroespacial
DENATRAN	Departamento Nacional de Trânsito
DIEESE	Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos
EMBRAER	Empresa Brasileira de Aeronáutica S.A
FGTS	Fundo de Garantia do Tempo de Serviço
GEIA	Grupo Executivo da Indústria Automobilística
GM	General Motors
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
INPE	Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais
IDH	Índice de Desenvolvimento Humano
IPEA	Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
IPI	Imposto sobre Produto Industrializado
IPPLAN	Instituto de Pesquisa Administração e Planejamento
ITA	Instituto Tecnológico da Aeronáutica
IM	Índice de mobilidade
JK	Juscelino Kubitschek
LC	Lei Complementar
MC	Ministério das Cidades
MPL	Movimento Passe Livre
OD	Origem e Destino
PD	Plano Diretor
PDDI	Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado
PDI	Plano de Desenvolvimento Integrado

PEU Programa de Estruturação Urbana  
PIB Produto Interno Bruto  
PMSJC Prefeitura Municipal de São José dos Campos  
PND Plano Nacional de Desenvolvimento  
PNMU Política Nacional de Mobilidade Urbana  
PMCMV Programa Minha Casa Minha Vida  
PMMU Política Municipal de Mobilidade Urbana  
PlanMob Plano Municipal de Mobilidade Urbana  
POF Pesquisa de Orçamentos Familiares  
RMVPLN Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte  
SERETE Serete Engenharia S.A.  
TC Transporte Coletivo  
TMI Transporte Motorizado Individual  
TNM Transporte Não Motorizado  
UNIVAP Universidade do Vale do Paraíba  
ZEIS Zona Especial de Interesse Social

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO</b> .....	19
<b>PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS</b> .....	27
Etapa da revisão bibliográfica .....	27
Escolha pela análise quantitativa .....	28
Categorias de análise selecionadas .....	29
As fontes da pesquisa relativas aos dados quantitativos .....	30
Caracterização das fontes da pesquisa .....	30
Microdados da Pesquisa OD .....	32
Universo da população nos microdados da Pesquisa OD .....	34
Manipulação dos microdados da Pesquisa OD .....	34
Quantidades ponderadas da categoria selecionada .....	35
<b>ÁREA DE ESTUDO</b> .....	36
<b>1 MOBILIDADE URBANA COMO ELEMENTO DA DINÂMICA SOCIOESPACIAL</b>	38
1.1 Segregação socioespacial e mobilidade urbana .....	46
1.2 Mobilidade e o processo de espoliação urbana .....	53
1.3 Hegemonia “carrocentrista” e ordenamento territorial .....	65
1.3.1 O automóvel: de ícone do fordismo à expressão do <i>Welfare State</i> ....	67
1.3.2 De solução à problema o carro como artigo de luxo democratizado .	71
1.4 O rodoviarismo e a cidade em pedaços: a realidade brasileira .....	76
1.4.1 Históricos subsídios ao rodoviarismo e a ideologia do automóvel na periferia do capitalismo .....	82
1.4.2 Aplicativos de transporte: recentes fortalecedores da hegemonia “carrocentrista” em meio à precarização do trabalho .....	89
<b>2 SÃO JOSÉ DOS CAMPOS NO CONTEXTO DA URBANIZAÇÃO BRASILEIRA CONTEMPORÂNEA</b> .....	95
2.1 A crescente industrialização de São José dos Campos impulsionada pelo Estado Planejador .....	99
2.2 Anos 50: São José dos Campos rumo à “cidade referência” do Vale do Paraíba .....	100
2.3 Anos 60: a industrialização se acelera anunciando a consagração do polo tecnológico de São José dos Campos .....	103
2.4 Anos 70: a metamorfose de São José dos Campos sob a égide do milagre econômico .....	105

2.5 Anos 80: salto populacional, economia informal e os disparates da cidade tecnológica .....	113
2.6 Dos anos 90 à entrada no século 21: a desaceleração industrial e os resultados da predominante mercantilização do solo.....	119
2.6.1 O espraiado território de São José dos Campos e a definição do lugar dos pobres .....	128
<b>3 DA POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA À POLÍTICA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA DE SÃO JOSÉ DOS CAMPOS: PLANOS E CONTRADIÇÕES .....</b>	<b>138</b>
3.1 São José dos Campos e a Política Municipal de Mobilidade Urbana.....	140
3.2 O Plano Diretor de São José dos Campos: sua interface com a mobilidade urbana .....	148
3.3 O Plano Diretor e as centralidades: paradoxos em torno da mobilidade urbana.....	154
<b>4 A MOBILIDADE URBANA A PARTIR DA LEITURA SOCIOESPACIAL DE SÃO JOSÉ DOS CAMPOS .....</b>	<b>164</b>
4.1 Distribuição populacional .....	167
4.2 Renda .....	170
4.3 Empregos .....	175
4.4 Tempo médio de deslocamento casa-trabalho .....	179
4.5 Índice de mobilidade.....	182
4.6 Divisão modal: o automóvel predomina .....	190
4.6.1 Renda e meios de transporte: a polarização carros x transporte coletivo .....	194
4.6.2 Modais e macrozonas: as evidências da racionalidade da desigualdade .....	198
4.7 As trabalhadoras domésticas e a espoliação urbana.....	206
4.7.1 Caracterização das trabalhadoras domésticas .....	209
4.7.2 Origem das trabalhadoras domésticas.....	213
4.7.3 Os fluxos de viagens a trabalho das trabalhadoras domésticas.....	217
4.7.4 Destino das trabalhadoras domésticas: maiores concentrações .....	219
4.7.5 Modal e tempo de deslocamento das trabalhadoras domésticas .....	221
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS .....</b>	<b>225</b>
<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS .....</b>	<b>232</b>
<b>APÊNDICES .....</b>	<b>244</b>
<b>Apêndice A – Macrozona Centro como destino de viagens (a trabalho) das trabalhadoras domésticas.....</b>	<b>245</b>

<b>Apêndice B - Macrozona Leste como destino de viagens (a trabalho) das trabalhadoras domésticas.....</b>	<b>246</b>
<b>Apêndice C - Macrozona Oeste como destino de viagens (a trabalho) das trabalhadoras domésticas.....</b>	<b>247</b>
<b>Apêndice D - Macrozona Sul como destino de viagens (a trabalho) das trabalhadoras domésticas.....</b>	<b>248</b>
<b>Apêndice E - Macrozona Sudeste como destino de viagens (a trabalho) das trabalhadoras domésticas.....</b>	<b>249</b>
<b>Apêndice F - Macrozona Norte como destino de viagens (a trabalho) das trabalhadoras domésticas.....</b>	<b>250</b>
<b>ANEXOS .....</b>	<b>251</b>
<b>Anexo A - Dados sociodemográficos segundo as zonas de tráfego.....</b>	<b>252</b>
<b>Anexo B - Índice de mobilidade segundo as zonas de tráfego.....</b>	<b>255</b>
<b>Anexo C - Pedido oficial de acesso aos microdados da Pesquisa OD. ....</b>	<b>258</b>
<b>Anexo D - Resposta da PMSJC para acesso aos microdados da Pesquisa OD. ....</b>	<b>260</b>

## APRESENTAÇÃO

É difícil resumir a trajetória que me levou até a presente dissertação. Mas, uma coisa é certa: embora eu não vá abordar um específico meio de transporte nas próximas páginas, é um modal um dos responsáveis por me fazer chegar até aqui. A propósito, um dia li algo que dizia mais ou menos o seguinte: “A vida é curta demais para ficarmos nos deslocando dentro de um automóvel”.

Pois bem: hoje, com 45 anos de idade, em meio ao caos motorizado, barulhento e agressivo que nos envolve - para não dizer apocalíptico -, sinto-me uma privilegiada por, ao longo de minha vida, ter feito - e prosseguir fazendo - a grande maioria dos meus deslocamentos em cima de uma bicicleta, vencendo adversidades de todas as ordens. Apesar das tantas *ghost bikes* que ajuntei a fincar no chão em memória a quem se foi devido a um violento sistema que define o ir e vir pelas cidades, jamais quis desistir. No fim, a vontade de pedalar pelos mais diversos motivos sempre esteve acima das barreiras e afrontas fortalecendo meu sentimento de querer, cada vez mais, me apropriar da urbe a partir do meu corpo em movimento sobre uma bicicleta. Mas, impor-me no trânsito sempre foi - e continua sendo - preciso. A contar dos meus 18 anos, pouco a pouco, as distâncias se alargaram, os espaços se diferenciaram e à medida que cresceram as adversidades – afinal, vide o mar de motores que só fez por se agigantar -, se fortaleceram as pedaladas enquanto um ato político já não mais circunscrito a uma bicicleta e os direitos que a envolvem.

Ela própria, usada cotidianamente, foi o meio que tanto me aguçou a “ler” o espaço, percebendo, então, que as disputas estavam bem além de um pedaço de asfalto ruas afora da(s) cidade(s). Pedalando lá e cá, observava, por exemplo, quem eram as pessoas que estavam em pontos esperando o ônibus chegar. Ou, nos locais onde trabalhei, sempre reparava quem também ia de bicicleta e por que (na maior parte das vezes, o uso da *bike* era a forma de economizar com o transporte público). Também me despertavam atenção pessoas que pedalavam, diariamente, longas distâncias para acessar o trabalho. Em meio a essas observações minha militância veio se formando até que num determinado momento quando era convidada a falar sobre a bicicleta em palestras e afins, passei a fazer a seguinte ressalva: “olha, eu não gostaria de ficar presa à bicicleta. Podemos falar dos outros modais? Ter uma conversa mais ampla sobre que outros aspectos se relacionam à escolha deste ou daquele meio?”. Era isso: uma tentativa de combate ao modismo, ao *appeal*

“sustentável” que também vem envolvendo a bicicleta na última década. É fato: para alguns, ir de bicicleta ao trabalho é privilégio (mais um, aliás). Assim como, ir de carro ou moto, para outros, é mais do que uma necessidade - uma urgência à sobrevivência. “Cutucar” tais feridas me parecia imprescindível.

Certamente, meus anos de trabalho como educadora, em projetos do terceiro setor com jovens da zona Leste de São José dos Campos, há cerca de 10 anos, muito me influenciaram a querer entender mais a cidade, sobre como todas as formas de deslocamento se inserem em contextos tão desiguais. E o ápice das reflexões foi a experiência, entre 2016 e 2018, com jovens da Fundação Casa (unidade Tamoios). Oriundos, em grande maioria, dos esquecidos “fundões” das regiões Leste e Sul, a “cidade” que os meninos viam e viviam tinha “fronteiras” muito bem demarcadas. Tratava-se de um ir e vir bastante limitado ao bairro e arredores assim como o de seus familiares. O centro da cidade, por exemplo, para a maioria dos adolescentes era algo muito distante não só da realidade concreta bem como da realidade projetada – como se o lugar não lhes fosse pertencer nem mesmo no futuro. É claro que com um pouco de sensibilidade e engajamento que se tem, ao menos imagina-se que assim seja. Mas, à medida que as narrativas nos rondam mais e sem intermediários para contar as histórias, talvez, fiquemos mais afetados. Foi o que aconteceu comigo. A partir dali se concretizou a enorme vontade de querer compreender - sob as perspectivas teóricas - as diferentes formas de morar, de se deslocar, enfim, de viver na tão “rica” e afamada São José dos Campos.

Além do mais, desde o início de 2015, os dados da primeira Pesquisa Origem e Destino da cidade, acessados por conta da criação do Plano Municipal de Mobilidade Urbana, vinham me provocando muitos incômodos. De certa forma, parte deles – justamente – ora explicavam algumas das histórias que eu ouvia dos jovens periféricos, ora explicavam as cenas que meus olhos assistiam quando eu, de bicicleta, com frequência me enveredava para muito além da região central de São José dos Campos. O trabalho que aqui segue, portanto, acredito ser resultado de tais experiências pessoais entrelaçadas à militância. A ideia, com a pesquisa, é o fortalecimento do próprio ativismo e, sobretudo, de forma vinculada a todas as demais lutas que envolvem o direito à cidade. Ao mesmo tempo, a presente dissertação é também o ponto de partida - creio eu - para prosseguir com mais investigações em torno da mobilidade urbana. Afinal, findada a dissertação... há (muitas) novas perguntas!

## INTRODUÇÃO

Antes de tudo, já se anuncia que a presente dissertação, por mais que aborde o atual tema da mobilidade urbana, não se volta a investigar, em São José dos Campos, SP, um meio de transporte em específico. Pode parecer estranho, de súbito, dizer sobre o que não será estudado. Mas, trata-se de uma maneira de repensar paradigmas, propondo assim que a mobilidade urbana possa integrar o campo do Planejamento Urbano e Regional de forma a ser entendida como um dinâmico conjunto produtor do espaço. Além do mais, a pandemia provocada pelo coronavírus SARS-CoV2, iniciada há um ano, deflagrou não apenas a indispensabilidade da mobilidade urbana em qualquer parte do mundo, mas acima de tudo, as desigualdades que a envolvem tornando, portanto, algumas pessoas mais vulneráveis à contaminação pelo vírus conforme a condição de seus deslocamentos (condição esta a ser pensada não apenas do ponto de vista do transporte utilizado, mas também das distâncias e tempos empreendidos rumo ao trabalho principalmente).

Embora a dissertação não dialogue com a pandemia, tal apontamento é relevante porque o fato joga ainda mais luz sobre os enfrentamentos que envolvem o Planejamento Urbano e Regional, sendo a mobilidade urbana um deles. Mobilidade que, por sua vez, como produtora do espaço, se articula diretamente a todas as demais esferas cidadinas carecendo de um Estado efetivamente regulador capaz de mediar os inúmeros interesses envolvidos. Sobre a transversalidade das esferas, se quer dizer: não há saúde sem mobilidade, não há educação sem mobilidade, não há cultura sem mobilidade, não há moradia sem mobilidade e assim por diante. Mas, está se falando de pessoas - muito antes dos meios de transporte enquanto objetos técnicos - acessando a cada uma das respectivas esferas.

Logo, defende-se a mobilidade enquanto instrumento capaz de promover maior equidade social, refutando-se seu resumo a uma mera política de transportes não só traduzida sob a forma de prestação de serviços, como também desvinculada do processo de uso e ocupação do solo e, portanto, apartada do direito à cidade – aliás, não há direito à cidade que não passe pela mobilidade urbana. Nas palavras de Barbosa, “é com a mobilidade que os desiguais ganham a cena social da palavra e da ação política para o compartilhamento democrático da cidade como espaço público” (2016, p. 53).

Neste contexto, está posto o objeto de estudo desta dissertação: analisar as relações entre a mobilidade urbana e a desigualdade socioespacial em São José dos Campos. E como premissa, lança-se a seguinte frase: “Uma **cidade** só existe para quem pode se **movimentar** por ela”<sup>1</sup>. Amplamente reverberada em 2013, durante as manifestações nacionais ocorridas contra o aumento das tarifas de transporte público, tal frase bastante dialoga com o que se quer problematizar nesta pesquisa. Para muito além do transporte como uma técnica que possibilita o ir e vir – ressalta-se - a frase provoca uma reflexão maior sobre o uso da cidade enquanto bem comum que é produzido por todos.

Mas, para usá-la em suas múltiplas possibilidades que combinadamente dão coesão à vida - estudos, trabalho, lazer e encontros – nos movimentamos entre variados lugares e suas oportunidades emanadas. Ou seja, se a cidade é o “meio de existência para a maior parte das pessoas” (SANTOS, 2012, p. 115), precisamos nos deslocar espacialmente para a própria reprodução da vida – é, então, o deslocamento urbano o passo essencial independentemente do meio que venha a ser utilizado. O espaço urbano, logo, se apresenta como um mediador da pluralidade dos deslocamentos realizados por todos os sujeitos. Como lembra Villaça, a produção do espaço “produz os pontos de origem e destino dos deslocamentos das populações urbanas” (2012, p.69). Pontos estes que, por sua vez, concentram variadas infraestruturas privadas e públicas - todas fruto de “trabalho humano produzido” como reforçaram os expoentes da Escola Francesa de Sociologia Urbana em meados da segunda metade do século passado (entre eles, Castells, Lefebvre, Lojkin e Harvey). Um breve parêntese: com o advento do meio técnico-científico-informacional, uma série de deslocamentos e trocas vêm crescendo no plano virtual mediante a divisão do trabalho cada vez mais internacionalizada, fragmentada e acentuada.

No entanto, este movimento ocorre em simultâneo à circulação de pessoas, bens e serviços que, diariamente, se desenvolve no plano concreto das cidades compondo, portanto, parte de sua estrutura social (SANTOS, 2004). Assim, cabe situar que é desta mobilidade concreta – numa escala intraurbana de análise - que a pesquisa trata: “circulação de pessoas, bens e serviços” conforme definição da própria Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) (BRASIL, 2012). Mas, sem perder de

---

<sup>1</sup> De cunho popular e estampada em muitas faixas e cartazes, a autoria da frase é atribuída ao Movimento Passe Livre (MPL); movimento este que iniciou os protestos de 2013 contra o aumento da tarifa do transporte público.

vista uma mobilidade que incorpore a circulação e a supere segundo Barbosa (2014), pois isso é o que “permite ampliar as possibilidades de apropriação e uso coletivo e individual do espaço urbano” (Ibid, p.198).

Enquanto a estruturação do espaço regional, como lembra Villaça (2001), é dominada pelo deslocamento das informações, da energia, do capital constante e das mercadorias em geral, o espaço intraurbano é estruturado “fundamentalmente pelas condições de deslocamento do ser humano” (Ibid, p.20), seja enquanto portador da mercadoria força de trabalho, seja enquanto consumidor. Por isso, acrescenta o autor, o “enorme poder estruturador intraurbano das áreas comerciais e de serviços, a começar pelo próprio centro urbano” (Ibid) visto que este, nas mais variadas cidades, gera e atrai a maior quantidade de deslocamentos (tecnicamente chamados de viagens segundo as pesquisas origem e destino). Não resta dúvida de que isso integra as investigações desta pesquisa voltadas a observar o conjunto da mobilidade urbana de São José dos Campos. Logo, o comportamento das viagens (nas) e (entre) as diferentes regiões da cidade - representativas da produção e uso do espaço - será analisado. Porém, antes disso, instigou a investigação a fim de compor o objeto de estudo anteriormente exposto, considerar que

na medida em que os homens produzem a cidade enquanto espaço físico, estão produzindo simultaneamente as condições de deslocamento espacial, as condições de gasto de tempo e energia nos deslocamentos, as condições do seu consumo. Simultaneamente, com a produção do espaço urbano é produzido o “perto”, o “longe”, o “fora de mão”. (VILLAÇA, 1986, p. 89).

Nesse sentido, ao observar a produção do espaço, cabe se atentar sobre o que especifica algo ser “perto” ou “longe” quando nos deslocarmos de um ponto ao outro. Se deslocar-se implica em espaço, implica em tempo, seja qual for o meio de transporte para tal, não se trata de um “perto” para todos. Tampouco um “longe” para todos. Ambos, perto e longe, enquanto construções sociais e narrativas adotadas a partir do próprio espaço produzido, coexistem dinamizando a mobilidade urbana e proporcionando que uns viajem mais, outros menos ao longo de um dia. Proporcionando que uns empreguem mais tempo em suas viagens quando vão ao trabalho, por exemplo, outros menos de acordo com as diferentes localizações da cidade – estas sim determinantes do “perto” e do “longe” por serem representativas

da urbanização como recurso que possibilita a ampliação da riqueza privada segundo Harvey (2012 e 2014).

Tem-se, então, uma disputa pela apropriação do espaço urbano que se desenrola numa disputa também pela apropriação do tempo. Logo, apropriar-se de uma cidade, ter direito a ela implica refletir não apenas sobre sua distribuição desigual enquanto espaço, mas também enquanto tempo. Incorpora-se aqui a ideia da “espoliação urbana” (KOWARICK, 1979) relevando-se as ditas condições de mobilidade que a produção da cidade gera entre os diferentes sujeitos. Afinal, dentre os recursos empreendidos para a reprodução da força de trabalho, o tempo é um deles. Logo, diferentes tempos de deslocamento - a partir dos espaços e infraestruturas urbanas que integram a mobilidade -, têm muito a dizer sobre a apropriação da cidade, as disputas e os conflitos que a envolvem.

Sendo assim, cabe apresentar os principais aspectos observados, inicialmente, na cidade de São José dos Campos que, ao relacioná-los entre si, conduziram à definição dos objetivos principais da pesquisa bem como das hipóteses frente ao objeto de estudo. Desta maneira, compreendendo a cidade enquanto um lugar ao mesmo tempo geográfico e político segundo Santos (2018), tratou-se, da “necessidade de circunscrever o fenômeno, identificar sua especificidade, mensurar sua problemática, mas, sobretudo, buscar uma interpretação abrangente” (Ibid, p. 11). Primeiramente, chama atenção a grande dispersão da população na cidade de São José dos Campos. Além disso, é marcante seu espraiado território ser “atravessado” pela Rodovia Presidente Dutra. Ao circular para além das áreas mais próximas a seu eixo, são visíveis os contrastes quanto a distintos padrões de urbanidade, grupos sociais e concentração populacional. Com seus quase 20% dos habitantes da cidade, as regiões Centro e Oeste usufruem de um padrão bastante superior com relação ao restante de todo o município. É nelas também que estão os maiores rendimento dos habitantes (a Oeste, em particular, se sobressai mais ainda). Ao contrário, as regiões Leste e Sul, que juntas correspondem a quase 65% dos habitantes, revelam renda inferior. Fica assim evidente a seletividade espacial quanto à produção e reprodução de melhores infraestruturas, bem como o fornecimento de serviços, conforme as tais diferentes localizações.

Com estes apontamentos iniciais já se pôde deduzir que seria necessário compreender tais diferenciações socioespaciais da cidade de São José dos Campos traduzidas sobre a forma de segregação. Aqui, vale antecipar a seguinte fala de Villaça

que acabou por ser uma premissa da investigação: “nenhum aspecto do espaço urbano brasileiro poderá ser jamais explicado se não forem consideradas as especificidades da segregação social e econômica que caracteriza nossas metrópoles, cidades grandes e médias” (2012, p.44).

Num segundo momento, tendo ao alcance mais alguns dados – para uma observação preliminar que dialogasse com os elementos anteriormente apontados – foi possível constatar que, apesar da Pesquisa Origem e Destino (OD) (IPPLAN, 2014) revelar um índice geral de mobilidade urbana acima da média, há áreas que explicitam bolsões de bem menor mobilidade. Foi a partir deste ponto que ganharam mais força as reflexões acerca do uso da cidade por seus diferentes sujeitos sociais tendo em vista que uns se movimentam bem mais do que outros. Isto é, ao longo do dia, fazem mais viagens acessando, então, mais oportunidades. Entende-se que não se trata de uma particularidade de São José dos Campos e, além do mais, evidencia-se em boa parte das pesquisas OD que a maior (ou menor) mobilidade associa-se diretamente aos rendimentos per capita (o mesmo ocorre com a questão da moradia). Não em vão, Santos, nesse sentido, ao abordar sobre o “direito à cidade e direitos territoriais” (1998, p. 129-133) escreveu acerca da menor mobilidade das populações periféricas chegando a falar em “imobilismo” (Ibid, p.89). Depois, em pesquisas sobre a metrópole São Paulo, o autor ainda cunhou a expressão “exílio urbano” das periferias (Idem, 2009) referindo-se justamente ao maior confinamento territorial das camadas periféricas e mais empobrecidas da cidade, principalmente mediante ausência de trabalho ou dos estudos. Ou seja, não de agora, há pesquisas que se debruçam em explicar, conforme as diferentes realidades das cidades e variáveis estabelecidas, a lógica dos deslocamentos realizados pela população - é isso que motivou e ancorou o presente trabalho relevando o destaque que o tema da mobilidade urbana vem ganhando no âmbito do Planejamento Urbano e Regional nos últimos anos (principalmente a partir do estabelecimento da PNMU em 2012).

Além das observações apontadas, há que se considerar que São José dos possui desde 2016 uma política de mobilidade urbana – trata-se da LC 576 (SÃO JOSÉ DOS CAMPOS, 2016). E é parte integrante desta um “Plano Estratégico de Mobilidade Urbana” (SÃO JOSÉ DOS CAMPOS, 2015a) – as aspas dizem respeito à forma como o poder público intitulou o documento. Isso significa que o município conta com um marco legal que, a princípio, deve guiar as decisões da cidade quanto ao conjunto da mobilidade urbana.

Assim, considerando a cidade concreta e as normas que a regem, para poder investigar sobre **as relações entre a mobilidade urbana e a desigualdade socioespacial de São José dos Campos** foram estabelecidos 04 objetivos específicos. Tais objetivos “definem os limites da investigação” (SAUTU, *et al.* 2005). São eles:

**Objetivo 1:** analisar a Política Municipal de Mobilidade Urbana (PMMU) (SÃO JOSÉ DOS CAMPOS, 2016), implementada em 2016, que compreende também o Plano Municipal de Mobilidade Urbana (SÃO JOSÉ DOS CAMPOS, 2015a).

**Objetivo 2:** analisar a Pesquisa OD de São José dos Campos realizada em 2011 pelo Instituto de Pesquisa Administração e Planejamento (IPPLAN) (IPPLAN, 2014).

**Objetivo 3:** analisar a integração entre o atual Plano Diretor (PD) de São José dos Campos, LC 612 de 2018 (SÃO JOSÉ DOS CAMPOS, 2018a) e a PMMU (SÃO JOSÉ DOS CAMPOS, 2016).

**Objetivo 4:** identificar e analisar as viagens pelo motivo trabalho realizadas por empregados domésticos de São José dos Campos (categorização esta conforme a Pesquisa OD de São José dos Campos).

Como recorte temporal, foi adotado o ano da realização da Pesquisa OD, que se deu em 2011, até o momento atual considerando que o novo PD é de 2018. Mas, embora a investigação se apoie no respectivo período, fez-se necessário regressar um pouco mais para que a urbanização de São José dos Campos, enquanto expressão material, pudesse ser captada pela investigação. Inclusive, ao recompor o processo de urbanização para a contextualização histórica da cidade, se pôde explicar a segregação socioespacial que veio se constituindo (conteúdo que integra a seção 2 desta pesquisa). Com isso, a pesquisa buscou não apenas descrever a urbanização, mas sim dialogar com os fatos de forma que pudessem subsidiar as posteriores análises em torno da mobilidade.

A hipótese levantada por esta dissertação é que apesar da existência da PMMU que estabelece princípios alinhados à PNMU, em São José dos Campos, a dinâmica da mobilidade que vem se constituindo acentua a desigualdade socioespacial ao invés de reduzi-la. Assim, as infraestruturas que integram a mobilidade seguirão sendo produzidas e reproduzidas a fim de beneficiar apenas uma parte da população. Além disso, o poder público propaga um ideal de mobilidade urbana ainda vinculado a um

eficiente sistema de transportes que precisa otimizar o ir e vir do trabalho. Um ideal que afasta o entendimento da mobilidade - bem como sua construção - como uma prática política impulsionadora do direito à cidade.

Quanto às partes da pesquisa, o material está organizado da seguinte forma:

**1ª. seção:** traz a matriz teórica que fundamenta o objeto de estudo elaborado a partir do conjunto de evidências anteriormente apontadas sobre São José dos Campos. Inicialmente, apresenta-se a mobilidade urbana como elemento da dinâmica socioespacial, as explanações do conceito a partir dos próprios marcos legais e sua relação com a ideia de direito à cidade. Em seguida, apresenta-se a mobilidade urbana vinculada à segregação socioespacial e, por fim, à espoliação urbana. Os principais autores que estruturam a matriz teórica são Flávio Villaça, Jorge Luiz Barbosa, Lúcio Kowarick e Milton Santos. Além destes, também contribuem com destaque: Carlos Henrique Ribeiro de Carvalho, David Harvey, Eduardo Âlcantara de Vasconcellos, Erminia Maricato e Rafael Pereira.

Para esta primeira seção também foi trazida, a partir da subseção 1.4, uma abrangente discussão a fim de evidenciar o porquê da centralidade assumida pelo automóvel no ordenamento territorial, sobretudo nos países da periferia do capitalismo. Aqui, ao lado das contribuições de André Gorz, Ivan Illich, Ned Ludd e Roberto Andrés, alguns dos autores anteriormente citados reaparecem (sobretudo os pesquisadores da área de mobilidade urbana que apresentam dados de seus estudos brasileiros).

**2ª. seção:** traz o processo histórico de São José dos Campos enfatizando a celeridade da sua urbanização impulsionada pela industrialização a partir da segunda metade do século 20. Além do protagonismo da cidade devido ao planejamento territorial responsável pela integração do país, tal seção objetiva, sobretudo, evidenciar como a segregação socioespacial veio se materializando no território. Ao recompor o processo histórico, foram privilegiados autores que desenvolvem pesquisas ligadas ao processo de urbanização de São José dos Campos. À medida que os fatos foram sendo trazidos, buscou-se articulá-los à matriz teórica da pesquisa.

**3ª. seção:** traz as discussões da investigação a começar pelos atos normativos a fim de responder aos objetivos 1 e 3 (objetivos que se voltam a analisar a PMMU e sua relação com o PD). Logo, é a seção que inaugura os resultados da pesquisa. Mas, para uma melhor organização do material, optou-se em abrir uma outra seção – a 4ª

no caso –, a partir da qual se dão as análises específicas dos dados quantitativos da Pesquisa OD de São José dos Campos.

**4ª. seção:** procura responder aos objetivos 2 e 4, respectivamente, versando sobre as análises dos dados quantitativos de forma aliada a uma produção cartográfica. Portanto, todas as variáveis apresentadas (subseções 4.1 a 4.6) trazem mapas que auxiliam na leitura dos resultados problematizados. Da 4.7 subseção em diante, estão exclusivamente os resultados e a discussão em torno do mapeamento das viagens (a trabalho) realizadas pela categoria “Trabalhadores Domésticos”. Resultados, por sua vez, que dialogam com as categorias de análise trazidas anteriormente.

## **PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS**

A pesquisa em questão, basicamente, adota o método exploratório e explicativo para cada um de seus 04 objetivos e apoia-se em fontes primárias para a realização das análises. Além disso, tira partido da cartografia para algumas das leituras relativas aos dados quantitativos acessados.

Metodologicamente, apoia-se na ideia da cartografia enquanto ferramenta estratégica para a leitura do território de forma politizada. Ao mesmo tempo que mapas exercem “poder” a partir do que escondem, também podem exercer maior justiça socioespacial a partir do que revelam – sobretudo nos processos em que há uma efetiva e transparente participação popular nas decisões que envolvem os rumos da cidade dentro do Planejamento Urbano e Regional. Afinal, a transparência também engloba revelar de forma devidamente espacializada todo o conjunto territorial e não apenas fragmentos deste a serem geridos mediante dados desarticulados – uma prática, aliás, bastante comum do planejamento urbano estratégico quando interesses privados se sobrepõem aos públicos.

A seguir constam processos da construção metodológica que incluem não somente o tipo de abordagem da pesquisa, as descrições das fontes utilizadas e as categorias de análise selecionadas, como também as experiências pessoais do investigador frente ao tema - aspecto que implicou repensar os métodos de pesquisa-ação.

### **Etapa da revisão bibliográfica**

Foi essencial tanto para repensar variados conceitos em torno do tema, como também melhor compreendê-lo como parte integrante do processo de produção do espaço. Tal etapa instigou ainda mais a observar a cidade, potencializando a percepção diante de diversas evidências. Assim, à medida que colaborou com o amadurecimento do objeto de estudo, também combateu a ideia do senso comum que deslegitima as Ciências Sociais enquanto conhecimento científico. Em suma, nessa fase exploratória inicial, o sujeito-investigador não procedeu de forma “arbitrária ou livre” (FERNANDES, 1997, p.53). Isto é, desde os primeiros levantamentos de dados

brutos e análises críticas proporcionadas pela revisão bibliográfica, houve a vigilância diante das proposições da pesquisa.

### **Escolha pela análise quantitativa**

Pontua-se que diante do entusiasmo frente ao tema da Mobilidade Urbana, somado à militância na respectiva área, o sujeito investigador teve bastante contato junto àquela que é a principal fonte de pesquisa desta dissertação: a Pesquisa OD de São José dos Campos. Ainda antes do ingresso no Mestrado em Planejamento Urbano e Regional, muitos dos dados do citado documento estimularam o olhar para outros aspectos da cidade que estavam além da mobilidade. Inclusive, isso rendeu ao investigador a escrita de artigos semanais de opinião pública veiculados na cidade e região (e mídias digitais) por meio do jornal “O Vale”, entre 2014 e 2016.

O momento, portanto, compreendeu ao enriquecimento da experiência pessoal em torno da temática. Mas, por outro lado, quando se deu o ingresso no Mestrado, viu-se a necessidade de estabelecer certa “ruptura” com uma série de subjetividades (BOURDIEU; PASSERON; CHAMBOREDON, 2015) para que a pesquisa ganhasse forma e significado devidamente científicos. Com isso, houve da parte do sujeito investigador, um equivocado “desejo” em partir subitamente para uma metodologia de abordagem qualitativa, ignorando assim, o vasto banco de dados da Pesquisa OD. Aliás, até então, é o único documento, desta natureza, no município de São José dos Campos. Está previsto entre 2021 e 2022 a aplicação de uma segunda pesquisa.

Portanto, enquanto a etapa de aproximação com o aporte teórico promoveu o dito “momento de ruptura” com o senso comum e com o conhecimento autoevidente, a construção do objeto de estudo, anunciou que seria preciso e valioso continuar investindo na exploração do referido documento (e eventuais derivados deste que depois foram levantados). Porém, de forma organizada, ou seja, com técnica a começar pela própria escolha – fundamentada - das variáveis a serem selecionadas.

Fernandes (1997) reforça que o processo de pesquisa em ciências sociais consiste em três etapas essenciais quanto aos dados brutos: acumular, sistematizar e analisar. Logo, se, por meio da Pesquisa OD, uma ampla matriz de dados já estava acumulada, coube ao sujeito investigador as citadas etapas seguintes, mas considerando a criação de novos dados, pois isso é o que também se espera numa pesquisa de abordagem quantitativa (ABDAL *et al.*, 2016).

## **Categorias de análise selecionadas**

Foi a construção do objeto de estudo que direcionou a seleção das categorias de análise, a partir da base de dados, a fim de compreender as relações entre a mobilidade urbana e a desigualdade socioespacial. Poderiam ser agregadas outras categorias também como, por exemplo, vulnerabilidade social, escolaridade e acesso a programas de auxílio estatal a populações de baixa renda (todos são também indicadores que colaboram para captar a dimensão da desigualdade socioespacial). Todavia, isso implicaria num universo ampliado de dados, aumentando a complexidade da investigação e, possivelmente, evocaria novas evidências e mais perguntas, resultando, assim, num contingente informacional que extrapola os limites de uma dissertação de mestrado.

Portanto, da ampla matriz de dados (as fontes serão descritas no próximo item), foram elencadas as seguintes categorias:

- distribuição populacional;
- renda;
- empregos;
- índice de mobilidade;
- tempo médio de deslocamento casa-trabalho;
- divisão modal.

Enquanto as análises sobre a distribuição populacional, renda e empregos, cruzadas entre si, são capazes de evidenciar o fenômeno da desigualdade socioespacial, as variáveis índice de mobilidade urbana e tempo médio de deslocamento casa-trabalho – também cruzadas entre si - buscam explicar a espoliação urbana, endossando, assim, o fenômeno da desigualdade socioespacial.

Para melhor compreender as relações que se estabelecem entre as variáveis foram feitas algumas representações cartográficas que organizam espacialmente as evidências correspondendo, portanto, a um método de análise. Essa etapa da visualização cartográfica veio ocorrendo gradativamente com o desenvolver da pesquisa e se consolidando ao longo do segundo ano (2020). À medida, inclusive, que alguns mapas da Prefeitura Municipal de São José dos Campos (PMSJC) eram acessados, o investigador buscava sobrepor a eles outros dados ou cruzar distintas espacializações para averiguar a reprodução de determinados indicadores em

algumas partes do território – um trabalho, aliás, de início, bastante manual. Com isso, foi possível captar algumas particularidades para além das regiões (macrozonas) da cidade, ou seja, considerando a escala do agrupamento de determinados bairros. A partir daí, foi surgindo a ideia da cartografia. Mas, para tal, foi preciso do apoio de um pesquisador que dominasse as técnicas de geoprocessamento devido às limitações do sujeito investigador com relação aos programas. A pesquisa, então, recorreu a esse tipo de auxílio.

Observa-se que a categoria “divisão modal” foi tomada em conjunto. Ou seja, não foram categorizados um a um os diferentes meios de transporte. Assim, definiu-se uma produção cartográfica capaz de evidenciar seus diferentes graus de participação - modos motorizados privados (destaque ao automóvel), modos ativos e transporte coletivo – conforme as regiões e suas particularidades levantadas segundo as categorias anteriores. Ou seja, as diferentes formas de deslocamento foram explicadas de forma associada ao contexto socioespacial da população. Por isso, a dita divisão foi deixada por último.

### **As fontes da pesquisa relativas aos dados quantitativos**

Como já dito, a Pesquisa OD corresponde ao principal banco de dados quantitativos desta dissertação. Mas, cabe apontar que há também algumas informações advindas de outras importantes fontes, porém, sempre derivadas da anterior. Tais documentos (igualmente públicos) são: Caderno Preliminar – Relatório da Mobilidade Urbana – diagnóstico e prognóstico - Plano Diretor de Mobilidade Urbana de São José dos Campos<sup>2</sup> (SÃO JOSÉ DOS CAMPOS, 2015b) e o Caderno de Mapas Temáticos, Leitura Técnica Socioterritorial - Revisão do Plano Diretor de São José dos Campos (SÃO JOSÉ DOS CAMPOS, 2017).

### **Caracterização das fontes da pesquisa**

Fonte **Pesquisa OD** (fonte principal): foi realizada entre abril e setembro de 2011, em uma amostra de 4.185 domicílios distribuídos nos perímetros urbano e rural

---

<sup>2</sup> Tal documento, ao longo da dissertação, por vezes será tratado como “Relatório da Mobilidade Urbana” a fim de facilitar a leitura tendo em vista seu extenso nome.

do município, subdivididos em 55 áreas denominadas zonas de tráfego que, por sua vez, integram 07 macrozonas. Se traduz num levantamento do volume e das características dos deslocamentos realizados pela população em suas atividades diárias, estabelecendo relações quantitativas entre as viagens realizadas e outras variáveis, como atributos socioeconômicos. Totaliza aproximadamente 1 milhão e 700 mil viagens (IPPLAN, 2014).

No caso, o questionário aplicado levantou todos os deslocamentos realizados pelos moradores no dia anterior à entrevista, visando colher as seguintes informações: por que as pessoas se deslocam (motivo); como elas se deslocam (modo); quanto tempo gastam nos deslocamentos; onde as viagens se iniciam e onde terminam. Importante frisar que não faz parte do escopo deste trabalho investigativo analisar a metodologia adotada pela Pesquisa OD, embora se reconheça que há lacunas a serem preenchidas como o levantamento, por exemplo, racial.

Está estruturada em três partes. A primeira traz a caracterização de São José dos Campos, na “perspectiva de algumas variáveis diretamente relacionadas ao entendimento dos deslocamentos” (Ibid, p.11). É na segunda parte da respectiva pesquisa que os resultados propriamente ditos são apresentados a partir de estudos das viagens de forma relacionada a alguns indicadores gerais do município como renda, categorias de transporte, gênero, mobilidade e imobilidade, entre outros. Em seguida, vêm as análises das 07 macrozonas – as subdivisões maiores do território -, que são caracterizadas e têm examinadas as viagens que originaram e que receberam. O trabalho prossegue com uma apresentação de cada um dos modos de transporte (automóvel; bicicleta; transporte por passageiros; a pé; motocicleta).

Embora, todas as citadas partes do documento interessam à presente investigação, os dados tiveram que ser sistematizados de forma alinhada aos propósitos da pesquisa.

Fonte **Caderno Preliminar – Relatório da Mobilidade Urbana – diagnóstico e prognóstico - Plano Diretor de Mobilidade Urbana de São José dos Campos:** tal fonte apresenta-se como um documento que, segundo a PMSJC, “consiste na leitura e análise dos elementos que constroem o panorama atual da mobilidade no município” (SÃO JOSÉ DOS CAMPOS, 2015b, p.1). Trata-se de uma fonte embasadora do “Plano Diretor da Mobilidade Urbana” – nome este que consta no título do documento. Seu vasto conteúdo está distribuído em dez capítulos. O respectivo caderno agrega dados a mais com relação à Pesquisa OD, como por exemplo, os

índices de mobilidade urbana separados também por zonas de tráfego bem como estes distribuídos de acordo com os meios de transporte (modos motorizados; modos ativos e transporte coletivo). Traz também os rendimentos per capita da população conforme as zonas de tráfego e a densidade de empregos. Em suma, a respectiva fonte traz uma série de dados sociodemográficos que colaboraram com as análises mais pormenorizadas da investigação (anexos 1 e 2).

Fonte **Caderno de mapas temáticos, leitura técnica socioterritorial - Revisão do Plano Diretor de São José dos Campos** (SÃO JOSÉ DOS CAMPOS, 2017): compreende a um dos produtos elaborados durante o processo de revisão do Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado (PDDI) de 2006, que se deu entre os anos de 2016 e 2018. Trata-se de um documento sintético e de enfoque territorial que traz uma série de dados espacializados. Deste, foram úteis à investigação principalmente as espacializações relativas aos tempos de deslocamento casa-trabalho e à concentração de empregos. Dados e mapas sobre habitação social bem como regularização de loteamentos - também da respectiva fonte - foram pesquisados.

### **Microdados da Pesquisa OD**

Para responder ao último objetivo da pesquisa, foi necessário o acesso a parte dos microdados da Pesquisa OD, que foram conseguidos por meio de pedido oficial protocolado pelo sujeito investigador junto à PMSJC em nome da Universidade do Vale do Paraíba (UNIVAP) (anexo C). Assim, foi gerado o processo 39615/2020 que obteve resposta em 11 de junho de 2020 (anexo D).

Por meio de uma planilha *Excell* fornecida, foi possível localizar a ocupação de “Trabalhador Doméstico” - é a de número 13, segundo a classificação contida no Manual da Pesquisa OD (2011). Conforme o material, compreendem ao grupo “Trabalhador Doméstico”: “empregados domésticos de serviços domésticos, jardinagem, faxina, segurança, motorista”. Explica-se que, com o citado manual em mãos, puderam ser averiguados todos os tipos de trabalho/ocupação que compuseram o universo da Pesquisa OD quando da resposta dos entrevistados (total de 13 tipos de ocupação). Justifica-se a escolha desta ocupação dentre todas porque trata-se daquela mais representativa quanto ao exercício de atividades de menor remuneração. Mais do que isso: é um grupo bastante representativo da própria

estrutura social brasileira e que colabora para explicar a apropriação desigual do espaço conforme os diferentes grupos sociais e as relações de trabalho trocadas. Portanto, o último objetivo da pesquisa – discutidas as relações entre a mobilidade urbana e a desigualdade socioespacial - se debruça em tentar evidenciar a espoliação urbana num determinado grupo de trabalhadores.

As variáveis escolhidas para a caracterização socioeconômica do trabalhador doméstico foram:

- gênero;
- grau de instrução;
- vínculo de trabalho (se assalariado ou não);
- frequência do trabalho (se ocupado ou eventualmente ocupado).

Variáveis escolhidas para a caracterização das viagens rumo ao trabalho e posterior espacialização cartográfica:

- Macrozona da moradia (origem);
- Macrozona da atividade (destino);
- Meio de transporte utilizado;
- Tempo de viagem.

Mais uma vez, a cartografia foi uma aliada das análises para representar e compreender as macrozonas de origem do referido grupo de trabalhadores, bem como seus destinos (a trabalho): por isso, foi feito um mapa dos fluxos entre as regiões. Mas, para os estudos cartográficos preliminares foram produzidos os mapas de fluxos de cada uma das 07 macrozonas (ou seja, individuais – estes podem ser vistos nos apêndices A, B, C, D, E e F). Optou-se pelo uso da técnica *Kernel* para se espacializar as concentrações tanto das origens (moradia) dos trabalhadores como seus destinos (as viagens a trabalho)

Partiu-se do princípio de que as representações cartográficas específicas desta categoria de trabalho pudessem estabelecer relações com os dados e mapas temáticos resultantes dos objetivos anteriores, possibilitando, assim, evidenciar o fenômeno da espoliação urbana no território de São José dos Campos. Afinal, as relações entre as variáveis distribuição da população, renda, emprego, índice de mobilidade urbana, tempos médios de deslocamento casa-trabalho e divisão modal formam o conjunto explicativo da segregação socioespacial. Dessa maneira, ao espacializar os fluxos da força de trabalho de determinados sujeitos sociais de São

José dos Campos, seria possível evidenciar a espoliação urbana que combina tempo e espaço dialeticamente conforme apontado pelo objeto de estudo.

### Universo da população nos microdados da Pesquisa OD

Os microdados da Pesquisa OD que permitem a tabulação se referem a uma amostra da população cuja representatividade quantitativa foi escolhida segundo a quadra abaixo:

Tipo de informações	Quantidade de registros
Questionário PESSOAS	12.551
Questionário VIAGENS	24.897

Se considerada a quantidade de registros aplicados no questionário “pessoas”, podemos estimar que a amostra proposta pela pesquisa pode ser expressa segundo a equação abaixo:

$$T_A = \frac{\text{Pop}_{\text{TOT}}}{\text{Quant}_{\text{PES}}} \times 100$$

sendo,  $T_A$  = Tamanho da amostra  
 $\text{Pop}_{\text{TOT}}$  = População total no ano de 2010  
 $\text{Quant}_{\text{PES}}$  = Quantidade de registros no questionário PESSOAS

Nesse sentido:

$$T_A = \frac{627.728}{12.551} \times 100 \rightarrow T_A \cong 5\% \text{ da população joseense pesquisada}$$

Segundo a equação descrita, verifica-se que o universo amostral presente na Pesquisa OD no município de São José dos Campos, realizada no ano de 2011, foi de aproximadamente 5% da população total.

### Manipulação dos microdados da Pesquisa OD

Concomitantemente às informações divididas em “pessoas” e “viagens”, a planilha disponibilizada pela PMSJC trouxe ainda um glossário que possibilita o entendimento das variáveis dos microdados. No que tange às questões de ponderação, é válido ressaltar que a pesquisa amostral de origem e destino considerou as convenções estatísticas para a obtenção das estimativas do conjunto total de pessoas do município. Neste sentido, tanto no questionário de “pessoas”,

quanto no de “viagens”, foram determinados fatores exponenciais que atuam como pesos amostrais a fim de quantificar a amostra, aproximando-a da totalidade demográfica do município de São José dos Campos.

Como modo de manipular os microdados levando em consideração a ponderação dos fatores exponenciais, optou-se pela utilização de software de análise estatística. Para este estudo foi utilizado o IBM SPSS *Statistics* que permitiu a ponderação dos casos com pesos amostrais, possibilitando os cruzamentos de variáveis. Ainda na interface do software estatístico, o que se descreve aqui de cruzamentos utilizados no decorrer deste estudo, são descritos sinteticamente como a escolha de variáveis sociodemográficas - pertinentes à questão da mobilidade urbana - aplicadas de uma análise estatística descritiva com a tabulação por tabelas de referência cruzada. Em suma, o procedimento apontado acima permite tabular duas ou mais variáveis dos microdados gerando uma matriz no formato de tabelas.

### **Quantidades ponderadas da categoria selecionada**

Dos 10.821 registros presentes no questionário “pessoas”, o subuniverso amostral (“trabalhador doméstico”) foi definido pelas 194 pessoas que se autodeclararam ocupadas como “trabalhadores domésticos” na Pesquisa OD.

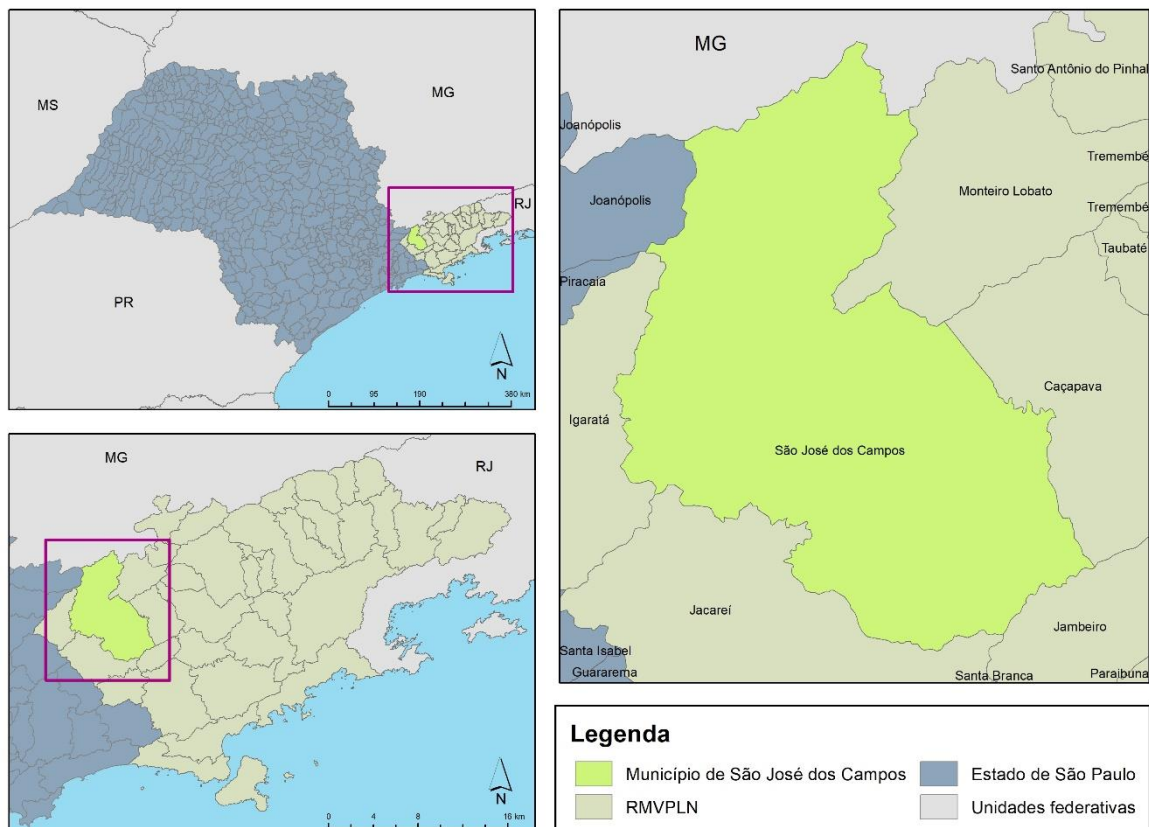
No questionário de “viagens”, quando definido o subuniverso “trabalhadores domésticos”, notou-se 194 entrevistados que se deslocaram em direção ao trabalho, segundo o quadro-síntese abaixo, que apresenta as respectivas quantidades ponderadas:

	<b>Quantidade de registros em PESSOAS no município</b>	<b>Quantidade de registros em VIAGENS no município</b>	<b>Quantidade de registros em PESSOAS na Categoria 13</b>	<b>Quantidade de registros em VIAGENS na Categoria 13</b>
<b>Números absolutos obtidos com a aplicação do peso amostral (ponderado)</b>	12.551 registros	24.897 registros	194 registros	397 registros
	627.728 pessoas	1.652.705 viagens	10.821 pessoas	27.190 viagens

## ÁREA DE ESTUDO

São José dos Campos, base territorial da análise, se localiza a leste do estado de São Paulo e dista cerca de 95 km da capital. Possui 1.099.409 km<sup>2</sup> e integra o Médio Vale do Paraíba. Como se vê pela figura 1, é cidade-sede da Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte (RMVPLN). Criada pela Lei Complementar (LC) 1.166 de 9 de janeiro de 2012, a RMVPLN compreende a uma das seis regiões metropolitanas do estado de São Paulo e pertence à Macrometrópole de São Paulo. A RMVPSP é formada pela união de 39 municípios agrupados em cinco sub-regiões - quanto aos municípios, estes são os mesmos que fazem parte da Mesorregião do Vale do Paraíba Paulista.

**Figura 1** - Localização do município de São José dos Campos, SP.



Fonte: IBGE, 2010. Elaborado por Daniel José de Andrade.

Juntamente às regiões metropolitanas de São Paulo, Campinas e Baixada Santista, a RMVPLN se constitui como estratégico eixo urbano industrial, além de importante polo tecnológico e científico. Nesse sentido, sendo um polo nodal, São

José dos Campos é um epicentro de difusão e, ao mesmo tempo, lugar de abrangência de interesses externos à região que agem na produção de seu espaço.

Até 1940, cerca de 60% da população do município vivia na zona rural. De 1950 a 1970, mediante a acelerada industrialização, apresentou elevado aumento da taxa populacional acompanhada de aumento significativo da população urbana. Em 1970 já eram 150.884 habitantes segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), sendo 89% destes vivendo em área urbana. Na década seguinte, 1980, a população urbana de 276.901 habitantes já compreendia 96% da população total. Em 2000, atingiu 539.313 habitantes, sendo 99% destes vivendo em área urbana.

No período entre os dois últimos censos (2000-2010), a cidade apresentou um crescimento populacional de 1,57% ao ano. Portanto, uma taxa bastante reduzida quando comparada àquelas experimentadas entre os anos 1960 e 1980 - período em que seu crescimento superava largamente o ritmo do país e do estado. Atualmente, conforme dados do último censo do IBGE (2010), são 629.921 habitantes. É o sexto mais populoso município do estado de São Paulo e o 26º do país. Sua população atual estimada é de 729.737 habitantes (IBGE, 2020).

Segundo o último censo do IBGE (2010), a cidade pertencente ao setor terciário da economia, possui um Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) igual à 0,807, sendo o potencial de consumo de sua população de 70,8 bilhões de reais ao ano. Em 2018, sua população ocupada foi de 31,1%, sendo de 3,7 salários-mínimos o salário médio dos trabalhadores formais. Ainda segundo o IBGE de 2010, apesar de São José dos Campos estar entre as 20 cidades do Brasil com maior Produto Interno Bruto (PIB), o percentual da população com rendimento nominal mensal per capita de até  $\frac{1}{2}$  salário-mínimo é de 32,3%.

## 1 MOBILIDADE URBANA COMO ELEMENTO DA DINÂMICA SOCIOESPACIAL

Debates em torno da mobilidade urbana seguem cada vez mais intensos na contemporaneidade, sendo bem diversos os aspectos que os motivam. Às vezes, as discussões giram em torno das questões ambientais e de saúde pública devido ao expressivo uso dos modos motorizados privados como forma de deslocamento. Em outras ocasiões – vide as manifestações de 2013 ocorridas no Brasil - ganha destaque a questão da tarifação do transporte coletivo e o acesso à cidade. Temas também ligados aos acidentes de trânsito, ao papel da mobilidade ativa<sup>3</sup> e ao avanço das tecnologias de informação influenciando o ir e vir, por exemplo, compõem – mas não cessam - a ampla e dinâmica miríade que a mobilidade urbana envolve e evoca quando debatida. Não em vão, também viemos assistindo a mudanças quanto a nomenclaturas: tradicionais secretarias de trânsito (ou transporte), em diferentes municipalidades – o que inclui a de São José dos Campos – passaram a ser chamadas de “secretaria de mobilidade urbana”. Isso, certamente, como reflexo do próprio marco legal de ordem federal - a PNMU, Lei 12.587 de 2012. Nesta, já se atenta que a mobilidade urbana diz respeito ao “deslocamento de bens, serviços e pessoas” (BRASIL, 2012).

Mas, o fato é que, independentemente de eloquentes debates ou atos normativos, vale lembrar que, referindo-se a pessoas – conforme consta na própria PNMU -, o “mover-se” pelo espaço é inerente à humanidade desde os seus primórdios. Segundo Balbim, “há no movimento histórico, a emergência e a predominância do movimentar-se como um dos principais elementos de definição dos indivíduos e das sociedades” (2016, p.23). Reforça o autor que a mobilidade é condição humana por excelência e sendo “uma essência de modo de vida praticado pelas pessoas e condições dos lugares” (Ibid, p. 33), é decisiva na realização da vida pessoal e social segundo Barbosa (2014 e 2016). Diante de tal emergência, Barbosa defende que o debate crítico e propositivo sobre a mobilidade incorpore a dimensão política para que, na reprodução do urbano, se identifiquem os “atores possíveis nas disputas de apropriação e uso do espaço socialmente construído” (2016, p.43). A mobilidade assume, portanto, uma dimensão estratégica, sobretudo considerada a

---

<sup>3</sup> É aquela que corresponde aos meios movidos à propulsão humana. Ao longo da dissertação, foi adotado tal termo pelo autor ao invés de “modos não motorizados”. Quando aparece registrado de tal forma diz respeito a reproduções literais (citações).

“metropolização do espaço” (LENCIONI, 2017) – fenômeno este que “acentua a homogeneização do espaço, intensifica sua fragmentação e altera a hierarquia entre os lugares” (Ibid, p.55). Logo, o provimento de infraestruturas que a mobilidade urbana envolve para promover a circulação também é parte integrante da respectiva metropolização que se faz acompanhar pelo crescimento da participação da iniciativa privada, visto que o Estado, segundo Lencioni (Ibid), vem refluindo na sua competência de comando e direcionamento dos fundos públicos para o desenvolvimento urbano.

De um lado, portanto, está a noção de mobilidade que “supera a ideia de deslocamento físico” (Balbim, 2016, p. 27), pois é parte integrante da formação dos indivíduos por se desdobrar e possibilitar a própria mobilidade social. E, do outro, como aponta Barbosa, está o “agenciamento de mobilidades” (2016, p.45), que se traduz no “controle e manejo de escalas espaciais que envolvem o movimento de fluxos em suas diferentes velocidades” (Ibid), ou seja, é a mobilidade também decisiva para a realização do capital no espaço. Nas palavras do autor, o “movimento ganha sua *empiricidade* (itálico do autor) urbana” (Ibid) e, com isso, o potencial de circulação materializado nas formas da cidade, revelam o seguinte:

Linhas férreas, ruas, avenidas e estradas passam a constituir uma morfologia urbana de suporte às máquinas circulantes e, simultaneamente, um campo de disputa mais ou menos explícito, que envolve o Estado, o mercado e, evidentemente, os habitantes de cidades e metrópoles. (Ibid).

Diante de tal campo de disputa “mais ou menos explícito”, como escreveu Barbosa, os amplos debates sobre as estruturas econômicas e, sobretudo técnicas, que envolvem a mobilidade urbana ajudam a velar a dimensão política do tema, enquanto prática socioespacial que se liga à formação da cidadania – cidadania esta que é parte da formação do “homem integral” segundo Santos (2001). É comum, em se tratando das ditas técnicas, por exemplo, que a mobilidade se apresente no campo das narrativas – e, conseqüentemente, seja interpretada – unicamente como uma política de sistema de transportes que, via de regra, busca soluções para aumentar a velocidade e a eficiência dos fluxos de veículos, diminuir congestionamentos, otimizar tempos de viagem e etc (Barbosa, 2016; Pereira *et al.*, 2019; Vasconcellos, 2018) – ainda mais em momentos contemporâneos de maior difusão, imposição e incorporação do meio-técnico-científico-informacional na produção do espaço.

Além disso, Barbosa (2014 e 2016) enfatiza que a citada narrativa na qual o tom técnico da mobilidade urbana se sobressai a coloca na condição de resolução aos deslocamentos da força de trabalho acima de tudo, isto é, o trabalho como único condicionante do deslocamento. Com isso, esvazia-se a compreensão da mobilidade urbana para além das ditas necessidades ordinárias (entre as quais está o trabalho). Isto é, a sua leitura como instrumento que ajuda a potencializar a vida e a recriá-la também por meio do lazer, do passeio, dos encontros – marcados ou não - junto a demais sujeitos dos diferentes territórios de uma mesma cidade. Em suma, segundo Lefebvre (2001), trata-se do movimento de transitar das pessoas – seja lá por qual motivo – cada vez mais tão importante como o habitar.

Neste contexto, voltando-se à PNMU, é notável, em seu 7º artigo, estar entre os objetivos não só "reduzir as desigualdades e promover a inclusão social", "promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais", como também "proporcionar melhoria nas condições urbanas no que se refere à acessibilidade e à mobilidade" (BRASIL, 2012). A dita acessibilidade merece atenção, mas embora se relacione diretamente à ideia de mobilidade urbana que aqui, neste objeto de estudo, se aborda e se defende, atenta-se que não deve ser compreendida como seu sinônimo ou estar restrita à ideia de promover o deslocamento seguro daqueles que têm mobilidade reduzida<sup>4</sup>. De acordo com Vasconcellos (2018, p. 42), "a acessibilidade é normalmente medida pela quantidade e/ou diversidade de destinos que a pessoa consegue alcançar, por certa forma de transporte, em um determinado tempo". Logo, prossegue o autor, quanto maior for essa quantidade, "maior é a acessibilidade, ou seja, mais oportunidades as pessoas terão para realizar atividades desejadas ou necessárias" (Ibid).

Nas palavras de Pereira *et al.* (2019, p.8), a acessibilidade urbana, resumidamente, é "a facilidade com a qual pessoas de diferentes grupos sociais e níveis de renda distintos conseguem acessar oportunidades de emprego, serviços de saúde e educação, atividades culturais e de lazer". Sendo assim, compreende-se que a acessibilidade é complementar à ideia de mobilidade urbana como defende Pereira *et al.* (Ibid) e esta, por sua vez, não é um fim em si mesma. Ainda segundo Pereira *et al.*, o enfoque na dita acessibilidade urbana - elemento que não costuma ser medido

---

<sup>4</sup> Logicamente, é essencial que pessoas com mobilidade reduzida sejam assistidas dentro da mobilidade urbana e, de fato, a PNMU as contempla (é a dita "acessibilidade universal"). Porém, o que se quer destacar é o sentido mais amplo da acessibilidade.

nas tradicionais pesquisas OD do país - dá ênfase às “oportunidades que podem ser acessadas pelas pessoas dadas as suas características individuais, a forma de organização espacial das cidades e a maneira como se organizam os sistemas de transporte” (Ibid, p.9). Logo, um conjunto de elementos articulados que explicitam como políticas de transporte e políticas de desenvolvimento e uso do solo urbano interagem de maneira a impactar a capacidade das pessoas de se deslocarem nas cidades e, assim, se apropriarem de seus espaços. Ademais, complementa o autor, a ideia de acessibilidade “traz à tona a dimensão espacial da injustiça e desigualdade no acesso a oportunidades” (Ibid) – a desigualdade de acesso a oportunidades, portanto, acaba compondo a tessitura das ditas desigualdades socioespaciais.

Relembrando que a mobilidade urbana favorece a mobilidade social, ao aumentar a mobilidade urbana da população - principalmente daquela de baixa renda –, cria-se “condições para que a cidade desempenhe seu papel de oferecer oportunidades iguais a todos os cidadãos” (BOARETO, 2010, p. 18). Boareto enfatiza que a mobilidade espacial é, assim, um “paradigma” (Ibid, p.17) da mobilidade social, pois quanto maior a facilidade de locomoção, maior o acesso aos equipamentos sociais da cidade, como escolas, centros de saúde e lazer, bem como áreas de maior concentração de empregos. No entanto, dentro deste paradigma que, obrigatoriamente, passa pela lógica de produção do espaço de forma concreta – a tal “empiricidade” associada ao “agenciamento de mobilidades” como anteriormente apontado por Barbosa (2016, p.45) -, restam indagações: em que locais dos territórios se materializam estruturas capazes de facilitar a locomoção? Que sujeitos sociais se beneficiam de diferentes estruturas de transporte que existem nas cidades ou que estão sendo projetadas para logo serem construídas?

Carvalho (2016) expõe que as condições de deslocamentos das pessoas e das mercadorias nos centros urbanos impactam toda a sociedade pela geração de externalidades negativas (acidentes, poluição e congestionamentos, redução dos espaços públicos e etc), afetando especialmente a vida dos mais pobres, que geralmente moram em regiões que distam de oportunidades urbanas – oportunidades estas historicamente mais concentradas em seletos espaços da cidade atrativos à geração de capital (MARICATO, 2017; SANTOS, 1998; VILLAÇA, 2001). Logo, sistemas de mobilidade ineficientes – com destaque ao transporte público historicamente mais usado por trabalhadores de menor renda -, pioram as desigualdades socioespaciais existentes, prejudicando os mais pobres, em termos de

impactos sobre seus orçamentos, suas oportunidades de emprego, estudo, lazer e condições de tratamento de saúde. Além do mais, pressionam as frágeis condições de equilíbrio ambiental em todo o espaço urbano (CARVALHO, 2016).

Como observado até então, emprego, estudo, lazer e saúde oferecidos pelas infraestruturas urbanas compreendem a oportunidades da(s) cidade(s) que, em conjunto, colaboram não apenas com a reprodução da vida humana, mas, sobretudo, com a formação do “morador-cidadão” em contraponto ao “proprietário consumidor” (SANTOS, 1998, p.129) – conforme já citado anteriormente, seria o “homem integral” (Idem, 2001, p. 169). Tal sujeito alinha-se ao “direito territorial” enunciado por Santos (1998, p.129), que dialoga com a ideia de “direito à cidade” colocado por Harvey (2012 e 2014) a partir de suas leituras de Lefebvre quanto à cidade como “espaço da prática social” (LEFEBVRE, 2001).

A questão de que tipo de cidade queremos não pode ser divorciada do tipo de laços sociais, relação com a natureza, estilos de vida, tecnologias e valores estéticos que desejamos. O direito à cidade está muito longe da liberdade individual de acesso a recursos urbanos: é o direito de mudar a nós mesmos pela mudança da cidade. Além disso, é um direito comum antes de individual já que esta transformação depende inevitavelmente do exercício de um poder coletivo de moldar o processo de urbanização. A liberdade de construir e reconstruir a cidade e a nós mesmos é, como procuro argumentar, um dos mais preciosos e negligenciados direitos humanos. (HARVEY, 2012 p.74).

Inevitavelmente, a mobilidade urbana é peça-chave para o exercício do "direito à cidade" do qual nos fala Harvey referindo-se a Lefebvre, pois o dito processo de “construção e reconstrução da cidade e a nós mesmos” a incorpora, configurando-se como direito de produzir o espaço da cidade e sentir-se parte dele também quando em movimento para os mais diversos fins – o que inclui aqueles políticos enquanto prática social. Nesse sentido, Barbosa (2016), também apoiado seja em Lefebvre, seja em Harvey, diz que a mobilidade urbana enquanto direito à cidade, “tem a ver com a condição que faz possível a apropriação, o uso e o viver em espacialidades de significado social para nós mesmos e para os outros diferentes de nós” (Ibid, 2016, p.50).

No entanto, o mesmo espaço que funciona como um mediador dos mais variados encontros carregados também de subjetividades em meio às dimensões objetivas ou mesmo técnicas dos deslocamentos, é também uma arena de disputas entre as quais, o capital se revela, por exemplo, por meio do ordenamento territorial.

Por sua vez, este tem uma forte ligação com as condições de deslocamentos da população (CARVALHO, 2016). De acordo com o autor, cidades espraiadas – como é o caso de São José dos Campos - com muitos terrenos subutilizados e pouca dispersão das atividades econômicas no espaço, tendem a apresentar quadros de baixa abrangência do transporte público e dos modos ativos de transporte – justamente os mais saudáveis ao meio em seu todo (aspecto consensual entre pesquisadores do tema da mobilidade urbana). Além dos mais, em se tratando de países da periferia do capitalismo, como é o caso do Brasil, onde a terra, historicamente, assume um papel latifundiário excludente (MARICATO, 2020, p. 183-188), para além da maior ou menor mobilidade urbana, a renda costuma ser condicionante também da moradia. E, inevitavelmente, moradia e mobilidade convergem, pois as distâncias entre origens e destinos dependem do local da residência.

Como relembra Vasconcellos (2016) na maioria das cidades brasileiras, as pessoas de renda mais baixa moram distantes das áreas centrais porque buscam valores mais baixos da terra e da moradia, ou seja, os que “cabem no seu orçamento” (Ibid, p.64). Então, de um lado está a renda como determinante da localização da moradia e, do outro, como característica da maior ou menor mobilidade urbana traduzida sob a forma de índices. É fato: pesquisas origem e destino Brasil afora, acusam a linearidade entre mobilidade urbana e renda, ou seja, deslocam-se mais os grupos detentores de maiores renda.

Sendo assim, há que se pensar, que “o baixo poder aquisitivo da maioria das populações periféricas é, pois, responsável pela relativa imobilidade de uma grande parcela da população” (SANTOS, 2009, p.99). Este aspecto é um fenômeno que se observa em São José dos Campos, pois apesar da Pesquisa OD (IPPLAN, 2014) evidenciar um índice de mobilidade urbana acima da média – quando comparada a cidades de dimensões semelhantes -, há existência tanto de bolsões de reduzida mobilidade como grandes discrepâncias quanto à renda e, esta por sua vez, associa-se à localização da moradia no território. Ou seja, movem-se menos, desfrutam de menos oportunidades da cidade aqueles mais distantes do “centro das elites” (VILLAÇA, 2001). Entretanto, aqui, cabe uma fundamental observação: o mover-se menos que caracteriza as camadas de menor renda diz respeito à quantidade de viagens, pois a depender das distâncias euclidianas percorridas por aqueles que vivem distantes do trabalho – portanto, fora do tal “centro das elites” que costuma se

caracterizar também por vasta ofertas de empregos -, a soma de quilômetros costuma ser bastante expressiva bem como o tempo empreendido a se considerar o uso do ônibus, acima de tudo. Tal desigualdade, intrínseca à urbanização brasileira marcada pela "modernização conservadora" (FERNANDES, 1987), implica que uma parte da população é muito rica e outra muito pobre (BORGES, 2004). Assim, retomando-se à questão dos índices anteriormente apontados, fica evidente que “existe uma lacuna de informações sobre esta realidade social intraurbana mascarada pelas médias gerais” (Ibid, p.2), e, dados quantitativos ganham vivacidade a partir do momento em que, quando lidos espacialmente e combinadamente, permitem gerar novos dados.

Embora a Pesquisa OD de São José dos Campos repita o padrão geral apontado por Pereira *et al.* (2019) de não medir o acesso às oportunidades da cidade, os diferentes índices de mobilidade urbana sugerem questionamentos a respeito dos modos de vida, uso e apropriação do território – e, portanto, direito à cidade - não só pela moradia como também pelos deslocamentos, sendo aqueles rumo ao trabalho o mais essencial deles.

Na tentativa de preencher tais lacunas quanto à mobilidade urbana, coube, portanto, para a construção do objeto de estudo da pesquisa, também observar os diferentes padrões de urbanidade – e os grupos sociais em torno destes - ao longo da cidade, visto que evidenciam a segregação socioespacial de São José dos Campos. Afinal, “nenhum aspecto do espaço urbano brasileiro poderá ser jamais explicado se não forem consideradas as especificidades da segregação social e econômica que caracteriza nossas metrópoles, cidades grandes e médias” (VILLAÇA, 2012, p.44). Antes de tudo, a segregação configura-se como “um processo necessário à dominação social, econômica e política por meio do espaço” (Idem, 2001, p. 150). Ao compreender a segregação socioespacial como um processo estruturante que culmina em poder e controle – por parte das camadas de maior renda –, se compreenderá também que não se trata apenas de um domínio e apropriação diferenciados do espaço em si, mas também dos tempos de deslocamento a partir da própria produção do espaço.

Portanto, relevando-se quão desigual é o território brasileiro, ganha ainda mais sentido a defesa de Pereira *et al.* (2017 e 2019) a despeito de uma discussão em torno da mobilidade urbana que passe a focar a ideia de acessibilidade e qualidade dos espaços mapeando as oportunidades que podem ser alcançadas do emprego ao lazer. Do contrário, se for considerada apenas a ideia técnica de eficiência dos

transportes, muitos investimentos em infraestruturas voltados à melhoria da mobilidade acabarão por privilegiar ainda mais os grupos sociais de maior renda que já têm elevado índice de mobilidade combinados à facilidade de acesso aos mais diversos e qualificados serviços da cidade (públicos ou privados) – tudo isso, a começar pela localização onde estão inseridas suas moradias. Situa-se aqui um elemento crucial: o fenômeno da segregação socioespacial passa, obrigatoriamente, pela compreensão das distintas “localizações” como mercadorias de disputa já que não envolvem apenas o valor da terra, mas sim o “valor de uso da terra” por agregar um conjunto de infraestruturas que, por sua vez, envolveu (e envolve) tempos de trabalho humano para a sua produção (VILLAÇA, 2001 e 2012) – daí, em termos gerais, o conceito de “terra-localização” do autor que vai além dos clássicos conceitos de “terra matéria” e “terra capital” de Marx. Enquanto infraestruturas são reproduzíveis – o mesmo shopping center, por exemplo, pode ser feito em dois endereços distintos de uma mesma cidade -, a localização não o é. Dessa forma, a localização deve ser entendida como um “atributo” do produto terra (VILLAÇA, 2012, p.267) e a acessibilidade relaciona-se diretamente a ela. De acordo com Villaça (2001 e 2012), a acessibilidade é o valor de uso mais importante para a terra urbana (embora toda e qualquer terra o tenha em maior ou menor grau).

Afinal, os “diferentes pontos do espaço urbano têm diferentes acessibilidades a todo o conjunto da cidade” (VILLAÇA, 2001, p. 74). Isso leva a refletir sobre como se produziram (e ainda se produzem) as diferenciadas localizações que compreendem a esta ou àquela parte segregada da cidade e, o quanto, para além das políticas de mobilidade urbana, as “decisões sobre o uso e a ocupação do solo foram determinantes para criar ou ampliar a segregação espacial das camadas de renda mais baixa” (VASCONCELLOS, 2016, p. 57). Ademais, voltando à questão da terra, “deve-se enfatizar que os planos urbanísticos adotados raramente consideram a possibilidade de facilitar a ocupação de áreas mais centrais pelos mais pobres” (Ibid, p.64) – aqui, se está falando de prover habitação social em áreas consolidadas, ou seja, ampliar o acesso à moradia. Isso, na certa, não só ajudaria a desconstruir parte da segregação socioespacial, bem como promoveria a dita maior inclusão social prevista na própria PNMU à medida que pessoas de menor poder aquisitivo teriam mais facilidade de acesso às múltiplas oportunidades da cidade mais concentradas, em geral, nas áreas centrais.

Como lembra Maricato, “do ponto de vista da acessibilidade, os centros são, em geral, as áreas bem mais servidas de transportes públicos. São locais de acesso mais democrático do que quaisquer outros. Nesse sentido são populares” (2001, p.138). Por isso, tanto os vazios urbanos - áreas de expansão retidas ou produzidas para fins de especulação imobiliária - em pleno centro, como os imóveis igualmente vazios – não importa – têm relações diretas com um ideal de mobilidade urbana comprometido com a equidade social. Relevando o papel do poder público quanto a tal aspecto, Maricato reforça que embora o governo municipal tenha pouca influência na regulação do financiamento imobiliário, o papel de regulação fundiária e imobiliária, diferentemente, estão ao seu alcance: “[...] de acordo com a Constituição de 1988, cabe a ele a competência pelo uso e ocupação do solo urbano [...]. No caso de programas urbanísticos em áreas centrais, esse papel é ainda mais relevante” (Ibid, p.137).

### **1.1 Segregação socioespacial e mobilidade urbana**

Milton Santos, em sua obra “Espaço do Cidadão” na qual versou reflexões a respeito do valor do homem e do sentido da cidadania, muito já correlacionava a localização das pessoas e o seu nível social e de renda tratados até aqui. Como escrito:

Cada homem vale pelo lugar onde está. O seu valor como produtor, consumidor, cidadão, depende de sua localização no território. Seu valor vai mudando, incessantemente, para melhor ou para pior, em função das diferenças de acessibilidade (tempo, frequência, preço), independentes de sua própria condição. Pessoas com as mesmas virtualidades, a mesma formação, até mesmo o mesmo salário, têm valor diferente segundo o lugar em que vivem: as oportunidades não são as mesmas, do ponto do território onde se está. Por isso, a possibilidade de ser mais ou menos cidadão, depende, em larga proporção, do ponto do território onde se está. (SANTOS, 1998, p. 81).

Com tal reflexão, fica claro o quanto equidades social e territorial se interseccionam. Juntas dão a dimensão do como a hierarquização do espaço que tende a aumentar com a “metropolização” (LENCIONI, 2017) – fenômeno este também anunciado no nível intraurbano -, requer a compreensão não só da segregação socioespacial como das forças políticas que as empreendem. É indispensável pontuar também, como alerta Villaça (2001), de que a segregação se

trata de um processo em movimento e não de uma simples alteração recente, fruto da atuação do capital imobiliário ou de leis de zoneamento pontuais mais contemporâneas. A segregação vem se constituindo no Brasil há mais de um século, sendo um “aspecto excepcionalmente importante para a compreensão das estruturas espaciais” (VILLAÇA, 2001, p. 327).

Ressalta-se que embora a segregação possa ser de várias naturezas - por exemplo, a étnica -, aqui será abordada a segregação conforme a conceituação de Villaça: “um processo segundo o qual diferentes classes ou camadas sociais tendem a se concentrar cada vez mais em diferentes **regiões gerais** ou conjuntos de **bairros da metrópole**” (2001, p. 142 - grifos originais do autor). Tendo como um dos indicadores as faixas de renda, ao combiná-las às próprias formas e funções do espaço (SANTOS, 1985) socialmente produzido – vale sempre lembrar -, se veem as diferentes localizações que materializam a dita segregação. Além do mais, é preciso ter em mente que “a segregação é um processo dialético, em que a segregação de uns provoca, ao mesmo tempo e pelo mesmo processo, a segregação de outros. Segue a mesma lógica do escravo e do senhor” (VILLAÇA, 2001, p.148), se estruturando assim como um processo desigual e combinado (OLIVEIRA, 1972) - e não de causa e efeito - a dita produção do espaço urbano que resulta em duas cidades bastante homogêneas, cada qual, em suas diferentes paisagens.

De acordo com Maricato (2014), são cidades que são como como são porque se retroalimentam em suas oposições. Portanto, a fim de resolver variados problemas, não basta fazer melhorias apenas na cidade mais desassistida (a que segrega os de baixa renda). “Qualquer esforço de mudança exigiria que ele se desse na estrutura e não apenas no “polo” atrasado” (MARICATO, 2020, p.123). Isso reforça a tese de Villaça quanto ao processo secular de construção da segregação socioespacial no território brasileiro e, por conseguinte, a necessidade de incorporação desta dimensão nas análises do espaço urbano.

Em suma, trata-se do espaço funcionalmente desigual entre a cidade rica e a cidade pobre ou entre a cidade formal e a informal ou, ainda, entre a cidade visível e a invisível (MARICATO, 2001 e 2020). Apesar das distintas (e simples) nomeações, o que vale é que não se trata de formas opostas e, sim, simbióticas em suas existências. Diz-se assim porque mesmo em se tratando de territórios legalmente produzidos, não deixam de existir as citadas discrepâncias – é o cenário que, em geral, se desenrola nos países da periferia do capitalismo. Como escrito por Villaça (1986, p. 94), “de um

lado a cidade dos que comandam e participam da sociedade, e de outro a cidade dos comandados, dos marginalizados, dos que estão de fora”.

Mas, Villaça atenta que a segregação não significa que exista presença exclusiva de camadas de mais alta renda em alguma região por absoluto – na melhor das hipóteses, pode haver tal exclusividade em bairros –, “embora haja presença exclusiva de camadas de baixa renda em grandes regiões urbanas” (2001, p.142). No caso de São José dos Campos, por exemplo, a bem infraestruturada região Centro<sup>5</sup> é um exemplo da não homogeneidade quanto a camadas de mais altas rendas que agrega: estas se concentram especificamente em determinados bairros que, juntos, formam uma espécie de “conjunto de bairros” como, de fato, conceituado anteriormente. A seguir, complementando: “os bairros de camadas de alta renda se aproximam um dos outros. Com o tempo, os bairros residenciais das elites vão se aglutinando numa mesma região da cidade” (VILLAÇA, 2001, p.335). No citado “conjunto de bairros” da região Centro de São José dos Campos, é visível um padrão de urbanidade diverso não só quando comparado a outros bairros mais antigos da mesma região (Centro), como também ao restante de todo o território de São José dos Campos. É fato: seguem tal teoria de Villaça; inclusive no que diz respeito ao deslocamento espacial das elites bem como seu agrupamento numa mesma região a fim de seguirem produzindo para si, por meio das legislações urbanísticas do Estado – por isso a força do ordenamento territorial – uma série de infraestruturas que lhes garantirão vantagens no viver urbano.

“A tendência à segregação segundo uma única região geral da cidade não é necessária apenas para propiciar o controle do mercado e do Estado” (Ibid, p.339), mas também para a consolidação de uma ideologia que auxilie a dominação do Estado e do mercado pelas camadas dominantes. Logo, espacialmente, se os bairros das camadas de maiores rendas estivessem espalhados por várias e diferentes partes da cidade, o “desenvolvimento dessa ideologia seria muito difícil – na verdade impossível” (Ibid).

Ao se observar a dinâmica da urbanização de São José dos Campos e constatar a segregação socioespacial, é bastante nítida a “seletividade espacial” da qual nos fala não só Villaça como também Santos (2009, p.70) quanto à presença de melhores serviços e equipamentos (públicos e/ou privados) – o que inclui as de

---

<sup>5</sup> Na segunda seção da dissertação, tal aspecto relativo ao Centro será detalhado.

mobilidade urbana - em áreas que concentram o maior nível de rendimentos per capita bem como o maior oferta de empregos e preços mais elevados da terra e dos imóveis – ou seja, as melhores “localizações” (VILLAÇA, 2001). Mas, tais áreas concentram menores contingentes de população em relação ao restante do território - particularmente em relação às regiões Leste e Sul, grandes concentradoras de população e, conseqüentemente, de massas de força de trabalho ávidas por meios de consumo coletivos (somadas, a população de das duas regiões corresponde a 62,63% do total da população de São José dos Campos, segundo dados do IBGE 2010). Assim, percebe-se se a obediência ao padrão centro-periferia que marca, em geral, o território brasileiro e que culminará, portanto, não só em diferentes padrões de urbanidade como também diferentes tempos de deslocamento em decorrência, por exemplo, do trabalho. Aliás, cabe destacar que o motivo trabalho – ainda que em meio às suas “metamorfoses” (ANTUNES, 2009) impulsionadas pelo avanço do neoliberalismo – segue sendo o principal das viagens/deslocamentos do dia a dia nas cidades. Isso implica que as pessoas saem de casa, deixam seus lares rumo ao trabalho. Como apontado por Brandão (2017, p.47), “o trabalho continua a ser uma categoria central e [...] crucial da organização da vida social e de uma sociedade urbana”. Logo, observar no território como se dá a mobilidade casa-trabalho em matéria de espaço e tempo é parte essencial, como anunciado por Villaça, para a compreensão da segregação socioespacial, lembrando que o espaço intraurbano – escala de análise a qual se volta esta pesquisa - “é o espaço estruturado pelas condições de deslocamento da força de trabalho enquanto tal e enquanto consumidora (deslocamento casa-escola, casa-compras, casa-lazer e mesmo casa trabalho)” (VILLAÇA, 2001, p. 330).

No entanto, o autor atenta que não é apenas a polarização centro–periferia que deve ser destacada nos processos de segregação socioespacial que marcam, em geral, o território brasileiro, diferenciando as ditas melhores ou piores localizações e os grupos sociais que as configuram. Afinal, as condições de deslocamento ao usar este ou aquele modal – elementos também associados à renda - possibilitam o afastamento do centro. Inclusive, quando Villaça (2001) fala em “centro das elites” é preciso ter em mente não apenas o centro geográfico e, sim, aquele novo centro, aquela nova região da cidade que evidencia um elevado padrão de urbanidade que aos poucos também se associará à elevada oferta de empregos. Então, uma desenvolvida rede de vias expressas, por exemplo, cobrindo o espaço urbano e uma alta taxa de motorização que pode ser consumida pelas camadas de maior renda –

como, de novo, é o caso de São José dos Campos – tornam o espaço altamente homogêneo, “quase neutralizando o atrito da distância” (VILLAÇA, 2001, p.333) não importando onde se localize, geograficamente, o tal novo centro.

Acrescenta o autor que, “numa sociedade dominada pelo automóvel, a pior localização é aquela na qual a dependência em relação ao transporte público é maior” (Ibid, p.334) – afinal, historicamente, este é marcado pela precariedade em todos os sentidos, restando, assim, ser de maior uso entre os mais pobres (BARBOSA, 2016; CARVALHO, 2016; GOMIDE, 2003; VASCONCELLOS 2016 e 2018). Mas, o fato é que, de carro, o longe vira perto ou, ainda, o longe, de repente, passa a ser dotado de uma série de qualificadas infraestruturas proporcionando que tudo fique perto. Tão perto que, inclusive, a pé, a moradora local pode chegar confortavelmente caminhando numa padaria para comprar um pão (mas, ainda assim, inúmeras vezes, o fará de automóvel). No entanto, quem nela trabalha como atendente ou na limpeza, é bem provável que chegue de ônibus de uma origem bem mais precária quanto à presença de equipamentos urbanos (em número, diversidade e qualidade) e dispendendo, na ida e na volta, de um tempo expressivo do seu dia para tal.

Na disputa pela apropriação do espaço, é isso ao que se assiste em inúmeras cidades: bairros fora do (um dia) tradicional centro (geográfico) concentrador das populações de maior renda, sendo plenamente urbanizados mediante alterações das leis de uso e ocupação do solo. Espécies de atomizados “novos centros” revelando, portanto, que a segregação socioespacial está além da polarização centro-periferia, processando novos arranjos territoriais ainda marcados por injustiças quanto ao acesso à cidade – seja quanto à moradia, seja quanto à mobilidade. A segregação socioespacial da qual fala Villaça deflagra ambos tornando visível que “na área onde tendem a se segregar as camadas de alta renda, as localizações se produzem e se consomem por e para um determinado sistema de transportes: aquele baseado no automóvel” (2001, p. 356). No restante da cidade, isto é, a dita “outra cidade”, as localizações “se reproduzem e se consomem pelo e para o transporte público, com toda a sua precariedade” (Ibid).

Com isso, é imperativo compreender que a narrativa do “do perto e do longe já acontece na própria produção do espaço. Ela envolve os meios de transporte, porém, vai além deles” (VILLAÇA, 1986, p. 87). É a luta das elites dominantes a fim de produzir o “perto” para si e o “longe” para os outros – expressão de Villaça para bem compreender como, inclusive, o “perto” e “longe” estão incorporados aos discursos de

forma a não haver questionamentos sobre o quê, afinal, possibilita a referência a um ou a outro. Ambos, na verdade, não podem ser reduzidos a meras distâncias físicas porque envolvem um conjunto de elementos que se articulam: a configuração do sistema de transportes, os locais de concentração dos empregos bem como do comércio e serviços e a variação do acesso a veículos motorizados privados - por mais que a taxa de motorização no Brasil tenha crescido significativamente nos últimos anos, a dependência do transporte público continua a ser uma realidade/necessidade.

Na tal produção do “perto para si”, reforça-se a seguinte supremacia: o deslocamento, no espaço, das camadas de maior renda leva junto com elas a reprodução dos empregos, do comércio e de uma variedade de serviços (inclusive, aqueles ligados às esferas governamentais ou de lazer como parques e áreas verdes). Logo, um conjunto de elementos urbanos que facilitará sua maior mobilidade social e reprodução da integridade da vida, o que inclui a geração e acúmulo de capital. Não se trata apenas da devida (e legal) moradia garantida dentro dos necessários e dignos padrões de urbanidade, mas sim do acesso – facilitado - de tudo aquilo que são as ditas oportunidades da cidade. Consolida-se assim, uma “sociedade profundamente marcada pela distinção territorial de direitos, reproduzida sem cessar nas escalas urbanas desiguais da mobilidade” (BARBOSA, 2016, p.48), na qual o fator tempo – enquanto controle e domínio - reforça a produção do espaço visto que é inerente à acessibilidade.

“Todo e qualquer ponto do espaço social está associado a um certo gasto de tempo nas diversas viagens que o ser humano pode fazer de e para ele. Há aí então um entrelaçamento dialético entre tempo e espaço” (VILLAÇA, 2001, p.357). O homem urbano, como já dito, precisa se deslocar espacialmente e nisso despende energia e perde tempo, segundo o autor. Mas, há uma distinção importante entre os dois:

A primeira pode ser recuperada, o segundo, porém, é irrecuperável. Este último então domina o primeiro e determina a estruturação do espaço urbano. Os diferentes pontos do espaço urbano oferecem diferentes possibilidades de contato com todos os demais pontos. Assim, o espaço urbano é intrinsecamente desigual. Entretanto – e esse é o aspecto que desejamos destacar – o tipo de desigualdade mais frequentemente considerado é a disponibilidade de equipamentos e as infraestruturas e a qualidade das edificações, entre o centro e a periferia, por exemplo. Essa desigualdade existe, sem dúvida. Porém, há outra desigualdade tão ou mais importante como força estruturadora do espaço intraurbano, pois ela domina também a

polarização centro x periferia, e vai além dela. É a desigualdade fruto das diferenças de acessibilidade a todos os pontos do espaço urbano. A segregação das classes dominantes é um mecanismo necessário para otimizar a apropriação, em proveito delas, das vantagens do espaço desigual. (VILLAÇA, 2001, p.355).

Não sendo possível produzir o tempo, produz-se este pelo espaço. Portanto, ao se produzir o espaço, também se está intervindo na produção de diferentes tempos de deslocamento que resultam em diferentes formas de apropriação da cidade, poder e controle. Logo, as camadas de maior renda, segregadas em privilegiadas localizações da cidade, não se apropriam apenas do espaço desigual a favor delas, mas sim dos tempos de deslocamento que interferem diretamente na acessibilidade a diferentes pontos da cidade. Logo, segundo Villaça, produzem – e controlam – a sua dialética espaço-tempo e a dos outros.

Uma vez controlados e também “espoliados” (KOWARICK, 1979) na relação espaço-tempo combinadamente em seus deslocamentos - muitas vezes em função exclusivamente do trabalho –, aqueles mais pobres se apropriam minimamente da cidade enquanto espaço que eles próprios ajudam a construir. A propósito, as próprias infraestruturas ligadas ao sistema de transporte que ajudam a edificar, ao privilegiarem os modos motorizados privados em detrimento do transporte coletivo, são um claro exemplo disso quando um automóvel não figura na lista de seus bens materiais. Ademais, destaca-se que da mesma maneira que a segregação, o controle do deslocamento espacial vai se desdobrar não apenas no trajeto moradia-emprego, mas sim em todos os demais possíveis, como moradia-local de compra, moradia-lazer, moradia-atendimento de saúde, moradia-estudos e moradia-serviços diversos, entre outros. Isto é, todos aqueles deslocamentos capazes de tornar a vida digna dentro da natureza coletiva dos lugares que constituem a cidade e suas diversas oportunidades geradas a serem desfrutadas.

Villaça afirma que o espaço urbano é “provavelmente o maior avanço ocorrido no campo da ciência da geografia em todos os tempos” (2011, p. 37). Trata-se de um patrimônio construído coletivamente, de uma “produção do trabalho humano” conforme tanto ressaltou Castells (2020), um dos expoentes da Escola Francesa de Sociologia Urbana. Todavia, sua “apropriação é desigual” em todos os sentidos representados pela cidade (MARICATO, 2013, p.20) e, conforme a autora, isso tem suas origens nas estruturas brasileiras coloniais, escravagistas, patriarcais e

patrimonialistas que conduzem, ainda hoje, a natureza das relações sociais em nosso território.

Portanto, a “superação da cidade organizada em arquipélagos de lugares originados por meio da segregação” (BARBOSA, 2016, p. 52) passa obrigatoriamente por compreender não só as ditas estruturas mencionadas por Maricato como também reconhecer sua influência direta na mobilidade urbana – principalmente quando se quer fazer desta uma “construção de compartilhamentos sociais” (Ibid) que ultrapassam a visão reduzida a um sistema de transportes. Para Barbosa, uma política de mobilidade deve permitir que os sujeitos invisibilizados saltem as barreiras que lhes são impostas, as “distâncias espaço-temporais” (Ibid, p.53). Dessa forma, não só habitarão a cidade como também transitarão e, sobretudo, inventarão “[...] múltiplas espacialidades de superação da distinção territorial de direitos sociais, econômicos e culturais” (Ibid).

## **1.2 Mobilidade e o processo de espoliação urbana**

Compreendido que "o espaço urbano é diferentemente ocupado em função das classes em que se divide a sociedade urbana" (SANTOS, 1998, p.83) e que as localizações ditam disputas pela apropriação não só do espaço bem como do tempo (VILLAÇA, 2001), há que se refletir sobre o que vem a representar a ausência de facilidade de acesso à cidade, em seu todo, para além do motivo trabalho – pois este forçadamente estimula as pessoas a se deslocarem. De qualquer forma, territorialmente, é o local de trabalho, assim como o da moradia, que “ancora o cidadão urbano de hoje, daí a grande importância do deslocamento, do transporte, entre esses locais” (Villaça, 1986, p. 85). Além disso, é irrefutável o fato de que ambos, moradia e mobilidade, são essenciais à reprodução da própria força de trabalho. Por isso, o estruturante trinômio moradia, trabalho e mobilidade analisados na escala intraurbana e que, essencialmente, requerem ação estatal, são fundamentais para a compreensão do dinamismo da segregação socioespacial enquanto processo.

Cabe lembrar que uma das profundas marcas do capitalismo foi a separação entre os locais de moradia e de trabalho em concomitância à expropriação do trabalhador e seus meios de produção. Conforme Harvey (1982), a separação se desdobrou em duas lutas independentes travadas pelos trabalhadores:

a primeira, localizada no local do trabalho, refere-se às condições de trabalho e à taxa de salário que oferece o poder aquisitivo para bens de consumo. A segunda luta, travada no local de viver, é contra as formas secundárias de exploração e apropriação, representadas pelo capital mercantil, propriedade fundiária etc. Essa luta é sobre as condições de existência no local de residência e convivência. (Ibid, p.8).

Com o crescimento urbano, a dita separação passou a ser “a base da estrutura interna da cidade capitalista” à medida que as aglomerações se formavam compreendendo tanto centros de consumo como locais de reprodução ampliada da força de trabalho (CAMARGO; GEORGE; LAMPARELLI, 2007). A divisão social do espaço, por sua vez, claramente foi refletindo a divisão técnica e social do trabalho. No periférico Brasil, em meio à acelerada “urbanização dos baixos salários” (MARICATO, 1996, 2001, 2020 e 2017), que marcou a segunda metade do século passado, expulsando inúmeros trabalhadores para a periferia, essa divisão casa-trabalho se escancarou ainda mais. Afinal, revelou a “[...] disputa entre o capital e o trabalho, em torno do que é bom para a acumulação e do que é bom para as pessoas” (HARVEY, 1982, p.19).

Conforme ressalta Villaça (1986, p. 83-85), a ida e volta do trabalho, a partir da divisão entre o local de viver e o de trabalhar, passou a ser uma das mais simbólicas torturas a qual ficaram submetidos as pessoas nas metrópoles. Se antes, fins do século 19 e início do século 20, era a própria casa a espécie de “local de viver”, dentro da qual muitos ofícios eram realizados ou dentro das quais, por exemplo, se recebiam o médico, o barbeiro, a costureira ou outros, depois é a cidade que passa a essa expressão de “moradia”. Com isso, é preciso sair de casa e percorrer a “casa cidade” para reproduzir a vida urbana em seus múltiplos sentidos que seguem atuais.

Conseqüentemente, muito além do trabalho, os deslocamentos cresceram e ficaram mais penosos e mais onerosos para as camadas de baixa renda seja qual fosse o motivo, desdobrando-se em maiores dispêndios de tempo, energia e recursos financeiros, pois não se pode perder de vista que “a distância é tempo; não apenas tempo de um deslocamento, mas do somatório de todos os deslocamentos, bem como seus custos e frequências para todos os membros da família” (Ibid, p. 73). Viu-se, portanto, a estrutura espacial refletindo, entre os diferentes grupos sociais e seus “tempos”, não apenas a reprodução dos bens de consumo coletivo (onde e para quem?) como também o seu consumo (maior por quem?).

Afinal, onde alojavam-se tais massas de populações de baixa renda, oriundas dos intensos fluxos migratórios, vindo em busca dos trabalhos oferecidos pelas indústrias e daqueles outros ofícios em decorrência do acelerado processo de expansão das cidades? Nas longínquas periferias que, àquela época, segundo designação de Kowarick (1979, p. 31), compreendiam “aos aglomerados distantes dos centros, clandestinos ou não, carentes de infraestrutura, onde passa a residir crescente quantidade de mão de obra necessária para girar a maquinaria econômica”. Inclusive, historicamente, a fim de bem situarmos os estágios do capital e do Estado, associados na produção do espaço, cabe rememorar que nos primórdios da industrialização, as vilas operárias postadas nas proximidades das fábricas foram a moradia dos seus trabalhadores. Diante da égide do capitalismo industrial, era o mecanismo do setor empresarial para rebaixar os salários uma vez que estariam reduzindo os custos de reprodução da vida humana dos operários – dessa forma, também se construía a ideia de que as empresas estavam “resolvendo o problema da habitação” (VILLAÇA, 1986).

Segundo Kowarick (1979), esse tipo de solução foi viável apenas por um período em que a força de trabalho a ser alojada era pequena e o baixo custo dos terrenos e da construção compensava – digamos assim – que a própria empresa gerisse a questão da moradia. De qualquer forma, Villaça alerta que seu “número foi irrisório face às necessidades” (1986, p.40) e, além do mais, as vilas operárias “foram usadas como meio de exercer um controle sobre a força de trabalho impondo a seus moradores um estilo de vida rígido, puritano e disciplinar, como convinha aos patrões” (Ibid). Porém, independentemente deste controle, o fato é que isso implicava num tempo mais otimizado no deslocamento casa-trabalho.

À medida que a industrialização se intensificou e o número de trabalhadores também, aumentou a pressão sobre a oferta de habitações populares. Em paralelo, os terrenos fabris e residenciais foram se valorizando o que tornou, do ponto de vista empresarial, “antieconômica a construção de ‘vilas’ para ‘seus’ operários, ainda mais quando, com a aceleração do fluxo migratório, acumula-se um excedente de força de trabalho na cidade” (KOWARICK, 1979, p.31). As poucas vilas operárias morreram e transferiu-se assim, para o Estado – mas sob o jugo dos interesses das elites dominantes -, a solução para a questão da moradia. É neste cenário que as periferias se proliferaram visto que os trabalhadores tiveram que, ao seu modo, dar cabo do acesso à habitação – desde a “obtenção” do terreno à edificação da casa passando

ainda pela manutenção desta. Estes dois últimos compreendem à auto construção que, se constitui numa fórmula que “rebaixa o custo da força de trabalho, permitindo realizar uma extração do excedente econômico apoiada em salários que podem ser constantemente deprimidos” (Ibid, p.57) – típico cenário que definiu o desenvolvimentismo brasileiro em meio ao milagre econômico resultando numa urbanização que, segundo Santos (1998 e 2018), foi sustentada em grande parte por uma esmagadora maioria de mão de obra barata e pobre.

A definição de Kowarick ao lado da anterior colocação de Santos se desdobra na seguinte máxima de Maricato: a industrialização dos baixos salários gerou a urbanização também dos baixos salários. Ao fim de tudo, num cenário em que a cidade e a vida de seus habitantes se configuraram como instrumentos de reprodução do capitalismo, “se a maior parte da população não constitui mercado para os bens luxuosos, em compensação, constitui ampla oferta de mão-de-obra barata para a sua produção” (MARICATO, 1996, p. 42).

Impossibilitados de exercerem o mercado formal ditado pelo setor imobiliário que veio retendo para si na forma de reserva de valor imensos terrenos bem localizados em áreas centrais ou estratégicos quanto a futuras expansões, restaram aos trabalhadores as distantes zonas para serem ocupadas. Zonas estas, reforça-se, desprovidas de infraestrutura, o que inclui, essencialmente, aquelas ligadas ao transporte coletivo - quando presentes, eram atendidas em condições mínimas de eficiência “porque a presença de pessoas nos locais de trabalho sempre foi essencial para o desenvolvimento econômico” (VASCONCELLOS, 2016, p.75). Traduzindo: sem interessar as condições, os trabalhadores precisam chegar aos serviços. É deles os ônus de ter que sair de casa muito antes, pela manhã, porque os horários da linha são restritos ou porque será preciso caminhar bastante até o ponto de ônibus que dista da habitação. Esse transporte estruturado na ideia de entrega das pessoas no local de trabalho, todos os dias, devolvendo-as para casa ao final da jornada, “ocorreu em todas as regiões urbanas do país, independentemente do nível de desenvolvimento econômico” (Ibid).

Segundo Gomide (2003), o padrão de urbanização excludente, ao estender a ocupação para as periferias, demanda mais necessidades de deslocamentos que, perversamente, incidem sobre as tarifas. “A tarifa é alta porque o transporte tem de percorrer maiores distâncias para chegar onde os pobres moram. Mas os pobres moram longe porque é lá que existem terras acessíveis” (GOMIDE, 2003, p.30). O

autor ressalta que a tarifa elevada, portanto, também decorre de uma política de ocupação do solo descompromissada com a justiça socioespacial.

A distribuição da população no território, naquele momento explosivo da urbanização, espelhava “ao nível do espaço a segregação imperante no âmbito das relações econômicas” (KOWARICK, 1979, p.30) e assim o agravamento da qualidade de vida – típico das metrópoles - era sentido diretamente pelas áreas de concentração de pobreza. Não era um problema, portanto, que atingia todos os habitantes da cidade. Além dos bairros periféricos, os tradicionais cortiços e favelas marcados por alta densidade de ocupação também alojavam a população trabalhadora mais pobre.

Sobre as longínquas periferias e o padrão excludente de urbanização apontado por Gomide (2003), que interfere diretamente na dinâmica da mobilidade, cabe pontuar o que Kowarick descreveu acerca da especulação imobiliária da época que “adotou um método, próprio, para parcelar a terra da cidade” (1979, p. 33). O método, ao qual ainda se assiste, consiste deixar terras vazias entre loteamentos edificadas e já equipados, em vez de se fazer loteamentos em continuidade imediata ao anterior, já provido de serviços públicos. Era a forma de transferir para o valor da terra, de modo direto e geralmente antecipado, a benfeitoria pública.

Deve-se considerar que se a estrutura viária é uma das benfeitorias, ao favorecer o mercado imobiliário, a cidade se espria implicando num ônus coletivo – para além dos recursos financeiros públicos – ao levar para mais longe a cidade (MARICATO, 2001 e 2020). Essa fragmentação estratégica do espaço mantém a lógica perversa de ter que percorrer maiores distâncias aqueles que irão se estabelecer nos loteamentos mais distantes, sobretudo as pessoas dependentes do transporte coletivo. Ademais, é fundamental lembrar que estender a infraestrutura viária (esta de ônus expressivo aos cofres públicos) está longe de ser sinônimo de dotá-la igualmente de um eficiente transporte coletivo.

Logicamente, é nas metrópoles brasileiras que ganhou maior evidência o fenômeno do crescimento de periferias e favelas, dilapidando a vida de trabalhadores e suas famílias para muito além da extração da força de trabalho, de acordo com Kowarick (1979). Entretanto, ainda que em escalas menores – seja em população, seja em áreas dos territórios – o surgimento das periferias marcadas pela urbanidade incompleta acometeu outras cidades de menor porte que se estabeleceram como “diques de contenção”, ou seja, foram estratégicas, na década de 70, para conter os fluxos migratórios que tendencialmente continuariam a se dirigir para as metrópoles,

agravando as deseconomias de aglomeração (AMORIM FILHO; SERRA, 2001). Neste contexto, estava São José dos Campos dentro dos estratégicos planos de geração e acúmulo de capital que se serviriam da formação de novos centros de produção e consumo a partir do avanço industrial.

A periferia como fórmula de reproduzir nas cidades a força de trabalho é consequência direta do tipo de desenvolvimento econômico que se processou na sociedade brasileira. Possibilitou, de um lado, altas taxas de exploração do trabalho, e de outro, forjou formas espoliativas que se dão ao nível da própria condição urbana de existência a que foi submetida a classe trabalhadora. (KOWARICK, 1979, p.41).

Quando Kowarick (1979) aborda as tais “formas espoliativas” que originaram o conceito da espoliação urbana é importante situar que embora tenha sido concebido na década de 70, dialoga com a contemporaneidade. Afinal, apesar da mudança quanto ao cenário político – o atual Estado democrático de Direitos em oposto ao Regime Militar da época – os processos de segregação socioespacial prosseguem sistematicamente e o mundo do trabalho, em meio à profunda neoliberalização (BRANDÃO, 2017), assiste mais ainda à sua divisão em meio a uma sociedade – já não mais industrial – que viu crescer o leque de trabalhadores terceirizados parciais, temporários, subcontratados e demais denominações que, segundo Antunes (2009, p.205-219), se definem como “subproletarização” do trabalho. Trata-se da “classe trabalhadora” do tempo da obra de Kowarick (1979) denominada agora como “classe que vive do trabalho” (ANTUNES, 2009). Subproletários estes que continuam reproduzindo suas vidas no espaço urbano ou, nas palavras de Harvey (2014), os “precarizados urbanos” já que pisam e vendem sua força de trabalho no “chão” da cidade repleto de ainda mais hierarquizações (ou seja, passamos do “chão” fabril ao “chão” urbano). Conforme a denominação de Kowarick, a espoliação urbana é o

somatório de extorsões que se opera através da inexistência ou precariedade de serviços de consumo coletivo que se apresentam como socialmente necessários em relação aos níveis de subsistência e que agudizam ainda mais a dilapidação que se realiza no âmbito das relações de trabalho (1979, p. 59).

Portanto, não se trata de uma pauperização da vida limitada à esfera do trabalho, mas que vai além dela para proporcionar – e não simplesmente facilitar - o acúmulo de excedentes produzidos. É na condição da espoliação urbana

intermediada pelo próprio Estado que a agência junto ao setor privado, segundo Kowarick (1979), que o país - principalmente pela expressão da metrópole de São Paulo – atingiu cifras recordes de crescimento econômico (o chamado “milagre econômico” engendrado numa produção de riqueza que, por sua vez, produz pobreza).

Além do mais, ressalta-se que a espoliação, ao comprometer a reprodução da vida humana, colaborava para “descartar” mais rapidamente os trabalhadores, substituindo-os por outros continuamente – aspecto que atingia sobretudo aqueles não qualificados da força de trabalho. Os quais, como atestam as pesquisas de Kowarick (1979), levavam adiante a maquinaria produtiva da sociedade brasileira, constituindo-se vasta maioria. Soma-se a isso que durante o regime militar, se fazia mais desafiante a capacidade de organização política dos trabalhadores em “defesa tantos dos níveis salariais e condições de trabalho, em geral, como acesso aos serviços de caráter coletivo” (Ibid, p.58), entre os quais estava a habitação. Decorria daí a já mencionada auto construção em favelas espalhadas em periferias, pois os programas habitacionais da época não absorveram os vastos baixos salários. Pelo contrário, capitalizaram o setor da construção civil com recursos, aliás, advindos em grande parte dos próprios assalariados; o Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS). Foi o caso do Banco Nacional da Habitação, o BNH. Assim, tal programa que deveria atender à população de mais baixa renda, passou a ser tratado enquanto “instrumento de aceleração econômica” (Ibid, p.55-74). Entraram nessa lógica também os serviços de consumo coletivo, entre os quais o saneamento e o sistema viário e de transportes – todos indispensáveis à vida das pessoas. Vida esta que não deveria se resumir a um precário confinamento territorial devido ao deslocamento limitado (seja por conta de infraestruturas deficientes, seja por falta de recursos financeiros).

Enquanto tais infraestruturas geravam uma enorme massa de excedentes, à população restava o pagamento de uma série de taxas ligadas aos serviços totalmente incompatíveis com suas rendas. Reside aí a extorsão que envolve a apropriação privada – em vez de socialmente compartilhada - da qual fala Kowarick e que consagra a espoliação urbana: uma extorsão que significa “impedir ou tirar de alguém algo a que, por alguma razão de caráter social, tem direito” (Ibid, p. 73)

As coisas simples precisam constantemente ser ditas: é o capital – e não a sua força de trabalho – que deteriora a vida metropolitana. Para o capital, a cidade e a classe trabalhadora interessam como fonte de lucro. Para os trabalhadores a cidade é o mundo onde devem procurar desenvolver suas potencialidades coletivas. Entre os dois existe um mundo de diferenças. E um mundo de antagonismo. (Ibid, p.53).

Ao apontar as diferentes visões da cidade entre o capital a força de trabalho, mesmo passados quase 40 anos da obra de Kowarick, a mobilidade (a qual ele chamava de “transportes”, na época), segue se apresentando como elemento intrínseco ao direito à cidade, isto é, também integra a força motriz das respectivas “potencialidades coletivas”. Da mesma maneira, seguem em cena espoliações e expropriações que recaem sobre uma infinidade de sujeitos que, hoje, ambientados numa diversidade de espaços e locais sociais fragmentados (HARVEY, 2014, p.246), compõem uma “divisão de trabalho inumerável” (Ibid). Assim, a menor mobilidade segue compondo a espoliação urbana travada na atualidade ainda que marcos regulatórios tenham sido alcançados decretando que deve prevalecer o bem comum na dinâmica de circulação de pessoas, bens e serviços proporcionando maior equidade social, como diz a PNMU (BRASIL, 2012).

Dentro do que Vasconcellos nomeia como “metabolismo da mobilidade” (2016, p.64-73) representado pelos consumos e impactos para efetivar a mobilidade, ele distingue quem paga de quem efetivamente se beneficia, sob “a ótica do território ou do espaço da circulação, da energia, do tempo, além dos custos diretos e via investimentos, notadamente em infraestruturas” (Ibid, p. 64). Logo, nas identificações de quem causa e quem sofre os impactos, a conclusão mais importante é:

o patrimônio público representado pelas vias não é distribuído igualmente entre as pessoas, sendo seu uso profundamente desigual. Portanto, referir-se aos investimentos no sistema viário como democráticos e “equitativos” é um grande mito nas cidades brasileiras. Na verdade, esse é sem dúvida o mais poderoso mito operado para justificar a expansão indiscriminada do sistema viário. O investimento coletivo tende a beneficiar inúmeras vezes mais um conjunto selecionado de indivíduos, no caso os mais ricos que se deslocam mais, em maiores distâncias, usando o automóvel particular. (Ibid, p.65).

Em meio ao apontado “mito” que, portanto, espolia quem depende do transporte coletivo – sobretudo o ônibus - ou mesmo quem usa a bicicleta para se transportar, se vê de forma explicitamente ideológica, maiores investimentos feitos a

fim de atender a circulação dos modos motorizados privados como colocado anteriormente por Vasconcellos (2016). Isso se traduz em “irracionalidade para a mobilidade social, mas de efetiva racionalidade para certos capitais” (MARICATO, 2017, p.42). Desenrola-se na produção da cidade, uma

luta surda pela apropriação dos fundos públicos, que é central para a reprodução da força de trabalho ou para a reprodução do capital. Podemos citar como exemplo exatamente a disputa entre investimentos para a circulação de automóveis ou para o transporte coletivo. (Ibid, p. 25).

Diante dos quadros gerais de piora de mobilidade que atinge a todos – sobretudo nas médias e grandes cidades -, é “das camadas de rendas mais baixas que ela vai cobrar o maior preço em imobilidade” (MARICATO, 2013, p. 24) ou em uma mobilidade bem mais restritiva; aquela, por exemplo, que se condiciona única e exclusivamente ao motivo trabalho. Maricato (2013 e 2017) também reforça que na disputa dos fundos públicos, não se trata apenas do que será construído (quando já evidente a escolha por alguma infraestrutura que privilegie os modos motorizados privados) e, sim, especialmente de onde será construído, o que remete ao conceito de “terra-localização” de Villaça (2001 e 2012) exposto anteriormente.

“Abertura de avenidas, pontes, viadutos, parques, pode mudar o preço do metro quadrado nas suas proximidades. Por isso, os lobbies imobiliários atuam fortemente junto aos Executivos e Legislativos de todos os níveis de poder” (MARICATO, 2017, p. 24). Reforça-se, portanto, que a produção do espaço – incluindo as infraestruturas de mobilidade – continuamente expõe conflitos entre o potencial da cidade enquanto valor de uso e, ao mesmo tempo, seu potencial enquanto valor de troca sendo que em meio a ambos, está o Estado a quem caberia mediar as tensões. Afinal, “é dele o controle do fundo público para investimentos, e cabe a ele, sob a forma de poder local, a regulamentação e o controle sobre o uso e a ocupação do solo (segundo, hipoteticamente, planos e leis aprovados nos parlamentos)” (Ibid, p.25). Da mesma forma, caberiam a ele as decisões objetivas quanto às infraestruturas de transporte – quais e onde – fazendo valer a preferência do transporte público coletivo sobre os modos motorizados privados como apregoado pelos princípios da PNMU (BRASIL, 2012).

Mas, num contexto em que políticas públicas estrategicamente perdem espaço para que sejam vistas enquanto um serviço, a cidade passa então a ser gerida como um “grande mercado” (BALBIM, 2018, p.18).

Capturada pelos interesses do sistema financeiro e por sua inimaginável velocidade de troca, a cidade vê seu uso assegurado, antes de mais nada, como um serviço. Nessa perspectiva, o debate acerca do direito à cidade – como valor de uso, e não de troca (Lefebvre, 1968) – teria consequência apenas se tratado em perspectiva de libertação, de autonomia dos povos, em condição revolucionária dos modelos atuais, transformadora das estruturas sociais e econômicas de produção. (Ibid, 2018, p.18).

Dentro da ideia de cidade enquanto um valor de uso capaz de libertar as pessoas como exposto por Balbim e outros autores Lefebvrianos aqui referenciados, o ônibus como transporte público merece atenção. Tal modal é sempre uma urgência aos trabalhadores de menores renda (aspecto unânime entre os estudiosos da mobilidade urbana referenciados nesta pesquisa). Tais trabalhadores como quaisquer outros dependem das infraestruturas de mobilidade para a reprodução da sua própria força de trabalho. Mas, ao usarem o ônibus, além do recurso financeiro gasto (releva-se que o passe do trabalhador é fornecido apenas sob atividade formal), empreendem mais tempo em seus deslocamentos; seja porque moram distantes do trabalho que está abundantemente mais concentrado em “seletas localizações” da cidade (VILLAÇA, 2001), seja porque tal modal sofre históricas desvantagens quanto à circulação (infraestrutura, horários, lotações, alcance das linhas e afins) em relação aos modos motorizados privados (SANTOS, 2009). Isso, por sua vez, reforça como as estruturas de mobilidade urbana – atendendo à tese de Villaça a respeito da produção de um tempo (e não apenas do espaço) mais vantajoso - integram a produção do espaço. “As burguesias produzem para si um espaço urbano que otimiza suas condições de deslocamento. Ao fazê-lo, tornam piores as condições de deslocamento das demais classes” (VILLAÇA, 2001, p. 328).

Além do mais, do solo ao ar, diante da complexidade que a mobilidade urbana envolve, as ditas piores condições de deslocamento estão além da ideia de um transporte público precário e limitado a ter menos espaço nas ruas, por exemplo. Os efeitos negativos de um padrão de mobilidade centrado no automóvel, são distribuídos por toda sociedade, inclusive entre aqueles que sequer carro tem (BOARETO, 2010). Dentre tais efeitos, que se desdobram em gastos públicos - muitos deles ligados

diretamente à saúde pública que trarão mais ônus aos mais pobres -, estão também a degradação da qualidade do ar, poluição também sonora, os acidentes de trânsito, o estresse gerados pelos congestionamentos (lembrando que aqueles que usam os ônibus passam ainda mais horas nos engarrafamentos) e a criação de um ambiente mais hostil ao uso da bicicleta bem como da caminhada, vulnerabilizando ainda mais ciclistas e pedestres no dia a dia. A lista, portanto, das externalidades que não são distribuídas igualmente entre a sociedade é expressiva revelando que o metabolismo da mobilidade “mostra enorme diferença entre os grupos sociais: as pessoas de renda mais alta são responsáveis por impactos que são entre oito a quinze vezes superiores aos impactos relacionados à mobilidade das pessoas de renda mais baixa” (VASCONCELLOS, 2016, p.78).

Trata-se de um dado que revela o potencial da mobilidade urbana como ingrediente da acumulação por espoliação perante um Estado, na verdade, presente na coordenação das ações e, não, ausente como afirmam algumas narrativas. Pode não se tratar mais de um Estado explicitamente ditador e controlador dos movimentos sociais como aquele dos anos 70, mas ainda está em cena uma ação repressiva estatal que busca desarticular espaços coletivos de tomada de decisões quanto aos rumos da cidade, pelos quais o repensar do papel da mobilidade urbana passa. A tal “lógica da desordem” da qual fala Kowarick (1979, p. 29-53) se reproduz, portanto, à medida em que se assiste ao fortalecimento do “planejamento estratégico” (SOUZA, 2008) travestido de um planejamento urbano capaz de resolver os problemas da cidade. Eis a questão: não há interesse do Estado em resolver os problemas que envolvem a mobilidade urbana e a vital acessibilidade para os mais variados fins da força de trabalho mais despossuída. É interessante, portanto, ao próprio Estado, a ideia de uma mobilidade urbana desorganizada – fruto, então, de um planejamento urbano que inexistente e que precisa ser reforçado - pois assim ele terá ambiente fértil para se fazer ainda mais presente. No entanto, de acordo com os interesses dos mercados privados. Mercados estes que, anteriormente, já se incumbiram de produzir a segregação socioespacial. Assim, política, economia e produção do espaço urbano – tríade sobre a qual se desenrola a obra de Kowarick (1979) - seguem definindo o trinômio moradia, trabalho e mobilidade sobre o qual, basicamente, o homem urbano se faz. É sobre a aparente desordem do respectivo trinômio que se estrutura a lógica espoliativa de acumulação.

Quando nas cidades – o que inclui São José dos Campos -, são revelados reduzidos índices de mobilidade em determinados agrupamentos de bairros e, em combinação com estes, estão também tempos maiores de deslocamento empreendidos pelo motivo trabalho (sobretudo quando usado o transporte público), resta a hipótese de que dizem respeito a populações que usufruem parcialmente da cidade em sua totalidade. Uma mobilidade mais limitada ao motivo trabalho quase que exclusivamente, leva a um maior confinamento em seu bairro ou região e menores trocas – traduzidas em oportunidades - com diferentes espaços e pessoas do território. Isso leva à ideia do “exílio na periferia” cunhada por Santos (2009), sempre reforçada por Maricato à medida em que desigualdade socioespacial e mobilidade urbana dialogam.

Nas expressões de Barbosa (2016 e 2014), uma mobilidade urbana estruturada na condição de força de trabalho - e não de ser humano pleno que também se desloca para o lazer, para os estudos, para encontrar a família, para trocar vivências com outros sujeitos sociais – retira das pessoas a possibilidade de apropriação da cidade e, conseqüentemente, de formação de sua cidadania – esta que inclui uma ação política. Neste contexto, há que se pensar que se “para o capital, a cidade e a classe trabalhadora interessam como fonte de lucro”, como escreveu Kowarick (1979) - já antes apontado - é também de interesse dele, portanto, controlar os fluxos e tempos dos trabalhadores pelo território por mais que, dialeticamente, dependa deles para “girar as engrenagens econômicas” (Ibid). O controle do tempo, como trazido por Villaça (1986 e 2001), já é feito por meio da própria produção dos espaços segregados. Excluído o motivo trabalho não parece ser interessante ao capital – aquele que se apropria da cidade como valor de troca – uma mobilidade irrestrita e sem “fronteiras” – tomemos essas de poder abstrato - pela população por todo o território, sobretudo a mais despossuída, ligada aos trabalhos considerados mais precários. Populações estas que habitam distante das áreas onde se concentram as camadas de maior renda, mas que, em geral, deslocam-se até elas para vender sua força de trabalho.

Tendo em vista que “o domínio do espaço sempre foi um aspecto vital da luta de classes” (HARVEY, 2014, p. 212), a mobilidade urbana enquanto acessibilidade emancipadora, ao revelar tensões de relações desiguais de apropriação e uso do espaço requer que seja inserida num contexto de “poder - espacial –, em que as pessoas e as coisas se movem – e são movidas – entre e intralocalidades, lugares e

territórios” (BARBOSA, 2016, p.49). Dessa forma, segundo Massey (2000), parece que tanto a mobilidade quanto o controle sobre ela refletem e reforçam o poder.

Mas, a autora enfatiza que não se trata simplesmente de uma distribuição desigual em que algumas pessoas se movimentam mais do que outras e que alguns tenham mais controle do que outros (a partir da leitura dos indicadores de mobilidade urbana, por exemplo, tão diversos num mesmo território). Trata-se de algo bem mais significativo: “[...] a mobilidade e o controle de alguns grupos podem ativamente enfraquecer outras pessoas. A mobilidade diferencial pode enfraquecer a influência dos já enfraquecidos. A compressão de tempo-espço de alguns pode solapar o poder de outros” (Ibid, p.180).

Portanto, retornando à ideia da espoliação urbana bem como da segregação socioespacial – esta que produz combinadamente espaços de pobreza e riqueza -, a maior mobilidade intraurbana de determinados grupos só é possível a partir da menor mobilidade de outros desde que estes, ao menos, rumo ao trabalho se desloquem.

### 1.3 Hegemonia “carrocentrista” e ordenamento territorial

O século XX, que já se foi, pode ser estampado como o século do automóvel. Tratava-se de uma produção cronometrada, com ritmo controlado, produção homogênea, buscando, como disse Ford, que a opção do consumidor fosse escolher entre um carro *Ford, cor preta, modelo T* (itálico do autor) ou outro *Ford, cor preta, modelo T* (itálico do autor). A linha de montagem, concebida para funcionar em ritmo seriado, rígido e parcelar, gerou uma produção em massa que objetivava a ampliação do consumo também de massa, incrementando da mesma forma os salários operários. (ANTUNES, p. 247, 2009).

Estamos adentrando a segunda década do século 21. Todavia, por mais que o sistema fordista de produção “tenha ficado para trás” visto que foi substituído por novas formas de extração de mais valia para a acumulação de capital, o legado do tal “século do automóvel” se cristalizou nas formas das cidades. Em umas mais, em outras menos, do norte ao sul global, o automóvel modelou, aliás, bem além de estruturas urbanas. Sendo assim, ditou decisões políticas das mais diversas escalas bem como comportamentos sociais que, de ricos a pobres, ajudam a manter mitos em torno da máquina carro - veículo capaz de mover as pessoas no espaço, fazendo-as abdicar do uso de sua energia metabólica para tal. Em meio a uma sociedade que parece ter se esquecido que, no mundo, a maior parte das viagens se dão caminhando

- no Brasil, por exemplo, tal modalidade representa 39% dos deslocamentos segundo a Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP) (ANTP, 2020) - os mitos edificadas indicam ser o maior desafio a vencer.

Ao lembrar que as cidades são, antes de mais nada, representações ideológicas, logo se constata que é um ideário o que antecede toda e qualquer possibilidade de transformação material. Na periferia do capitalismo principalmente, onde a popularização do automóvel se deu bem mais tarde do que nos países centrais - mas sem que houvesse a perda do seu apelo enquanto provedor de poder, *status* e liberdade (GORZ, 2005) – como questionar as ideologias que envolvem o ir e vir de carro? Construções ideológicas estas que golpeiam outros possíveis cenários mais justos socialmente e menos impactantes ambientalmente no que tange aos deslocamentos das pessoas? Como reforça Ludd, é preciso ter em mente que, “questionar o automóvel implica, imediata e necessariamente, questionar a própria organização social” (2005, p. 30) e, para Gorz (2005), só mesmo uma revolução ideológica de cunho cultural será capaz de romper com mitos e círculos viciosos em torno do blindado ir e vir num carro. Revolução esta, reforça o autor, que não virá das classes dominantes de direita ou de esquerda. É fundamental contextualizar que era 1973 – aliás, década da crise do petróleo na Europa - quando o filósofo austríaco-francês Gorz escreveu isso. Enquanto lá, as cidades ocidentais ao lado das norte americanas já estavam abarrotadas de veículos e a poluição do ar impulsionava os primeiros movimentos ecologistas mais expressivos a bradar quanto ao excessivo tráfego movido a petróleo (Hobsbawn, 2013), os ditos países “em desenvolvimento” eram preparados para seguir exatamente o mesmo modelo, independentemente de serem regidos por governos progressistas ou não.

Gorz (2005), portanto, tinha razão e o Brasil ilustra bem tal situação a partir da virada do século quando, entre 2003 e 2016, se viu governado por forças de ordem política, a princípio mais progressistas. De um lado, a indústria automobilística brasileira se manteve próxima aos centros de poder como já ocorria no século passado (SANTINI, 2019) e, do outro, o que já era uma grave tendência – o aumento do número de veículos privados por habitantes – se consolidou ficando cada vez próxima de uma inflexão.

### 1.3.1 O automóvel: de ícone do fordismo à expressão do *Welfare State*

Analogamente ao fordismo, da mesma maneira que a linha de produção em massa padronizada, seriada e cronometrada alienou e degradou os trabalhadores - ainda que estes fossem devidamente regulados e contratados (ANTUNES, 2009) -, o uso irracional dos automóveis privados degradou e segue degradando recursos naturais e humanos, espraiando cidades, segregando espaços, concorrendo com o transporte público e tornando pior a vida coletiva. Inclusive, daqueles que nem carro têm. Quanto a este aspecto em particular, cabe lembrar que, no limite, não é preciso sequer estar dentro de um veículo a motor para se somar às estatísticas das mortes causadas por acidentes de trânsito. Aliás, no Brasil, estes atingem “proporções de epidemia” (VASCONCELLOS, 2018, p.108-113), tirando cerca de 40 mil vidas ao ano e custando em torno de R\$ 5,1 bilhões dos cofres públicos (anualmente); isso sem contar os acidentes rodoviários (Ibid). Mas, ainda assim, o número de vítimas não se torna público o suficiente, além de se mostrarem imprecisos e difíceis de serem devidamente organizados e computados em meio à manipulação das cifras ligadas à produção e ao consumo de veículos motorizados entre os quais aqueles privados se destacam (SANTINI, 2019; VASCONCELLOS, 2018).

Portanto, passados mais de 100 anos da invenção do automóvel, dada a centralidade que ainda ocupa seja na acumulação capital, seja no modo de vida – e também morte - urbano, cabe revisitar a história do seu surgimento para que possa ser compreendido não enquanto uma evolução de “objetos técnicos” (SANTOS M., 2006) descolada de um contexto histórico. Mas, sim, como símbolo da “emergência da sociedade de consumo” (LUDD, 2005, p.19), que integra o próprio acordo entre o capital e o trabalho firmado pelo *Welfare State*, o Estado de Bem Estar Social (GORZ, 2005; ILLICH, 2005; MARICATO, 2020) exatamente durante os anos da experiência fordista, destacando-se o período que se sucedeu ao término da 2ª Guerra Mundial.

Dessa forma, segundo Ludd (2005), o surgimento e a emergência do carro ligam-se vastamente a atributos simbólicos estão além de um simples meio de transporte (a tal ponto que sua própria funcionalidade acaba por ocupar um segundo plano). É lógico que o trem anteriormente revolucionou os territórios e os ideais em torno da circulação e transportes. Ou seja, a difusão das estradas de ferro representou a própria difusão do capitalismo industrial e monopolista, sendo uma clara resposta à necessidade não só de transporte do capital, bem como deste em menor tempo

(AUFHEBEN<sup>6</sup>, 2005). Mas, apesar de ampliados os números de fábricas e instaladas, assim, as cidades industriais e crescidas as classes proletárias, as estradas de ferro representaram, antes de tudo, a “mecanização do transporte” (Ibid, p. 87). Já a construção de estradas impulsionadas pelo nascimento da indústria automobilística no século seguinte, viriam a representar não só outra técnica de mecanização do transporte de bens produzidos, mas do próprio transporte, em si, individual das pessoas. Nas palavras de Illich (2005, p. 55), tratou-se do “transporte como produto da indústria, principalmente”. Com isso, ainda segundo o autor, “os paradoxos, contradições e frustrações da circulação contemporânea se devem ao monopólio exercido pela indústria do transporte sobre a circulação de pessoas” (Ibid, p. 56).

Ao se pensar nos ditos paradoxos e contradições, o próprio processo inicial de ascensão do automóvel durante o acordo pós-guerra a fim de recuperar a economia arrasada dos países centrais é repleto deles. O fordismo, uma vez inserido dentro do *Welfare State*, que pregou a promessa do pleno emprego e de padrões de vida crescentes com bases na sociedade de consumo, não inaugurou apenas um novo modo de produção acumulativa. Foi além: ao fornecer a base para a produção em massa de bens duráveis – dentre os quais o carro foi o mais representativo -, incorporou os próprios operários ao mercado de compras. Ou seja, foi criada também a demanda – item essencial à reprodução do próprio sistema. Lucros e salários puderam ser aumentados dentro dos limites do crescimento da produtividade. Isso tudo, estrategicamente, também ajudava a inibir os conflitos de classe nas nações capitalistas avançadas bem como conter o avanço das organizações sindicais – era o projeto político Keynesiano sendo colocado em prática e, assim, partes dos aspiradores de pó, máquinas de lavar, rádios e uma gama de bens duráveis da dita modernidade não só passavam pelas esteiras fordistas como, depois de montados, foram adentrando os lares dos trabalhadores e movimentando novos comportamentos em meio à trégua parcial das lutas de classe (AUFHEBEN, 2005; GORZ, 2005).

Tratava-se, pela via do consumo, de transformar os proletários em “burgueses” (GORZ, 2005) também sob influência da indústria cultural. Ou seja, fazer com que incorporassem valores de seus dirigentes pertencentes aos setores de mais alta renda

---

<sup>6</sup> Sobre AUFHEBEN se reproduz aqui a informação que acompanha o texto original: Aufheben é uma publicação autonomista produzida por um grupo homônimo de Brighton, Inglaterra. O texto “A importância do carro para a economia moderna” é parte do artigo maior chamado “AUTO-STRUGGLE” publicado na Aufheben #3, em março de 1994.

da sociedade. No entanto, como alerta Ludd (2005), apenas no plano subjetivo, pois, objetivamente os proletários continuavam sendo trabalhadores. Mas, se não tinham o controle ou a gestão daquilo que fabricavam em série na linha de produção, o objeto carro, por exemplo, lhes proporcionava “ao menos a ilusão do controle do próprio destino” (2005, p. 19). Se por um lado, a compra do bem durável “automóvel” levava ao sacrifício do trabalho, do outro, com tal máquina, o trabalhador podia exercer uma tentativa de fuga e, portanto, “liberdade”. Ressalta-se: a publicidade, até hoje, sabe muito bem disso.

Após a casa, o carro transformou-se na maior aquisição de um consumidor comum, sendo equivalente a vários meses de salários. Além disso, a produção de um carro envolve uma grande gama de indústrias que vai desde a borracha, passando pelo aço, plástico, material elétrico, petróleo, junto com indústrias de apoio como as empreiteiras, a indústria da publicidade e financeira. O amplo espectro dessas ligações econômicas significou que grandes e diversas partes da economia moderna se tornaram dependentes da produção de carro a tal ponto que a sua produção se transformou em um indicador econômico importante [...] “Quando a General Motors espirra a América fica resfriada!” (AUFHEBEN, 2005, p. 91).

Ao mesmo tempo, portanto, que a difusão do automóvel fez girar a economia moderna, ele inaugurou novas concepções na classe trabalhadora, sobretudo em torno da ideia de liberdade individual. Tal sentimento deu sua dose de contribuição também para fragmentá-la enquanto classe mais unida que foi durante o conturbado período que antecedeu os gloriosos anos de *Welfare State*. Ainda segundo Aufheben, o carro transformou-se “numa bolha, um ambiente selado, num escudo contra a linha de piquete, levando a relações mais distantes de uma maneira que o transporte público não o poderia fazer” (2005, p. 92). Aqui, mais uma vez, cabe a comparação ao transporte sobre trilhos, por exemplo: era expressivo o potencial dos trabalhadores ferroviários quando coordenavam – durante as greves – que grandes quantidades de mercadorias não fossem entregues (os destinos e horários fixados e regulados dos trens facilitavam as operações grevistas). Daí, tem-se a noção do quanto o rodoviarismo – de braços dados à indústria automobilística – movimentou severas mudanças socioeconômicas hoje fortemente impetradas mundo afora.

No Brasil, é emblemática a frase “Governar é abrir estradas”, proferida por Washington Luís quando governador de São Paulo (posteriormente, 1926, ocupou a presidência da República). De fato, ainda quando governador se apressou em abri-

las renunciando a ruína que viria a ocorrer com o transporte sobre trilhos. Foi durante seu governo que a estrada São Paulo-Rio foi construída (única ligação entre os respectivos estados até a construção da Rodovia Presidente Dutra em 1951).

É fundamental lembrar que na década de 20, tanto a Ford como a General Motors (GM) já estavam instaladas no país, na cidade de São Paulo. Logo, apesar da indústria automobilística, no Brasil, ter ganhado seu verdadeiro impulso mais tardiamente, principalmente durante os anos desenvolvimentistas do presidente Juscelino Kubitschek (JK) eleito em 1955, projetos dos países centrais se apressavam em desenhar pactos para a dispersão de suas multinacionais do setor automotivo já como reflexo do avanço da mundialização da produção e da divisão do trabalho. Aliás, o Vale do Paraíba, fez parte desse processo recebendo a própria GM em São José dos Campos em 1957 e, na década de 70, a vizinha Taubaté recebeu a Volkswagen (SANTOS, A. P., 2006) – isso sem mencionar outras indústrias ligadas ao setor também deste período fundamentais ao dito ganho de escala. Como escreveu Hobsbawn, durante a era do automóvel, enquanto o aumento da riqueza da sociedade ocidental podia ser medido pelo número de carros particulares, “podia-se reconhecer o desenvolvimento econômico de muitos países do Terceiro Mundo pelo aumento do número de caminhões” (2013, p.259). Logo, ainda que em tempos e veículos também diversos – não importa – a indústria automobilística se espalharia em escala planetária decretando o monopólio da circulação desde que a vida cotidiana passasse a depender do deslocamento motorizado como escreveu Illich (2005). É a partir de tal dependência que prosseguem os paradoxos e contradições que envolvem o automóvel já desde os seus primórdios e ajudam a sedimentar as ideologias que o imaculam.

Sobre isso, vale refletir acerca das abordagens de Gorz (2005, p.73-82) quanto ao carro como um bem de luxo que se popularizou, mas que não perdeu seu *status* e, muito menos, se tornou anti social. Pelo contrário: a defesa sobre a posse e uso dos automóveis como forma de transporte por todas as classes sociais segue altiva – ou melhor, “demagoga” como escreveu o autor (Ibid, p.74). Mesmo estados mais progressistas não se fecharam a tal apelo de forma a retroalimentar essa narrativa usando, direta ou indiretamente, a própria produção do espaço urbano permitindo que assim mais carros privados ocupem as ruas. Em se tratando de Brasil, ainda que avanços, por exemplo, no campo legal federativo tenham ocorrido colocando em xeque o absolutismo do transporte individual motorizado, é grosseiramente visível

seus privilégios de circulação (e, também, estacionamento) em detrimento da qualidade e da segurança tanto do transporte público como da mobilidade ativa.

### **1.3.2 De solução à problema o carro como artigo de luxo democratizado**

A ideia prevalecente da direção de um automóvel como lugar comum foi estimulada pela sua massificação e materializou no cotidiano o “comportamento universal burguês de tirar vantagem às custas de todos” (GORZ, 2005, p. 74) – a base, aliás, para que uma sociedade trate como sinônimos direitos e privilégios. Em meio às seduções simbólicas adquiridas junto à compra do carro reina a impressão de que nos congestionamentos, o problema nunca é o próprio carro (muitas vezes com uma única pessoa dentro). E, sim, de todos os demais ao seu redor. Isso evidencia o quanto “o mito do prazer e do benefício do carro persistem” (Ibid, p.75) e o paradoxo que o marca enquanto objeto de luxo que foi desvalorizado por sua própria difusão. Afinal, qual é premissa de um artigo de luxo?

O luxo, por definição, é impossível de ser democratizado: se todos ascendem ao luxo, ninguém tira proveito dele. Ao contrário, todos logram, enganam e frustram os demais, e são logrados, enganados e frustrados por sua vez. (GORZ, 2005, p.73).

No entanto, mesmo ocupando demasiado espaço nas ruas públicas e espoliando outras pessoas que as usam em transportes coletivos ou movidas à propulsão humana, os carros não perderam seu valor de uso quando adquiridos e usados em abundância segundo Gorz (Ibid). O mesmo não ocorre com outros objetos quando popularizados. Por isso, a importância de se identificar aspectos da trajetória de sua invenção e massificação a fim de compreender a construção social que o envolve ainda neste século 21.

Quando foi criado, o carro tinha o objetivo de possibilitar aos muito ricos o privilégio de circular bem mais rapidamente que os demais – seria a guinada da virada de século e “as diferenças de classe seriam estendidas à velocidade e aos meios de transporte” (Ibid, p.75). É lógico que as elites desfrutavam de muitas vantagens até o final século 19, mas entre carruagens, charretes e trens, ela não viajava a uma velocidade tão diferente da maioria da população. Dessa forma, o tempo que gastavam nos deslocamentos não se diferenciava tanto ao das pessoas comuns.

Mesmo os trens, apesar de mais velozes – claro – que os veículos movidos à tração animal não exerciam o poderio de transportar uma única pessoa. Portanto, o automóvel trazia mais uma distinção social e “surgia para transformar em mercadoria diferenciada algo que antes não era possível comprar: o tempo” (ANDRÉS, 2020a, p.2).

É fundamental também destacar que apesar do carro proporcionar uma espécie de autonomia ilimitada, que trouxe extrema euforia quando do seu surgimento, “ao contrário do cavaleiro, do charreteiro ou do ciclista” (GORZ, 2005, p.76), seja para a alimentação energética, seja para algum tipo mínimo de reparo, o motorista passaria a depender de algo externo a ele. Com isso, teria que consumir muito mais apetrechos e serviços para além do carro em si. Em suma, a “autonomia aparente do proprietário de automóvel esconde sua radical dependência” como afirmou Gorz (Ibid). A começar pela principal fonte energética que ainda move a maioria dos veículos motorizados: o petróleo. As corporações ligadas a essa fonte de energia logo perceberam o que, então, a difusão em larga escala dos automóveis poderia representar ao setor.

Pela primeira vez na história as pessoas passariam a depender de uma fonte mercantilizada de energia para sua locomoção. Haveria tantos clientes para a indústria de petróleo quanto houvesse motoristas – e, uma vez que haveria tantos motoristas quanto houvesse famílias, a população inteira se transformaria em cliente dos magnatas do petróleo. O sonho de todo capitalista estava a ponto de se realizar: todos iriam depender, para suas necessidades diárias, de uma mercadoria monopolizada por uma única indústria. (Ibid, p.76).

Não restava dúvida: era preciso fazer parte da massa de trabalhadores a circular também em automóveis. É aqui que o fordismo se afirma: foi a produção em série aliada à linha de montagem que permitiu o rebaixamento do valor do automóvel e, assim, aquilo que era, inicialmente, luxo e privilégio de alguns – o deslocamento mais veloz -, passou a ser vendido como um possível privilégio de muitos. Diz-se “possível” pois a velocidade é relativa ao espaço e uma vez que este passa a ser tomado por mais e mais pessoas ansiosas, em seus carros, querendo desfrutar do mesmo privilégio, a velocidade cairá para todos sem distinção de classe ou tipo de carro.

Dessa forma, a classe trabalhadora comprou uma promessa não cumprida: o direito de circular na velocidade privilegiada de apenas alguns até então. A partir daí, se conclui que, nas grandes cidades, “a universalização do automóvel não se deu por

suas promessas originárias, mas pelos problemas que sua adoção generalizada criou para a coletividade” (ANDRÉS, 2020b, p.8). Erroneamente, mas estrategicamente, a “solução” para tentar acomodar cada vez mais carros nas ruas era dar-lhes mais espaço a partir de mirabolantes reformulações urbanas que, num ciclo perversamente vicioso, foi moldando sistematicamente a cidade ao automóvel. De acordo com as reflexões de Jacobs (2014), tratava-se da “erosão das cidades pelos automóveis” já denunciada por ela em seu livro de 1961, “Morte e Vida das Grandes Cidades”. Tal processo erosivo tem um potencial acumulativo que começa em pequenas porções até que forme um conjunto que se retroalimenta.

Por causa do congestionamento de veículos, alarga-se uma rua aqui, outra é retificada ali, uma avenida larga é transformada em via de mão única, instalam-se sistemas de sincronização de semáforos para o trânsito fluir rápido, duplicam-se pontes quando sua capacidade se esgota, abre-se uma via expressa acolá e por fim uma malha de vias expressas. Cada vez mais solo vira estacionamento, para acomodar a um número sempre crescente de automóveis quando eles não estão sendo usados. (JACOBS, 2014, p. 389).

O problema é que entre tamponamentos de rios para abertura de novas avenidas, ampliação de outras, construção de pontes, viadutos, alças, anéis viários e uma clara indução ao rodoviarismo e conseqüente aumento das distâncias percorridas, “tentou-se, e não se conseguiu, afinal de contas, mais do que agravar o mal” (GORZ, 2005, p. 77). Na década de 70 já havia cerca de 250 milhões de automóveis no mundo dominando, acima de tudo, as principais cidades dos países centrais e Gorz já frisava a tese de Anthony Downs, de 1962, de que quantos mais vias são feitas, mais carros afluem e o congestionamento jamais cessa – tratava-se da Lei Fundamental do Congestionamento (ANDRÉS, 2020b).

Junto a isso, aumentar o limite das vias ou produzir e vender carros mais velozes, igualmente, em nada adianta. Pior: facilitará a gravidades das colisões, tornando ainda mais vulneráveis os que se movem à propulsão humana (exatamente aqueles que sequer externalidades produzem ao se deslocarem). Nas palavras de Illich, “o transporte mais rápido para alguns, indubitavelmente piora a situação dos demais” (2005, p. 58). Tal piora ainda vai além e atinge outra questão crucial que ajuda a tornar o carro (ou mesmo uma motocicleta) algo compulsório: os congestionamentos acabam sendo prejudiciais à fluidez do próprio transporte coletivo (do tipo sobre

pneus), aspecto que acaba tornando-o menos atrativo enquanto deveria ser justamente o contrário.

Por sua vez, as cidades da periferia do capitalismo que sequer viveram o autêntico *Welfare State*, mas que, mesmo assim, assistiram a todos os estragos e “erosões” causados pelo excesso de carros nas ruas, viram também o expressivo incremento da frota de motocicletas nestas duas primeiras décadas do século 21 (CARVALHO, 2016; VASCONCELLOS, 2018). Ou seja, sendo o tempo dispendido no transporte coletivo maior e de elevado custo, na impossibilidade de comprar um automóvel, o transporte via moto é visto como solução. Isso passa a ser uma opção, sobretudo, àqueles de baixa renda que precisam vencer grandes distâncias entre a casa e o trabalho ou mesmo a casa e o local de estudo – isso quando a moto não passa a ser também o próprio instrumento de trabalho a exemplo do atual crescimento da demanda por entregas via aplicativo. Sobre a maior vulnerabilidade dos motociclistas no trânsito, conforme Vasconcellos (2018, p. 30), “o risco de acidentes graves ou fatais é cinco vezes superior ao de quem usa, por exemplo, o automóvel”.

Independentemente das motos – ingrediente excessivo mais atual, mas que igualmente motorizado vem colaborando para a deterioração da vida urbana -, já no século anterior, Gorz concluiu que após ter “assassinado a cidade”, tornando-a “fedorenta, barulhenta, asfixiante, congestionada” (2005, p. 79) o carro assassinou a si próprio. Todavia, ainda assim,

de um objeto de luxo e de fonte de privilégio, o carro transformou-se assim numa necessidade vital: ele é imprescindível para escapar do inferno urbano dos carros. A indústria capitalista ganhou assim o jogo: o supérfluo tornou-se necessário. Nem é necessário persuadir as pessoas a quererem um carro: sua necessidade é um fato rotineiro” (Ibid).

O *boom* automobilístico evidenciou, portanto, que o projeto hegemônico do automóvel triunfou não por tudo aquilo que prometeu inicialmente, destacando-se o *glamour* da velocidade associada ao ganho de tempo. Paradoxalmente, triunfou pelo prejuízos que trouxe à medida que o aumento de carros foi prejudicando as demais formas de mobilidade e a vida urbana como um todo. E como o “veículo a motor inevitavelmente torna os usuários rivais entre si pela energia, pelo espaço e pelo tempo” (ILLICH, 2005, p.64), a compra de carros foi se tornando a melhor maneira para se escapar dos problemas gerados pelo próprio excesso de carros. No Brasil,

em especial, somam-se a isso os fartos incentivos à produção de veículos mediante as políticas de isenção de Impostos sobre Produtos Industrializados (IPI) que marcaram sobretudo a primeira década deste século. É mais do que visível, de pequenas a grandes cidades, que a população está bem mais motorizada. Para se ter uma ideia, em 1960, foram vendidos 130 mil veículos (destes, 41 mil automóveis). A partir de 2000, os brasileiros passaram a adquirir mais de 1 milhão de veículos por ano. “Quanto aos automóveis especificamente, as vendas chegaram a 2,47 milhões em 2009” (VASCONCELLOS, 2018, p. 28).

Quando Illich nos lembra que “a dependência, em relação ao motor, nega a uma coletividade exatamente aqueles valores que se considerariam implícitos ao melhoramento da circulação” (2005, p.43), ele não está se referindo apenas à convivência mais harmônica entre todos que circulam pelo espaço físico relevando, por exemplo, a modalidade ativa baseada na energia metabólica do próprio corpo. Mas, sobretudo, ao papel das novas máquinas de aceleração em reforçar o roubo do tempo de uma maioria, em detrimento a uma minoria – inclusive, em sua argumentação, ele tece analogias com relação ao próprio surgimento, no passado, de máquinas mais eficazes seja aos camponeses, seja aos operários e as “vantagens” que poderiam ser ganhas a partir da maior velocidade. Para o autor, em sua análise do transporte (este considerado como locomoção motorizada), “não interessa identificar os benefícios econômicos que ele gera, mas sim a sua contribuição (não como meio de distinção)” (2005, p. 44). Por isso, de acordo com Illich (2005), ao haver uma enorme contradição entre justiça social e energia motorizada, os meios de transporte, acabam por acentuar a divisão de classes em qualquer sociedade, mas sobretudo nas capitais dos países pobres. Países estes que também serão persuadidos a integrar o ideal do crescimento do PIB, às custas seja do que for, a partir daquilo que o autor chamou de “indústria do transporte” (Ibid, p. 43-46) diretamente ligada ao setor de energia. Illich, ainda na década de 73, defendeu que o que diferencia a circulação em um país rico e em um país pobre não é uma maior eficácia e, sim, a “obrigação de consumir em doses altas as energias condicionadas pela indústria do transporte” (Ibid, 2005, p. 46).

#### 1.4 O rodoviarismo e a cidade em pedaços: a realidade brasileira

Quem não aderisse ao automóvel, que seguisse penando nos centros urbanos poluídos e barulhentos (graças aos automóveis), que se virasse para caminhar em territórios destroçados pelas obras rodoviaristas, que ficasse dependente de ônibus demorados para chegar em lugares aonde antes não era necessário ir. (ANDRÉS, 2020a, p.3).

Sendo expressiva a lista das contradições mundiais em torno do automóvel, há que se chegar naquela que é a peça-chave, para que se compreenda em definitivo como o transporte orienta a ocupação do solo (MARICATO, 2020): o veículo que, a princípio, aproximaria espaços em matéria de tempo, acabou por criar outros tantos novos lugares e maiores distâncias a serem percorridas entre eles. Entretanto, nem os novos lugares e muito menos as maiores distâncias foram distribuídas igualmente por toda a população das cidades – principalmente aquelas da periferia do capitalismo.

É fato: se o carro induziu ao rodoviarismo também nas escalas intraurbanas, o rodoviarismo, por sua vez, induziu ao espraiamento segregador (mas, como já se sabe, não de natureza apenas geográfica, mas também social para não dizer também racial). A consolidação do transporte rodoviário no Brasil, que se deu em meio à explosão da urbanização motivada pela industrialização a partir dos anos 40, como escreveu Andrés (2020b, p.6) foi “a peça que faltava para que os pobres pudessem ser finalmente enviados para os confins das cidades. Com estradas, automóveis e ônibus urbanos, passava a ser possível morar em bairros afastados e trabalhar nos centros”. Porém, os automóveis a serem usados por quem? Os ônibus para quem? Aliás, é essencial também pontuar que o avanço do rodoviarismo no Brasil também possibilitou a exploração do transporte coletivo (sobre pneus) como um modelo de negócio (as distâncias entram no valor final da tarifa a ser pago pelos usuários devido aos insumos que envolve). Mas, o fato é que a circulação pela cidade cindida em novos pedaços, dentro da realidade brasileira, levou bem mais tempo para ser marcada pela homogeneidade dos motores privados (diferentemente dos países centrais). Então, era aos mais pobres que cabia o transporte público como meio de locomoção. Assim, os ditos “territórios destroçados” conforme escreveu Andrés – apesar de não serem bons para todos -, conseguiram ser ainda piores para alguns.

Entre (novas) formas do espaço urbano, (novas) distâncias e (novos) meios de transporte e a discussão em torno do automóvel e do rodoviarismo, cabe lembrar, que a cidade do começo do século 20 era aquela de forma mais compacta e mais concentrada. Ou seja, as interações se davam pela maior densidade. Assim, a pé, de bicicleta, de trem ou de bonde, a maior parte das pessoas se deslocava e, mesmo boa parte da população de baixa renda, mais despossuída continuava relativamente próxima das áreas centrais, apesar das distinções de classe claramente refletidas nos tipos de moradia. Segundo Lara (2016), os bondes, por exemplo, atendiam muito bem as distâncias num raio de 3 a 5 quilômetros do centro das cidades (além do mais, eram elétricos). No entanto, já na década de 30, mais precisamente em 1934, de acordo com Vasconcellos (2018, p.25) o número de passageiros transportados por coletivos nas principais cidades brasileiras já correspondia a 25% daquele transportado pelos bondes. Inclusive, ainda segundo o autor, estes chegaram a ser considerados “obstáculo ao progresso” das metrópoles sendo a própria frota de veículos, cada vez mais crescente junto aos congestionamentos, que levaram à pressão para a desativação dos bondes. Dessa forma, passamos dos 4 km/h a 6 km/h – velocidade típica do caminhar - para uma velocidade média de 50 km/h a 60 km/h (isso, claro, dentro da cidade ideal, concebida, portanto, sem incluir no imaginário os congestionamentos). Uma “verdadeira mutação” conforme denominado por Balbim (2016, p.38) responsável por alterar não apenas as dinâmicas dos espaços de vida em se tratando de circulação e convívio entre diferentes meios de transporte, mas novas maneiras de acúmulo capital a partir do reordenamento territorial. Como lembra Maricato (2014), não se pode perder de vista que a indústria do automóvel envolve não apenas a produção de carros, mas também as obras de infraestrutura à sua circulação.

Ao passarmos da cidade concentrada à cidade tipicamente dispersa, a lógica, segundo Balbim (2016), passa a ser a da proximidade temporal ao invés da proximidade física, pois “a evolução das técnicas de deslocamento fez com que não houvesse mais necessidade de concentrar atividades e serviços em apenas um lugar” (Ibid, 2016, p. 38). Uma vez que é o automóvel que protagoniza o modelo de cidade, há que se atentar nas relações entre as reservas de terra e este padrão de deslocamento.

O crescimento urbano é citado por alguns autores como fruto de abundância fundiária criada pela métrica automobilística, relacionada à vontade de certos atores sociais de aproveitar-se das oportunidades que lhes são oferecidas e a uma abstenção do poder público em arbitrar entre a lógica de apropriação individual e a do uso coletivo do espaço (Ibid, 2016, p.38).

A colocação acima convida a repensar os cíclicos movimentos de evasão das camadas de mais alta dos tradicionais centros das cidades no início do século passado já que a aquisição do carro associado justamente às novas estradas lhes permitiu tal privilégio. Dos anos 30 em diante, o dito raio entre três e cinco quilômetros típicos dos trilhos pôde ser aumentado para dez (LARA, 2016) e, assim, foi fácil estabelecer nova e confortável moradia mais distante do centro – e, também, mais distante dos pobres - em terrenos que se valorizaram por conta das novas estradas abertas. O capital imobiliário foi um dos “atores sociais” que acompanhou este movimento seja no princípio do século passado, seja posteriormente, em seu último quarto de tempo, quando a urbanização estava já consolidada e os condomínios fechados horizontais repletos de guaritas de segurança passaram a se constituir em outras formas de moradia das elites. Isso acabou não só por sacramentar a cidade dispersa como também estreitar os limites entre a natureza pública e privada dos espaços, nos quais as pessoas de maior renda buscaram recriar apenas para si, o clima da cidade calma e bucólica que não existe mais. Isso tudo em enclaves fortificados descontínuos ao tecido urbano já existente.

Segundo Andrés, tratou-se da “fuga dos centros, no embalo de uma vida junto à natureza e protegida da violência [...] vendia-se a ideia de fugir dos problemas das cidades mantendo-se o acesso a elas” (2020b, p.7) por meio de estradas devidamente pavimentadas sendo dos automóveis privados a prioridade de circulação. O crescimento do número de *shoppings* como locais de consumo é concomitante ao período, pois foi se decretando o esvaziamento dos tradicionais e históricos centros para tal. Inclusive, Maricato (2020) lembra que é no entroncamento de avenidas e rodovias que muitos dos condomínios fechados e *shoppings* serão ofertados pelo capital imobiliário. Ainda que em diferentes escalas e cidades, isso reforça as evidências das relações entre a infraestrutura viária e a expansão territorial rumo a nobres áreas onde o automóvel atua como “ferramenta fundamental da equação” (LARA, 2016, p.135). Além do mais, pontua-se que as áreas centrais esvaziadas em decorrência da fuga das elites podem ser reincorporadas ao mercado imobiliário em

decorrência dos projetos de renovação urbana, sob o apelo da tal “recuperação das áreas degradadas”, causando assim a expulsão dos mais pobres que lá ficaram. Portanto, “a extensão da ocupação do solo urbano por novos condomínios e *shoppings centers* e a expansão por “recuperação de áreas degradadas (com a conhecida “gentrificação”) é uma determinação ilimitada do mercado imobiliário” (MARICATO, 2020, p.174).

Tal trajetória exposta, revelando que a penetração do automóvel se deu misturadamente ao veloz processo de urbanização do país, permite concluir que

se na primeira metade do século XX a elite brasileira espalhou a cidade compacta por não suportar a vizinhança dos pobres nas áreas centrais, na segunda metade ela abandonou as áreas centrais porque não suportava o que ela mesma havia feito delas” (ANDRÉS, 2020b, p.7).

Ademais, recortando-se o período de tempo para um pouco mais adiante e relembro que os ajustes fiscais dos 80 e 90 minaram boa parte dos recursos estatais voltados ao setor de transportes públicos (não por acaso se difundiram as vans e outros meios informais de transporte na época), Vasconcellos aponta que o impacto das políticas em torno da mobilidade “privilegiou claramente os estratos de renda média e alta [...] correspondentes a uma minoria dentre os brasileiros” (2016, p. 74). Isso, considerando o período entre os anos 1950 e 2000 quando a urbanização se revelou mais intensa. Para ele, em suma, a “construção do espaço do automóvel foi na realidade a construção do espaço das classes médias, que utilizaram o automóvel de forma crescente, para garantir sua reprodução social e econômica” (Idem). Ainda segundo o autor, tal uso foi permanentemente incentivado e apoiado pelos formuladores e operadores das políticas públicas; eles próprios, em sua maioria, pertencentes aos estratos de renda mais alta.

Em meio à urbanização acelerada que marcou o Brasil durante o século passado, Carvalho (2016) também enfatiza que a consolidação do transporte rodoviário foi um fator fundamental para sustentar o forte crescimento populacional e territorial urbano – logo, isso integrou as narrativas desenvolvimentistas do país. É preciso ter em mente que quando falamos de rodoviarismo não estamos nos limitando ao veículo privado do tipo carro. É parte integrante do rodoviarismo todo um sistema de transporte – sobre pneus - do qual caminhões e ônibus fazem parte. Sendo as redes de transporte sobre trilhos mais rígidas e de lento crescimento da malha, o

transporte sobre pneus podia atender a qualquer nova ocupação humana em bem menor prazo de execução. Assim, conforme Carvalho, as cidades foram espraiando-se e as modalidades mais rígidas perdendo espaço na matriz modal de deslocamentos. Na prática, olhando o conjunto que o rodoviarismo envolve,

o país deixou de ter sistemas de transporte urbano que privilegiavam os deslocamentos coletivos, públicos, eletrificados e sobre trilhos para sistemas que privilegiam os deslocamentos privados, individuais, rodoviários e totalmente carbonizados, já que os combustíveis fósseis constituíram-se na principal fonte energética das mais representativas modalidades de transportes atualmente”. (CARVALHO, 2016, p.351).

Portanto, em meio a tamanhas externalidades provocadas pelo rodoviarismo e incluindo-se as sociais tendo em vista que os ônibus enquanto transporte de massa dos mais pobres, irrefutavelmente, sempre ficaram aquém em matéria de eficiência e preço acessível, o combate à predatória poluição do ar foi mais um aspecto por completo relegado. Nos últimos anos, estando os transportes de matriz carbonizada – com destaque aos automóveis privados - no cerne das crises climáticas, Andrés (2020a e 2020b) reforça que é preciso rever a priorização absoluta que receberam no último século. Vale lembrar que para além das emissões de poluentes, estacionados ou em movimento, os carros, além de já terem estimulado a fragmentação da cidade, ocupam grande maioria das ruas, embora transportem somente uma parcela dos passageiros. Soma-se a isso a demanda de enormes áreas pavimentadas que poderiam se destinar à absorção das águas, isto é, extensão de áreas arborizadas, que ajudam no combate às enchentes, construção de moradias e diversificados espaços públicos essenciais ao convívio social. Sobre isso, o dito consumo médio de espaço, de acordo com Vasconcellos (2016), considerando as grandes cidades, uma pessoa dentro de um automóvel chega a consumir uma área 25 vezes maior que a consumida por quem está dentro de um ônibus. Quanto à poluição do ar em específico, dados da Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (CETESB) analisados por Vasconcellos apontam que “os automóveis emitem seis vezes mais poluentes por passageiro que os ônibus ao passo que as motos emitem nove vezes mais” (Idem, 2018, p. 104).

Tamanhas externalidades exemplificadas – pois há outras tantas mais - evidenciam o “apocalipse motorizado” como escreveu Maricato (2014, p. 174) em alusão ao livro organizado por Ludd (2005) de mesmo nome. Entretanto, a taxa de motorização do país com destaque aos modos privados, como já dito, veio crescendo

exponencialmente desde meados da década de 90 sem encontrar obstáculos. E, na mesma medida, agravando ainda mais a situação, vem decaindo a demanda por transporte público, lembrando que entre estes são os ônibus urbanos que mais se destacam - atendem 90% da demanda. E são justamente os que tiveram a demanda encolhida em 25% (CARVALHO, 2016; CARVALHO; PEREIRA, 2011). Mas, enquanto nos anos 90, em meio à crise econômica, segundo os autores (Ibid) tudo indica ter sido a queda do poder de compra do salário-mínimo que reduziu o número de passageiros, em fase posterior foi a migração para os meios motorizados privados como resultado da melhora da renda familiar associada ao contínuo aumento no preço das passagens. Isso explicita a centralidade que o transporte público assume em qualquer momento – seja de crise, seja de melhora socioeconômica do país – quando se trata de repensar políticas públicas capazes de desincentivar os meios motorizados privados como forma de deslocamento.

À medida em que as tarifas de transporte público por ônibus, por exemplo, tiveram um crescimento acima da inflação no período de 2002 a 2014, os principais itens associados ao transporte privado tiveram crescimento real negativo, segundo Carvalho (2016). Isso significou, “na prática, um processo de barateamento do uso e aquisição do transporte privado e encarecimento do transporte público” (Ibid, p.355). O autor ainda aponta que somente a partir de meados de 2013, após as fortes pressões<sup>7</sup>, Brasil afora, contra o aumento das tarifas é que houve uma relativa redução no preço das passagens. Cabe contextualizar que no Brasil, na maioria das cidades, o transporte público não é subsidiado. Com isso, são seus próprios usuários, por meio do pagamento da tarifa, que o mantém – elemento que é alvo de complexas discussões que envolvem o transporte público a fim de que este seja efetivamente

---

<sup>7</sup> As manifestações populares de 2013, também conhecidas como “Jornadas de Junho”, foram um forte movimento que exigiu a melhoria e o barateamento do transporte público. O movimento colocou, como nunca visto antes, a mobilidade urbana na agenda política do país (mas, em meio a pauta principal outras se misturaram levando a desdobramentos da própria história brasileira – aspecto que vem sendo estudado por pesquisadores de diversas áreas já que se trata de um acontecimento bastante contemporâneo) (CARVALHO, 2016; GOHN, 2014). Os expressivos investimentos do PAC - aqueles ligados a grandes obras de infraestrutura de transportes por conta da Copa e das Olimpíadas sediadas no Brasil em 2014 e 2016, respectivamente - foram um dos estopins para as Jornadas de Junho levando milhares de pessoas às ruas, sendo que, inicialmente, as manifestações foram lideradas pelo MPL. Tais obras do PAC abriram espaço a investimentos internacionais no país inserindo-o em circuitos mundiais que buscam novas fronteiras para a expansão do capital. No entanto, mesmo com os investimentos, a população não assistiu a melhorias ordinárias em seu dia a dia, entre elas, o digno e acessível transporte público vendo, assim, cada vez mais “travado” o acesso à cidade. (ROLNIK, 2016; VAINER, 2013).

visto como um direito social (direito este conquistado em 2015 com a alteração do 6º. Artigo da Constituição Federal). Para Vasconcellos (2018), persiste uma reação generalizada contra o subsídio ao sistema público devido às elites técnicas e políticas que estão fortemente ligadas à cultura do transporte individual e assim são barrados os discursos e ações a favor do modo coletivo. Um dos disparates se evidencia quando

sistemas viários extremamente caros são mantidos subutilizados vinte horas por dia, mas os ônibus são criticados quando trafegam com menos de sessenta passageiros ou quando requerem subsídios. Para essas pessoas, a oferta de transporte coletivo deve ser vista como um problema de mercado – devendo os serviços cobrir todos os seus custos sozinhos – mas as vias devem ser continuamente garantidas pelos recursos públicos, para o “bem-estar” da sociedade. No caso, é o mito do sistema viário como bem de consumo coletivo que sustenta políticas de expansão das vias. (Ibid, p. 171).

Portanto, isso explica o tamanho das forças de natureza ideológica que acabam por polarizar automóveis e transporte coletivo, de forma a dificultar a implementação do segundo como um direito social no lugar uma mercadoria a ser negociada no âmbito da mobilidade urbana. É essa visão que alavanca os preços das tarifas bem acima da inflação como antes exposto, um fator crucial ao esvaziamento do transporte público. Como escrito por Santini (2019, p.36), “compreender o transporte como mero negócio é aceitar que é legítimo lucrar sobre os direitos de mobilidade de outros”.

#### **1.4.1 Históricos subsídios ao rodoviarismo e a ideologia do automóvel na periferia do capitalismo**

Ao discorrer sobre as tendências do crescimento do transporte individual motorizado Carvalho (2016) relembra as políticas de atração dos investimentos da indústria automobilística iniciada já antes mesmo do *boom* de carros e motos mais recente. Assim, em sua análise relevando o período de 1999 a 2013, ele concluiu que a capacidade de produção de automóveis e motocicletas mais do que triplicou no período. Com o aumento da produção, considerou-se a necessidade de políticas que estimulassem a venda e o uso de automóveis e motocicletas. Segundo o autor, isso ocorreu pela redução da carga tributária sobre os veículos até 1.000 cilindradas, que, considerando o período estudado, “representavam mais de 50% das vendas, além de

medidas de expansão do crédito” (CARVALHO, 2016, p. 353). Ao lado disso, Carvalho enfatizou o que ficou visível no espaço urbano a toda a sociedade brasileira: a expansão das vendas de veículos automotores também foi impulsionada pelo aumento da renda das famílias, “principalmente das mais pobres, o que permitiu que parte destas famílias tivesse acesso a esse bem durável” (Ibid, p.354).

De 2008 a 2012, ainda conforme o estudo do autor, o percentual de domicílios que possuíam automóvel ou motocicleta subiu 9 pontos percentuais (p.p) – 45%, em 2008, para 54% de posse, em 2012. E foram as classes de renda mais baixas que tiveram os maiores crescimentos da taxa de posse de veículos privados (principalmente pela aquisição de motocicletas). Sobre este meio de transporte, Vasconcellos (2018) salienta que até o final da década de 1980, tratava-se de um veículo de cunho esportivo, limitado a pessoas da elite ou da classe média. Das 123 mil unidades em 1990, saltou-se para 1 milhão em 2005, atingindo mais de 2 milhões em 2011, um valor próximo ao da venda de automóveis (VASCONCELLOS, 2018, p. 30).

No Brasil, a tendência a subsidiar o transporte individual motorizado cedendo, assim, amplos benefícios, concessões e facilidades à indústria automobilística não é de agora. Como visto até aqui, ao ocupar um lugar central nas relações de poder entre as nações, o automóvel envolve diretamente políticas energéticas estratégicas a projetos nacionalistas e imperialistas. Logo, a imposição dos poderes hegemônicos se dá por várias vias, sendo uma delas a persuasão pelos valores também culturais, que acompanham as exigências da expansão do mercado (LUDD, 2005; MARICATO, 2020).

Sendo assim, em países periféricos como o Brasil, caracterizado pelo processo de modernidade incompleta como anteriormente visto, “necessidades básicas como o esgoto ou a habitação segura estão ausentes num quadro em que estão presentes eletrodomésticos, aparelhos eletrônicos e até automóveis” (MARICATO, 2020, p.177). Isso demonstra o quanto o ludibriado “modo de vida hegemônico subverte qualquer previsão” (Ibid, p.179), tendo em vista a agressividade, por exemplo, da publicidade de uma série de bens de consumo, entre eles o carro. Um reflexo de uma industrialização focada em atender às demandas da expansão capitalista internacional ao invés das necessidades básicas do mercado interno segundo Maricato. Tal aspecto comprova, portanto, a própria tese de Illich (2005) anteriormente exposta acerca das iniquidades entre nações mais e menos desenvolvidas quando a

estas também cabe o consumo de energia para que se mantenham competitivas a partir de elevados PIB. O deslocamento individual e motorizado das massas, ou seja, a indústria do automóvel é um assertivo caminho para tal.

No plano brasileiro, a política rodoviarista veio atravessando governos desde Washington Luís (década de 20). Getúlio Vargas (1930-1945 e 1951-1954), que o sucedeu, mesmo com uma postura mais fechada ao capital estrangeiro, se ocupou em dar o primeiro impulso à indústria nacional de autopeças que até então era incipiente. Entre 1953 e 1955, instalaram-se no Brasil as montadoras Mercedes Benz e Volkswagen para competir com a Ford, a GM e a Studebaker, que já estavam aqui instaladas (LARA, 2016).

Temporalmente, relevando as duas principais capitais da época, vale destacar que o Plano Agache no Rio de Janeiro bem como o Plano de Avenidas, em São Paulo, ambos da década de 30, escancararam a readequação urbana a favor dos automóveis sob um discurso da modernização que acompanhou o ideal desenvolvimentista do período em questão (LARA, 2016; SANTINI, 2019). Ideal, inclusive, aliado da arquitetura moderna *de Le Corbusier* pautada na divisão dos espaços – seja da casa, seja da cidade – a fim de proporcionar maior eficiência de suas funções de forma bastante alusiva ao funcionamento das fábricas e máquinas fordistas. A arquitetura moderna que imprimiu seus traços em muitas cidades brasileiras, sobretudo nos anos 40 e 50, se guiou pela necessidade absoluta de promover conforto à circulação e ao estacionamento de automóveis. Afinal, eram eles o símbolo da modernidade. A propósito, para Lara (2016, p.140), o urbanismo brasileiro do século 20, trata-se de uma “grande apologia ao automóvel, que representa a máquina hegemônica na construção da mobilidade”.

Na aceleração do impulso aos motores, quando foi a vez de Juscelino Kubitschek (JK) chegar à presidência, 1955, o país viu nascer o Grupo Executivo da Indústria Automobilística (GEIA), no ano seguinte. Até 1951, cabe frisar que os automóveis vinham “integralmente do exterior, sejam completos ou em peças a serem montadas no país, com baixo grau de nacionalização e representando 15% dos pagamentos externos do Tesouro Nacional” (Ibid, 2016, p.139). O GEIA, então, “redefiniu a política para o setor, atraindo empresas europeias e americanas” (SANTOS, A. P., 2006, p.30), anunciando às montadoras estrangeiras uma “série de benefícios fiscais e concessões que tiveram continuidade nas décadas seguintes” (SANTINI, 2019, p.94). Em suma, “entusiasta do automóvel desde os tempos de

prefeito de Belo Horizonte, JK trabalhou rápido para atrair investimentos estrangeiros das montadoras, ao mesmo tempo em que buscava aumentar o índice de nacionalização da indústria” (LARA, 2016, p.140). Seu *slogan* “50 anos em 5”, representativos da euforia modernizante, englobou a implantação de grandes investimentos públicos e privados, principalmente aqueles ligados ao transporte rodoviário, à produção de energia elétrica e ao setor petroquímico essenciais a projetos de infraestrutura e indústria pesada. Nas palavras de Lara:

Não foi à toa que JK deu tanta ênfase à indústria automobilística. Uma indústria com impacto significativo na cadeia de produção e fortemente associada à ideia de modernidade servia como uma luva para conciliar seus ímpetus desenvolvimentistas e privatistas. (2016, p. 138).

Foi no governo de JK, em 1956, que houve a inauguração da linha de montagem de caminhões da Mercedes Benz. Ainda no mesmo ano, pouco depois, uma festa no Copacabana Palace foi feita para comemorar o lançamento da camioneta DKW, da Vemag, com 60% do seu peso em peças nacionais. Nos anos seguintes, “a produção de automóveis e caminhões com índice de nacionalização acima de 70% passaria a ser a fatia dominante do mercado brasileiro” (LARA, 2016, p.140).

Prosseguiu forte, após JK, o desenvolvimentismo, mas sob um Estado burocrático, centralizador e autoritário. Foi a vez do comando os militares que “garantiram a associação do capital nacional ao internacional, sob o patrocínio do poder público” (SANTOS, A. P., 2006, p. 31) – tratou-se do período do “Milagre Econômico” (1968-1974), “a exemplo do estado de euforia que se verificou na Europa após a 2ª Guerra Mundial, como produtora da reestruturação econômica” (Ibid). As transnacionais que aportaram no Brasil – dentre estas, mais uma vez, muitas ligadas ao setor automotivo - obtiveram terras, isenção de impostos pelo Estado, subsídios e reservas de mercado para garantir a lucratividade e, assim, o país alçava suas promessas de potência emergente. Neste período, destaca Ademir Pereira dos Santos (2006), foi incrementada a produção de bens de consumo duráveis que caracterizavam a cena do modo de vida urbano que se consolidava. Ao lado dos eletrodomésticos, os automóveis se destacavam.

Findado o período militar e tendo o país atravessado a grave crise socioeconômica dos anos 90 em decorrência do forte endividamento público e avanço das políticas neoliberais em ordem global, se conclui que

por meio de relações em que público e privado se confundem constantemente, a indústria automobilística conseguiu manter-se próxima aos centros de poder o tempo todo, beneficiando-se de períodos tão díspares quanto à Ditadura (1964-1985) e os governos do PT (2003-2016). (SANTINI, 2019, p.94).

Para Santini, as recentes políticas de redução do IPI que marcaram a governança anterior (2003-2016) ao lado dos estímulos à aquisição de automóveis e motos por meio de generosos subsídios e financiamentos para a produção e importação, teve sentido dentro da prioridade de aumentar o consumo da população e garantir que cada pessoa pudesse ter seu veículo privado. Tratou-se de “uma perspectiva desenvolvimentista, coerente com a política econômica que os governos Lula e Dilma abraçaram durante seus governos” (Ibid, 2019, p.95). No entanto, “considerando a mobilidade, a tática de estimular a motorização foi desastrosa”, ainda mais ao considerar que o governo tinha conhecimento da tendência ao aumento da concentração de veículos privados. Tanto pesquisadores como as próprias estatísticas oficiais “já alertavam para o problema” (Ibid, p.95)

De acordo com dados organizados por Santini (Ibid), tendo como base o Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN) e o IBGE, em 1988 o número de veículos registrados era pouco mais de 24 milhões, sendo 17 milhões de carros (um para cada 9,9 habitantes) e 2,5 milhões de motos (uma para cada 66,6). Vinte anos depois, 2018, o número de veículos passou para 99 milhões, sendo 53,8 milhões de carros (um para cada 3,8 habitantes) e 22 milhões de motos (uma para cada 9,4). Em termos populacionais, em 1998, o Brasil tinha 169 milhões de habitantes e, em 2018, 208 milhões. Todavia, este aumento populacional não guarda relação com o incremento da motorização do país.

As marcas de produção e compra de veículos durante os anos de um governo progressista foram inéditas, sendo que o “patamar alcançado em 2007 se mantém, mesmo com crises econômicas e demissão de trabalhadores” (SANTINI, 2019, p. 95). “Em 2018, dos 2,8 milhões de unidades novas, 2,7 milhões eram veículos leves, dos quais, 2,3 milhões carros e 358.981 comerciais leves. Caminhões foram apenas 105.534 e ônibus, 28.536” (Ibid, p.96), acrescenta o autor.

Carvalho e Pereira (2011), assinalaram que, possivelmente, o transporte público sobre pneus (ônibus), no Brasil, estaria em uma crise de demanda sem precedentes no período entre 2003 e 2010 se não fosse a melhoria nas condições de vida da população – aspecto que permitiu o acesso ao veículo motorizado. No entanto, paradoxalmente, a ideia de uma inclusão pelo consumo permitindo a parte das massas deslocar-se de automóvel ou de moto não fez mais do que consagrar a hegemonia “carrocentrista”, na qual o “próprio pobre do mundo moderno, capaz de acelerar de vez em quando, reforça a ilusão da qual é vítima premeditada, e se faz cúmplice da destruição do quadro social do espaço” (ILLICH, 2005, p.45).

Neste cenário, enfatiza-se que a migração aos modos motorizados privados que permite o acúmulo de capital em tudo que os envolve (do uso de energia à produção de infraestruturas do espaço urbano), potencialmente enfraquece a luta em torno do transporte público. Essa típica desmobilização política é essencial a um projeto hegemônico. Sendo assim, muito esforço vem sendo empregado sistematicamente para que todas as externalidades que envolvem os carros, motos, enfim, os modos motorizados privados, não se difundam escancaradamente a fim de que seus subsídios possam, de um lado, prosseguir justificando os benefícios puramente econômicos da indústria automobilística. E, do outro, no que tange à produção do espaço, prosseguir justificando mega obras viárias – para não dizer em “arquitetura do espetáculo” (MARICATO, 2001 e 2020) quando são edificadas, por exemplo, enormes pontes e/ou viadutos sob apelos também estéticos e embelezadores da paisagem (ainda que de gosto duvidoso).

Sobre os generosos subsídios à indústria automobilística brasileira, Santini (2019) ainda vai além ao estabelecer relações que definem também a atual situação quanto aos aplicativos de transporte que começaram a atuar e a se proliferar no país a partir de 2014 - inicialmente, havia apenas a Uber somente em algumas capitais, mas em seguida vieram outras empresas e o serviço também foi atingindo cidades de médio porte. Ou seja, tal fenômeno se deu após os recordes de produção e compra de veículos anteriormente descritos.

A motorização subsidiada pelo governo federal nos últimos anos foi a base que permitiu rapidamente a expansão de sistemas de transporte baseados em aplicativos como Uber e similares. O fato de os grandes centros urbanos concentrarem grande número de desempregados que, mesmo em condições difíceis, mantêm ou adquirem carros,

tornou-se fator decisivo para que o modelo de negócios de tais multinacionais funcionasse. (Ibid, 2019, p.96).

Percebe-se, então, um cenário em que a deficiência do transporte coletivo abre espaço à potencialização do uso crescente dos aplicativos de transportes. Como consequência, se dá o próprio fortalecimento da ideia do transporte não como um direito e, sim, como um serviço a ser mercantilizado – na perspectiva neoliberal, é o tal lema “*mobility as a service*”<sup>8</sup>. Em meio a isso, por meio das plataformas de transporte como mais uma opção como forma de deslocamento – sobretudo para quem não tem condições financeiras de manter um veículo privado -, assiste-se à mobilidade urbana envolta pela “uberização do trabalho”. Termo este relativo à situação precária não apenas dos motoristas das plataformas de transporte, mas de todos aqueles que prestam serviços por meio das plataformas digitais representativas da contemporânea economia GIG (economia de compartilhamento).

Segundo o sociólogo Ricardo Antunes (2018), tais prestadores de serviços são os “proletários digitais” que, além de ser destituídos de direitos e terem que - eles próprios - garantir seus modos de produção (o carro, o smartphone e as manutenções de ambos, por exemplo), têm dificuldade até mesmo de se reconhecerem como “classe trabalhadora” frente, inclusive, à ideológica narrativa empregada pelas empresas de aplicativos – aspecto fortemente evidente no site da Uber, por exemplo. A ideia transmitida é de que as pessoas ligadas à plataforma são “parceiras” da multinacional e, portanto, também empreendedoras. Um discurso, que interessa à fluida hegemonia neoliberal que age em busca das desregulações da força de trabalho, requerendo assim o enfraquecimento político do Estado (ANTUNES, 2018; SANTINI, 2019).

---

<sup>8</sup> Cabe pontuar que a ideia do “*mobility as a service*” permeou os materiais apresentados durante as audiências públicas do ano de 2019 e 2020 relativas ao transporte público de São José dos Campos. A apresentação intitulada como “Novo Transporte Público – um modelo inovador para São José dos Campos” trouxe a citada ideia num contexto de destaque às inovações tecnológicas, entre as quais, ônibus sob demanda, aplicativos, internet das coisas (IOT), veículos autônomos e compartilhados e bicicletas e patinetes compartilhados (SÃO JOSÉ DOS CAMPOS, 2020).

### 1.4.2 Aplicativos de transporte: recentes fortalecedores da hegemonia “carrocentrista” em meio à precarização do trabalho

Enquanto, numa ponta estão os motoristas dos aplicativos de transporte tentando encontrar saídas à situação de desemprego que se acentuou nos últimos cinco anos, na outra estão os usuários que veem neste sistema principalmente uma alternativa à ineficiência do transporte público associada a altas tarifas. O problema é que embora os aplicativos passem a sensação de atenuar os desafios que envolvem a mobilidade urbana, sobretudo dos que não têm carro, na verdade, segundo Santini (2019, p. 18), eles não alteram o “paradigma injusto e ineficiente das cidades formatadas para priorizar a locomoção de veículos privados nem solucionarão a crise de mobilidade. Pelo contrário, a médio prazo, as plataformas digitais podem levar à superutilização de vias”. Afinal, haverá mais carros circulando o tempo todo, alerta o autor. Aspecto que serviria, portanto, para alimentar, mais uma vez, as narrativas e práticas políticas que privilegiam a circulação dos modos motorizados e, conseqüentemente, mais pesadas infraestruturas para tal.

É importante lembrar que enquanto as grandes cidades das maiores metrópoles, em geral, dispõem de menores estoques de área passíveis de receber novos complexos viários, por exemplo, nas espaiadas cidades médias a realidade se altera. Estas se configuram, portanto, como potenciais mantenedoras do rodoviarismo que encontra terreno fértil, dessa vez, em meio às transformações do meio técnico-científico-informacional no qual a tecnologia dos aplicativos para transporte se destaca cada vez mais.

O modelo de negócio consagrado pela Uber, a mais famosa multinacional do ramo, mas não a única, funciona de maneira parasitária sobre a infraestrutura urbana construída e mantida com recursos públicos. Se por um lado oferecem soluções imediatas de baixo custo para uma população desesperada para conseguir se locomover minimamente, por outro reforçam o entendimento de que mobilidade é algo comercializável, tornando a população refém de variações de preços conforme oferta e demanda em sistemas regulados sem transparência ou participação democrática. (Ibid, p.18).

Ainda segundo Santini:

Se a prioridade é gastar mais orçamento na expansão e manutenção de vias, procurando viabilizar a circulação crescente de carros, isso

será mantido. Mesmo que indicadores e estatísticas apontem que melhor forma de reduzir congestionamentos é apostar em transporte público. Em vez de revisar as causas do mau funcionamento do sistema viário, o que se propõe como solução é um aprofundamento do modelo, com um uso ainda mais intenso da estrutura existente. Assim, a prioridade segue sendo o transporte individual motorizado em detrimento do transporte coletivo (Ibid, p.49-50).

O autor aponta que no exterior, onde as empresas de aplicativos atuam há mais tempo, pesquisadores já conseguiram criar modelos matemáticos que relacionam o declínio no uso das redes coletivas à ampliação da contratação de motoristas por aplicativos gerenciados por multinacionais. Há pesquisadores que trabalham com a “perspectiva de cada vez mais parte da frota da cidade estar em circulação constante, com motoristas precarizados gerenciados pelos novos aplicativos de transporte procurando cumprir jornadas longas para ampliar os ganhos” (Ibid, p.98). No Brasil, para que isso possa ser medido com mais exatidão é preciso de mais tempo, porém, pesquisas preliminares já indicando essa mesma direção estão em andamento. O próprio fato – alerta Santini – dos dados das viagens e da frota operante não serem abertos pelas empresas de aplicativos dificulta parte dos estudos. Isso já demonstra a escassez de acordos regulatórios junto ao Estado, conforme diferentes municípios, para uma operação mais democrática e menos corporativa do sistema e até mesmo em consonância com princípios estabelecidos pela PNMU.

A propósito, com relação aos dados que as viagens geram, sequer as pessoas – sejam elas usuárias dos aplicativos de transporte, sejam elas as motoristas dos aplicativos – se dão conta do gigantismo informacional que estão gerando e fornecendo a todo instante, que vai desde os deslocamentos realizados até as quantias despendidas passando ainda pelo tempo de trabalho exercido (no caso dos motoristas). Em rede, portanto, está um verdadeiro fluxo de informações compondo um *big date* que se desloca no tempo e no espaço sob o controle de grandes empresas fluidas nem mesmo fixadas nos territórios de operação dos aplicativos. Como escreveu Santos, acerca dos espaços da mundialização, “só os atores hegemônicos se servem de todas as redes e utilizam todos os territórios” (2005, p.150).

Os dados do funcionamento dos sistemas como número de viagens, horário de pico, origem e destino deveriam ser entendidos como bem comuns, abertos e compartilhados capazes de auxiliar, inclusive, no planejamento da mobilidade urbana

e das políticas públicas que a envolvem (SANTINI, 2019; SILVA, 2019). “Em sociedades democráticas, informações de interesse público deveriam estar sempre acessíveis e não [...] apenas a partir de aplicativos de corporações internacionais” (SANTINI, 2019, p.48).

Vale lembrar que a informação é a matéria prima de uma sociedade cada vez mais informacional e conectada em redes e, por sua vez, os caminhos onde os fluxos de informação transitam são espaços de poder (CASTELLS, 1999). Para Santini, a dependência crescente de soluções privadas para a formulação de políticas públicas ajuda a entender o conceito, portanto, de soberania tecnológica. Com isso, em diferentes cidades, mesmo simples soluções acabam sendo reféns de ferramentas digitais privadas desenvolvidas e coordenadas por grandes corporações internacionais. Trata-se da tecnologia como “tributária dos interesses da produção e dos produtores hegemônicos” (SANTOS, 1988, p.7), que renuncia à vocação de servir à sociedade – neste caso, envolvendo diretamente a mobilidade urbana.

Na opinião de Santini (2019, p.61), “o problema da economia de compartilhamento não é a tecnologia, mas sim a maneira como o mercado se estrutura, normalmente a partir de corporações que lucram em cima do sucateamento de direitos e da desregulamentação”. Por isso, a importância de um amplo debate de outros modelos possíveis para organizar os serviços que envolvem as plataformas de transporte (ou mesmo os demais serviços que compõem a economia *GIG*). Ou seja, procurar outras maneiras de usar tecnologias permitindo “[...] gerenciar fluxos sem ter que fazer acordos com multinacionais estruturadas a partir da precarização do trabalho e da comercialização de dados” (Ibid, p.60).

É importante contextualizar que, em rápida expansão, a pioneira Uber<sup>9</sup> no segmento dos transportes, procura ampliar suas áreas de atuação, mas sempre mantendo a estrutura dos trabalhadores “parceiros”. Em alguns países vai além da contratação de motoristas de carros chegando até mesmo a englobar caminhoneiros-empREENhedores individuais, que também atendem por demanda e não têm estabilidade ou garantias sociais. Ademais, busca avançar sobre outros modais e

---

<sup>9</sup> Segundo estatísticas públicas da Uber, até dezembro de 2018, a empresa computava presença em 63 países, realizando em média 14 milhões de viagens ao dia com um total de 3,9 milhões de “motoristas parceiros” e 91 milhões de clientes ativos, mensalmente, na plataforma (UBER NEWSROOM, 2018). Conforme Santini (2019, p.57), o Brasil se tornou, ao lado dos Estados Unidos e do México, área estratégica de expansão, e o Rio de Janeiro e São Paulo passaram a figurar, junto com a Cidade do México, com mais viagens registradas.

sistemas como o próprio transporte público, complementando ou mesmo substituindo redes coletivas por sua plataforma com apoio de governos locais.

“Dentro daquilo que Santini chama de “uberização da mobilidade” (2019, p.57-69), o autor enfatiza que a Uber apresenta as parcerias como casos de sucesso e tem investido na imagem de aliada do transporte público, com campanhas de *marketing* que destacam que o aplicativo ajuda em conexões e nos atendimentos de demandas específicas, complementando ou mesmo ampliando a alcance das redes. Por meio de articuladas publicidades, reforça a ideia de que é “amiga da mobilidade coletiva” (Ibid, p. 59) e incorpora ferramentas que permitem aos usuários do aplicativo consultar rotas e até comprar antecipadamente passagens para alguns trechos - todos exemplos dos Estados Unidos onde a corporação é “acusada de competir de maneira agressiva com o transporte público” (Ibid, p. 57). Mas, se a ideia da empresa – bem como das demais do ramo de transportes por aplicativos – é a de expandir os serviços e territórios de atuação, há que se considerar operações similares nas mais diversas cidades do norte ao sul global.

Mas, o problema, ainda segundo Santini, é que as prefeituras que optam por substituir redes próprias de transporte por subsídios para deslocamento por aplicativos acaba se sujeitando à lógica do mercado. “Em sistemas gerenciados por corporações que atuam como a Uber, em que o transporte é entendido como serviço e não como direito, o que vale é a demanda e a possibilidade de lucro” (Ibid, p.59). Nesse sentido, explica-se a “uberização da mobilidade”: em um sistema sem regras e que opera a partir da exploração de trabalhadores precarizados e dos subsídios permanentes do transporte motorizado individual, o custo é dividido por todos.

Além do mais, as desigualdades socioespaciais que marcam, sobretudo, as cidades da periferia do capitalismo não podem ser menosprezadas: sendo um tipo de serviço privado, os aplicativos de transporte tendem a reproduzir a lógica de estarem mais disponíveis nas seletas áreas da cidade que concentram uma maior demanda pautada em maiores poderes aquisitivos por parte dos usuários. Dessa forma, áreas mais afastadas e com menos passageiros podem ser abandonadas, “isolando ainda mais quem não vive nas regiões centrais ou mais ricas, onde a busca por corridas tende a ser mais constante” (SANTINI, 2019, p.59). Isso reforça o quanto os “endereços” – mesmo quando se está disposto a pagar por um serviço – definem a exclusão socioterritorial de parte da população. Aliás, uma dupla exclusão: primeiramente, pela limitação do transporte público (seja em horários, acesso à tarifa

e qualidade do serviço). E, em seguida, exclusão também por parte do setor privado que seleciona as áreas de atuação.

Além do mais, mesmo em áreas centrais, a depender da situação – é o caso das favelas – há recusas de viagens por parte dos motoristas. Sobre tal contexto, Santini, lembra o caso de Paraisópolis, em São Paulo: a comunidade “teve que criar pontos específicos para passageiros porque muitos motoristas evitam entrar na comunidade; e, mesmo depois da iniciativa, ainda evitam” (Ibid, p.59).

Portanto, uma realidade totalmente inversa ao que propaga o site da corporação que se diz “amiga da mobilidade coletiva” como citado anteriormente. Quanto à missão da Uber consta:

Criamos oportunidades ao colocar o mundo em movimento. Quando as pessoas têm mobilidade, tudo é possível. As oportunidades surgem, as portas se abrem e os sonhos se tornam realidade. Essa tecnologia, que começou como uma forma de solicitar uma viagem com o toque de um botão, já possibilitou bilhões de conexões entre pessoas no mundo todo (UBER NEWSROOM, 2018).

Em meio à seletividade espacial no momento de conectar diferentes pessoas e gerar oportunidades, cabe a seguinte reflexão: os transportes por aplicativos não ampliam o acesso ao transporte para a população e, sim, criam mais uma alternativa para um grupo seletivo de pessoas (SILVA, 2019, p.100). Há ainda que se pesar que as maiores distâncias implicam em preços mais elevados das corridas. Isso ajuda a explicar por que, então, o aplicativo não resulta em facilidades para o conjunto de trabalhadores que, em geral, vive em regiões mais periféricas. Recente estudo, por exemplo, de Silva na cidade de São José dos Campos<sup>10</sup> constatou que “a maior concentração da *Uber* se encontra na região central da cidade, em especial nos bairros Vila Adyana e São Dimas - bairros de classe média alta” (Ibid, p.101).

Para o autor, no referido município, o aplicativo não produziu reflexos amplos para o conjunto dos trabalhadores, visto se tratar de modal individual pouco utilizado por eles. Além do mais, ele ressalta que a implantação do sistema não foi precedida

---

<sup>10</sup> Embora a questão dos aplicativos de transporte tenha sido discutida nesta seção mostrando, inclusive, alguns números sobre São José dos Campos, base territorial de análise da investigação, se esclarece que a dissertação não investiga este tipo de modal no município porque o sistema passou a operar cinco anos depois da Pesquisa OD realizada em 2011. Todavia, o tema colabora com as reflexões acerca da mobilidade urbana e o ordenamento territorial.

de discussões sugerindo baixo nível de democracia no planejamento urbano. Quanto ao número de motoristas, o estudo de Silva apontou até dezembro de 2017, a presença de 4.000 (relevando-se a Uber e a empresa 99) registrados na PMSJC (Ibid, p.96), sendo que o sistema começou a operar na cidade em novembro de 2016, ou seja, dois anos depois do ingresso da Uber no Brasil.

Não resta dúvida que os aplicativos de transporte são um caminho sem volta compreendendo, assim, a mais um modal de transporte. Contemporâneos, muito ainda há que ser investigado sobre eles inclusive no que tange às relações de trabalho que os envolvem. No entanto, relevando toda a secular trajetória dos veículos a motor privados – com destaque ao automóvel - feita até aqui e o poder hegemônico que os envolve e que se reflete diretamente no ordenamento territorial, cabe refletir se (e como) irão alterar as lógicas de uma mobilidade urbana mais pautada em prover maior velocidade e eficiência do que maior acesso às oportunidades da cidade.

## **2 SÃO JOSÉ DOS CAMPOS NO CONTEXTO DA URBANIZAÇÃO BRASILEIRA CONTEMPORÂNEA**

Uma vez que “o momento passado está morto como ‘tempo’, não porém como “espaço”” (SANTOS, 1997, p.10), é necessário revisitar parte das transformações ocorridas em São José dos Campos, no século 20, para que se analise sua organização espacial contemporânea. Não se trata de um passado que explica o presente ou que o determina. Mas, sim, de compreender que o espaço, enquanto instância social que é, segundo Santos, “não pode ser apenas o reflexo do modo de produção atual porque é a memória dos modos de produção do passado. Ele sobrevive, pelas suas formas, à passagem dos modos de produção ou de seus momentos” (2004, p.181-182).

Sendo a urbanização um processo que também adquire uma forma espacial, ao conhecer e contextualizar este processo que a originou, compreendemos as estruturas e as funções que as envolvem. Aqui, dois aspectos relevantes: em primeiro lugar analisar os momentos sobre os quais se processa a urbanização. Em segundo lugar, situar São José dos Campos no contexto do Vale do Paraíba como estratégica por estar localizada no eixo das duas maiores metrópoles do país, São Paulo e Rio de Janeiro. Logo, isso influenciou diretamente as decisões políticas e econômicas sobre a cidade, sobretudo quando se tratou do momento desenvolvimentista de integração do território nacional (SANTOS, 2018; BECKER; EGLER, 1998) – este ancorado em uma série de planos articulados entre as esferas de poder.

Portanto, a urbanização a qual estamos nos referindo diz respeito àquela de base industrial impulsionada no Brasil sob expressiva intervenção estatal a partir da segunda metade do século 20. Tratou-se do “turbilhão demográfico” (SANTOS, 2018, p.09) em meio ao qual a residência dos trabalhadores agrícolas passou a ser cada vez mais urbana. No território brasileiro passamos dos 18,8 milhões de pessoas residindo nas cidades, em 1940, para 138 milhões em 2000, sendo que atualmente, 2020, somos 211,8 milhões de habitantes segundo estimativa do IBGE (2020). São José dos Campos claramente espelhou, em seu espaço, tamanha expansão demográfica reforçando a ideia de Santos (2018) sobre a necessidade de não se tomar a industrialização em seu sentido estrito, mas sim enquanto “processo social complexo” (Ibid, p.30), que implicou em uma nova lógica econômica e territorial. No

entanto, convém relembrar que o processo de urbanização do Brasil antecede a fase da industrialização – no período colonial, em sua faixa litorânea, o país possuía cidades de grande porte assentadas no sistema produtivo baseado na economia exportadora de produtos primários, tendo o latifúndio como unidade básica da colônia. Não eram muitas as cidades, mas o fato é que formavam uma rede urbana polarizada (MARICATO, 2001).

A virada do século 19 e as primeiras décadas do século 20 trouxeram à tona a emergência do trabalhador livre que acarretaria a superação do modelo produtivo baseado no trabalho escravo, a Proclamação da República e uma indústria ainda incipiente apoiada em atividades ligadas ao setor agrário e às necessidades básicas do mercado interno. Quando ocorre a ruptura deste modelo e se deram os passos mais sólidos do desenvolvimento industrial do país, de acordo com Maricato (Ibid) viu-se uma urbanização influenciada pela importância do trabalho escravo (inclusive para a própria edificação das cidades), a pouca atenção dada à reprodução da força de trabalho (mesmo com a emergência do trabalhador livre) e o poder político relacionado à concentração da propriedade privada da terra estabelecida em 1850 (Lei de Terras).

Essa ambiguidade entre ruptura e continuidade, verificada em todos os principais momentos de mudança na sociedade brasileira, marcará o processo de urbanização com as raízes da sociedade colonial, embora ela ocorra em pleno século XX, quando formalmente o Brasil é uma República independente. (MARICATO, 2001, p. 17).

Com isso, apesar da consolidação da industrialização brasileira entre a década de 40 e 80 que rendeu ao PIB crescimentos a índices superiores a 7% ao ano configurando-se como um dos maiores do mundo no período (MARICATO 2001; BECKER; EGLER, 1998), não houve uma mudança significativa da desigualdade social existente. Tratou-se da “modernidade da pobreza” segundo Becker e Egler (1998), uma vez que a maioria da população brasileira não participou diretamente das benesses do crescimento econômico” (Ibid, p.169). Logo, uma reafirmação da ideia de Santos (2018) acerca do processo de urbanização brasileiro revelar uma crescente associação com o da pobreza, que passa a se constituir também num “modelo espacial” (Ibid, p. 10).

Para Maricato (2001), muitas das raízes coloniais foram conservadas ao longo dos diferentes estágios de industrialização que marcaram o país no século passado, principalmente no que diz respeito à posse e uso da terra e à força de trabalho. Tais

elementos revelaram no meio urbano expressões de conflito à medida em que se dava a apropriação do espaço. Ou seja, mudou-se um modo de produção, mas as relações sociais em torno deste permaneceram arcaicas ainda que aparatos legais protetivos tenham sido arduamente conquistados. Passado o ápice da industrialização, o impacto do declínio econômico sentido nas décadas de 1980 e 1990 - as tais décadas perdidas - sobre uma sociedade já desigual, “aprofundou a exclusão social” (Ibid, 2002, p. 29). Sendo assim, a autora defende que as várias “tragédias brasileiras” (Ibid, p.23) relativas ao precário modo de vida nos centros urbanos a começar pelo próprio acesso à moradia não são produtos pontuais das décadas perdidas. O fenômeno “tem suas raízes muito firmes em cinco séculos de formação da sociedade brasileira, em especial a partir da privatização da terra (1850) e da emergência do trabalho livre (1888)” (Ibid, p.23).

Logo, do campo à cidade – sem considerá-los como espaços dicotômicos – traços da citada herança, com a explosão da urbanização, se impregnaram em diferentes escalas nas mais diversas frações do território nacional durante a nova divisão do trabalho cada vez mais potencializada pela reestruturação produtiva internacional. Muitos que, por sua vez, já eram expropriados no campo por não possuírem os títulos de terras, passaram a ser igualmente expropriados nas cidades. Quanto ao trabalho livre, este se limitou ao plano jurídico visto que não se instituiu a integração do negro à sociedade. Pelo contrário: sua condição racial fez com que servisse como mão de obra a ser ainda mais barateada. Não em vão, nas narrativas acerca da constituição das cidades ao longo do século passado, a participação dos negros se perde em meio a memórias que se restringem a relatar e a enfatizar a vinda dos imigrantes.

Apesar da urbanização brasileira não poder ser lida de forma homogênea e a um só tempo devido às variadas formas de impacto da modernização sobre o território como sempre alerta Santos (2018), há uma “lógica comum aos diversos subespaços” (Ibid, p. 67).

Essa lógica é dada pela divisão territorial do trabalho em escala nacional, que privilegia diferentemente cada fração do território em um dado momento de sua evolução. É dessa maneira que, em cada período, entendem-se as particularidades e o movimento próprio de cada subespaço e as formas de sua articulação no todo. [...] O movimento, no território, do geral e do particular, tem de ser entendido não apenas *hoje*, como *ontem*. (Ibid, 2018, p. 67).

Segundo o autor, dessa forma podemos compreender as diferenças regionais de forma e de conteúdo da urbanização. Assim, ao abordarmos São José dos Campos, é preciso lembrar que o município é parte integrante do Sudeste; região que ao longo do século passado veio apresentando uma notável adaptação progressiva à modernização do território, sendo o Estado de São Paulo a maior representação, bem como a própria capital São Paulo. Como lembra Santos (Ibid, p.109), “em 1970, 85% das 500 maiores empresas nacionais estavam no Sudeste – a principal “locomotiva” do país (OLIVEIRA,1993, p. 51)

Pois bem: a industrialização de São José dos Campos, já consolidada na década de 70, é parte integrante de um processo nacional no qual o Estado de São Paulo tem destaque. Como escreveram Becker e Egler (1998), embora a inserção do Brasil na economia-mundo tenha tido São Paulo como sua maior expressão na formação da dita “cidade mundial”, ocorreu uma estruturação urbano-industrial “intimamente articulada, que emergiu da concentração e ampliação do núcleo econômico durante os anos 60 e 70” (Ibid, 1998, p. 204). Com isso, a partir de 1960, a dispersão da concentração industrial da Grande São Paulo em direção a outros municípios do interior do Estado e outras regiões, demonstrou o próprio governo federal - por meio de órgãos de Planejamento Econômico e Regional - orientando o desenvolvimento econômico do país por meio da atividade industrial (SOUZA; COSTA, 2010).

Portanto, estrategicamente, no processo de desmetropolização da grande São Paulo, São José dos Campos se configurou como uma “reserva de lugar” (SANTOS, 2018) para o avanço dos capitais já internacionalizados. Não podia ser diferente: seu espaço foi reconfigurado à medida que passou a receber novas empresas, grandes levas de fluxos migratórios. Assim, houve a ampliação de suas áreas para circulação, para o estabelecimento de moradias, comércio, serviços, enfim, para as atividades básicas à reprodução da vida urbana. Num curto espaço de tempo, São José dos Campos passou a compor o fenômeno do multiplicado grupo das “cidades de tamanho intermédio”, tornando-se depois uma “grande cidade média” (Ibid, p.77-86). Em 1980 já estava entre 142 cidades do território nacional que continham mais de 160 mil habitantes visto que registrou, no período, segundo dados do IBGE, 287.513 habitantes.

Exposto este contexto mais conjuntural que teve como propósito reafirmar a importância de compreender um todo para explicar uma parte, dá-se início ao olhar

focado em São José dos Campos. Um olhar sob a perspectiva do binômio industrialização-urbanização para discorrer sobre a “cidade caótica e corporativa” do qual nos fala Santos (2018, p.105-140) tendo em vista o espraiamento de seu território, o modelo rodoviarista, a periferação e o mercado de terras constituído. Mercado este, ressalta-se, que não hesitou em excluir grande parte dos trabalhadores urbanos e migrantes que se dirigiram a São José dos Campos durante o *boom* industrial.

## **2.1 A crescente industrialização de São José dos Campos impulsionada pelo Estado Planejador**

Enquanto o primeiro período de industrialização ocorrida em São José dos Campos, entre 1920 e 1945, mais inexpressiva e ligada à sua fase sanatorial, foi caracterizado por empreendimentos fabris ligados à produção de bens de consumo não duráveis, o segundo período se deu quando se implantaram empresas de grande porte – as multinacionais (SANTOS, A. P., 2006). Isso já dentro de um contexto fortemente encabeçado pelo governo federal que assumiu a posição de tecer planos para interligar a quase totalidade do território nacional e, assim, dinamizar centros de produção e consumo.

É fundamental citar que “o planejamento emergiu e se consolidou em nosso país em duas ditaduras: o Estado Novo e o período militar” (LESSA, 2008, p. 118). Segundo a autora (Ibid), tratou-se de um planejamento que mostrou eficiência como fator de concentração de renda e geração de mais valia, mas por isso mesmo veio gerando uma série de externalidades indo da pobreza à degradação ambiental. Paradoxalmente, todos estes são fatores de deseconomia que o próprio campo do planejamento urbano contemporâneo, a princípio, busca sanar – vide, a níveis municipais, por exemplo, os planos diretores exigidos por lei para cidades com mais de 20 mil habitantes.

A partir de 1945 São José dos Campos não apenas assistiu a vultuosos e diversificados empreendimentos alinhavados pelo Estado, como rapidamente se transformou num polo regional – dentro da rede urbana nacional – dinamizando fluxos de pessoas, bens, serviços e capital ao longo do principal eixo econômico do país, São Paulo - Rio de Janeiro. Inclusive, São José dos Campos superou a vizinha Taubaté; cidade que até a década de 50 manteve a posição de referência no Vale do

Paraíba trazida já desde o período colonial. Taubaté foi a primeira cidade a ser elevada à vila, em 1645, no Vale do Paraíba paulista, constituindo-se como o principal polo irradiador da descoberta do ouro em Minas Gerais ao final do século 17. Ainda durante a fase da primeira industrialização, manteve sua posição de liderança. Uma vez que esta passou a ser de São José dos Campos na década de 60, o município acabou por “centralizar as políticas regionais de governo para a região” (COSTA, 1982 apud SOUZA, 2008, p. 49).

A seguir, trataremos de situar, então, a partir dos anos 50, com o forte impulso da industrialização, as transformações ocorridas em São José dos Campos a partir de sua nova postura assumida no Vale do Paraíba. Assim, se constatará como política, economia e urbanização – em conjunto – produzem o espaço, permitindo “[...] identificar melhor o lugar real que tem cada agente ou grupo de agentes, cada ação ou grupo de ações, no processo de desenvolvimento urbano, a cada momento da história” (SANTOS, 2012, p. 115).

Reforça-se que a cronologia da contextualização não será completamente hermética a cada década tendo em vista que muitos dos acontecimentos ora atravessam os diferentes períodos, ora se interconectam ao longo deles (por exemplo, quando são analisadas algumas legislações provenientes dos planos diretores). Acima de tudo, o que se quer destacar é como a urbanização de São José dos Campos repercutiu as transformações do país à medida que este, velozmente, se industrializava. Como escreveu Ademir Pereira dos Santos (2006, p. 51), na segunda metade do século passado, a cidade foi tomada por uma “euforia causada pela crescente chegada de investimento estrangeiro, a oferta de emprego e a sensação de que São José dos Campos era um dos lugares onde pulsava o coração do “Brasil Gigante””.

## **2.2 Anos 50: São José dos Campos rumo à “cidade referência” do Vale do Paraíba**

Antes ainda da chegada dos militares ao poder, foi a presidência de JK, entre 1956 a 1961, a responsável por incrementar a industrialização brasileira devido ao momento político favorável à obtenção de empréstimos estrangeiros. O Plano de Metas de JK – o chamado “50 anos em 5” – totalmente voltado às infraestruturas fixou-se na ideia de superação do atraso econômico e afirmação da sociedade de consumo.

Com a credibilidade em atrair recursos garantida, as políticas desenvolvimentistas foram diretamente sentidas em São José dos Campos e região não só com a instalação das multinacionais, como também com variadas infraestruturas indo de redes de energia a transportes.

São dessa época no município, a instalação da Eaton e da General Motors (ambas de 1957), Kanebo (1957), Alpargatas (1959), Neiva e Bendix (ambas de 1960), entre outras empresas. Mas, anteriores a JK, vale lembrar que já estavam instaladas no município as multinacionais Johnson & Johnson (1953) e a Ericsson (1954), por exemplo, além da própria Rhodia, do setor químico (SANTOS, A. P., 2006).

Da década de 50, o grande marco foi a inauguração da Rodovia Presidente Dutra, essencial ao escoamento da produção industrial da região do Vale do Paraíba. Da escala nacional à municipal, a rodovia consagrou o rodoviarismo alterando profundamente a dinâmica territorial de São José dos Campos demandando o contínuo ordenamento do espaço em todas as décadas seguintes. Foi ao longo do seu eixo que as indústrias de grande porte se instalaram em amplos e estratégicos terrenos; grande parte destes cedidos pelo próprio poder público local (SOUZA, 2008; SANTOS, A. P., 2006).

As propriedades rurais situadas à margem da Dutra gradativamente se tornaram “objeto de grande especulação imobiliária e, em especial, as glebas mais próximas da área urbanizada [...]” (SANTOS, A. P., 2006, p.51). A partir de então se delinearam grandes vazios urbanos que induziram a fragmentação e a hierarquização atreladas à segregação socioespacial que se revelaria mais tarde. Ainda nas palavras do autor, a cidade de São José dos Campos “foi virada do avesso, crescendo ao sabor das ocasiões, sempre protagonizadas pelas grandes plantas industriais” (Ibid). Ou, como escreveu Costa *et al.* (2008), ao longo da década de 50, ficou evidente a supremacia do setor industrial nos arranjos da nova organização espacial da cidade.

Também da década de 50, o Centro Técnico Aeronáutico (CTA), igualmente postado ao lado da Dutra, sentido SP-RIO, colaborou para potencializar os ares do progresso desenvolvimentista de São José dos Campos devido ao projeto de Oscar Niemeyer. Portanto, de um lado o CTA se configurou como a base rumo à edificação do “complexo-tecnológico-industrial-aeroespacial” (SOUZA; COSTA, 2010, p.87-108) que se daria mais tarde. Do outro, os traços modernistas ultrapassaram os muros daquele que foi o primeiro conjunto militar da cidade, imprimindo marcas no espaço urbano joseense, entre residências, prédios, escolas, sindicatos e indústrias.

“O desenvolvimento modernista presente nos projetos no Vale do Paraíba e em São José dos Campos, nas plantas das fábricas e edifícios, nos jardins e em projetos como o do CTA, tiveram nessa cidade uma função homogeneizadora da paisagem” (LESSA, 2008, p.136). Isso colaboraria com a atração de investidores para além do setor industrial. Ou seja, tornar a cidade mais funcional no arranjo das formas espaciais, seguindo os preceitos modernistas de planejamento urbano da época, beneficiaria também o mercado imobiliário.

É importante destacar que na década de 50 a cidade ainda ocupava parte do platô central e era caracterizada por uma ocupação horizontal em sua totalidade (COSTA *et al.*, 2008). Mas, como a Dutra polarizou a implantação industrial e se deu a corrida para a aquisição das áreas próximas à rodovia, ocorreu a enorme valorização imobiliária das áreas do seu entorno. Ao longo do seu eixo rodoviário - funcionando praticamente como uma avenida -, ficaram os vazios entre os empreendimentos fabris. Enquanto isso, mais distantes da Dutra, em área rural, foram surgindo os loteamentos populares pois era preciso responder à demanda por habitação da classe operária – foi assim que a cidade passou a ultrapassar os limites estabelecidos pela rodovia. Por sua vez, o sistema viário foi apresentando precárias ligações entre os diferentes e amplos platôs que continham as fábricas – dessa forma foi se caracterizando a fragmentação do espaço à medida que se expandia a mancha urbana (SANTOS A. P., 2006).

Deve-se observar que nas proximidades da dinâmica região central, ainda foram destinadas algumas áreas para moradias mais luxuosas. Portanto, as camadas de maior renda ainda ali se mantinham reproduzindo suas vidas em torno da facilitada e acessível infraestrutura existente, além dos serviços (SANTOS, A. P., 2006; FERNANDES, 2010). Ao mesmo tempo, foi também na década de 50 que nasceu a favela Santa Cruz II, no leito da antiga linha férrea em plena área central. O local já continha a favela da Linha Velha que remete à década de 30 quando também já existia, igualmente na região Centro, a comunidade que, atualmente, corresponde ao Jardim Nova Esperança, localizada no Banhado (ROSA FILHO, 2002). Por muitos anos, foi mais popularmente conhecida como “Favela do Banhado”; sua outra denominação atual é “comunidade do Banhado”. Portanto, cabe frisar que populações vivendo em situação precárias faziam parte do espaço joseense antes ainda da fase de maior celeridade de sua industrialização, ou seja, na primeira metade do século passado.

### **2.3 Anos 60: a industrialização se acelera anunciando a consagração do polo tecnológico de São José dos Campos**

Durante a década de 60, assistiu-se ao crescimento do ritmo da industrialização e da urbanização protagonizadas pelas grandes plantas fabris de grupos nacionais e estrangeiros. Em meio à conturbada cena política nacional marcada pelo golpe militar de 64, destacaram-se os investimentos públicos especialmente no setor aeronáutico e aeroespacial que foram delineando o perfil da industrialização joseense (SANTOS, A. P., 2006). “A cidade assumiu importância nacional com a Guerra Fria e com os governos militares [...]” (Ibid, p.68) – por isso, o impulso, sobretudo, do setor bélico aeronáutico.

Ao lado da Avibrás e do Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais (INPE) - ambos de 1961 e implantados ainda antes do regime militar - se instalaram ainda mais empresas como a Tecnasa (1962), a Aerotec (1962) e, finalmente, a estratégica Embraer (1969). O parque industrial, portanto, veio não apenas se ampliando como se diversificando e, estrategicamente, passou a concentrar empresas de três grandes setores: o metalúrgico, o bélico-aeronáutico e o de telecomunicações. Além do mais, a instalação do INPE, “consolidou o caminho iniciado pelo CTA em busca do domínio, do ensino e da pesquisa tecnológica [...]” (Ibid, p.54).

A implantação das fábricas e bairros foi se dando simultaneamente à medida que mais mão de obra chegava à cidade, mas de forma já mais dispersa da malha urbana. Ou seja, claramente a “cidade ultrapassou os limites da Rodovia Presidente Via Dutra, considerada uma barreira física ao seu crescimento físico” (COSTA *et al.* 2008, p. 97). Segundo a autora (Ibid), mais especificamente entre 1962 e 1973, foram evidenciados eixos de crescimento em direção à região Sul (42,2%), outro ao Centro (17,5%) e, outro, em direção à Oeste (16,4%).

Enquanto até a década anterior, 50, a área urbana se limitava ao núcleo antigo, isto é, à área central, na década de 60 ficou mais evidente o aumento da área relacionada à implantação de loteamentos. Inclusive, de acordo com Ademir Pereira dos Santos (2006), foi uma década em que a cidade demandou de grandes obras públicas para resolver a questão da circulação tendo em vista a quantidade de loteamentos isolados. Somam-se a isso determinadas barreiras urbanas como a linha de transmissão de energia elétrica, a ferrovia, o Rio Paraíba do Sul e toda a sua várzea e a própria Dutra que, cada vez mais, teve seu tráfego de veículos intensificado:

caminhões transportando as cargas mediante o advento da industrialização que “modernizava” o país e automóveis transportando pessoas.

Quanto à verticalização, ainda que mais timidamente, teve início na referida década de 60 aquela destinada à habitação. Porém, voltada àqueles de maior poder aquisitivo. Assim, se viram na região Central os primeiros edifícios dispostos entre oito e nove pavimentos (SOUZA, 2000) – tais elementos evocavam o ideal de modernidade sobre a qual São José dos Campos estava cada vez mais envolta. Inclusive, “embutida de novas técnicas e materiais construtivos, a Arquitetura Moderna se fez presente” (PENEDO, 1997, p. 25) na cidade de forma a colaborar com o processo de expansão e especulação imobiliária.

“A ocupação de antigos casarões e quarteirões inteiros alimentou a saga dos empresários” (Ibid, p. 25) embalados pelo ideário modernizante do qual a verticalização fez parte. Segundo Souza (2000), dos anos 60 em diante pôde ser constatado o respaldo do Estado quanto às alterações das legislações urbanas a fim de facilitar a produção da verticalização em seletas áreas da cidade privilegiando, assim, as camadas de maior poder aquisitivo (inicialmente o Centro na década referida, 60; depois, nas imediações deste e, por fim, região Oeste na virada do século como abordará a pesquisa).

Dessa forma, dos anos 60 em diante, progressivamente, foi ganhando ainda mais força o mercado imobiliário bem como as construtoras, as incorporadoras e demais setores envolvidos. Já não se tratava mais apenas da terra tendo seu valor, mas sim, do valor também enquanto terra edificada – também verticalmente - em área bem infraestruturada. Aspecto este, como já visto, essencial por decretar diferentes localizações intraurbanas e a competição pela apropriação do espaço. Conforme apontado por Costa *et al.* (2008, p. 107), “[...] os investimentos no ramo da construção civil, que eram uma realidade no cenário nacional, se repercutiam em São José dos Campos”.

Em se tratando da apropriação do espaço fora do seletivo mercado legal e as ações do poder público para lidar com a situação, registra-se que é de 1967, a primeira ação documentada sobre as favelas segundo Rosa Filho (2002). Elmano Ferreira Veloso, prefeito à época, comprometeu-se em indenizar parte dos moradores da favela da Linha Velha, localizada no Centro, “mediante sua saída do local para a construção da avenida Fundo do Vale. [...] *aparentemente* (itálico do autor) as favelas não constituíam um problema grave e público à cidade. Mas, esta ação revela que o

problema despontava” (Ibid, p.70). Anos mais tarde, de fato, como se verá mais adiante, parte das famílias foram transferidas de local.

Ao final dos anos 60, a população total era de 77.533 habitantes, sendo 73% desta urbana (SOUZA, 2008, p.41). Na década seguinte, seria colocado em prática seu Plano de Desenvolvimento Integrado (PDI) criado em 1969. PDI este elaborado dentro dos preceitos da cidade a ser gerida com eficiência e, dessa forma, técnicas seriam capazes de resolver os problemas urbanos – tratava-se do “tecnoburocratismo desenvolvimentista [...] um urbanismo que deve contribuir à superação do subdesenvolvimento” (RIBEIRO; CARDOSO, 1996, p.69).

#### **2.4 Anos 70: a metamorfose de São José dos Campos sob a égide do milagre econômico**

Foi a partir de 1970, mais especificamente, que São José dos Campos passou a atender aos planos estratégicos dos militares no poder (LESSA 2001), que se incumbiram de prosseguir, no Brasil, com a implantação da indústria pesada e de infraestrutura necessárias “à formação dos setores produtores de bens intermediários, de bens de consumo e de capital” (CANO, 1995 apud SANTOS, A. P., 2006, p. 31). Vieira *et al.* (2011, p.56) ainda ressaltam que o “período militar marcou uma forte vinculação da geografia com as demandas desenvolvimentistas do país, ampliando os estudos sobre planejamento regional e o uso sistemático de estatísticas pelos órgãos oficiais de planejamento”. Ademais, Santos (2018) lembra que nos países subdesenvolvidos, regimes fortes, frequentemente militares, foram indispensáveis ao financiamento da nova ordem produtiva, mas às custas de enormes sacrifícios da população envolvida – por isso, a importância da criação de “uma psicoesfera tendente a aceitar as mudanças como um sinal de modernidade” (Ibid, p. 117) e, conseqüentemente, com menor resistência ao projeto político e econômico em curso.

Segundo Lessa (2001), ao se iniciar a ditadura, um dos principais anseios dos militares era o de dotar o país com recursos petrolíferos próprios buscando, no chamado “milagre econômico”, as bases para tal empreendimento. A refinaria da Petrobrás Henrique Lage, iniciada em 1974 e inaugurada em 1980 na região Leste de São José dos Campos, foi fruto do respectivo desejo. A estatal cumpriu, assim, “uma das metas do II Plano Nacional de Desenvolvimento (PND), que era de suprir a

demanda dos estados de São Paulo, Mato Grosso do Sul e partes dos estados de Minas Gerais e Paraná em relação aos derivados de petróleo” (SOUZA, 2008, p.53).

Portanto, observa-se que os PNDs, peças-chave do ciclo desenvolvimentista do país, voltados aos ajustes estruturais da economia brasileira e amplamente apoiados no planejamento regional, incidiram diretamente sobre São José dos Campos; em específico o II (1975-1979). Como este abordava uma política de apropriação tecnológica, “esforços e recursos em ciências e tecnologia foram parcialmente veiculados para centros de Pesquisa & Desenvolvimento (P&D) estatais e militares, que assumiram uma posição central na estrutura do desenvolvimento científico-tecnológico brasileiro” (BECKER; EGLER, 2003, p.133). Os autores ainda explicitam o Vale do Paraíba do Sul como “*locus* do projeto geopolítico moderno” (Ibid, p. 34), relevando que o CTA, braço do Ministério da Aeronáutica, estava ali instalado desde 1950, especificamente em São José dos Campos.

Para além da liderança regional sob forte intervenção estatal, o município “assumiu a condição de cidade-vitrine do milagre econômico (1968-78) conduzido pelos militares, o que acentuou a migração” (SANTOS, A. P., 2006, p. 70). Nos anos 70, vieram se agregar ao parque industrial empresas como a Matsushita (1970), Hitachi (1973), Phillips (1974) e a Kone (1976) – todas de aparelhos elétricos e eletrônicos para consumo doméstico e construção civil. Do setor alimentício, se instalou a Petybon (1974) e, reforçando o setor químico, chegou a Monsanto (1975). Dos representativos setores bélico e aeronáutico, o município assistiu à criação da Engesa (1974), da Neu Aeronáutica (1976) e da Helibrás (1978).

Em termos comparativos para se ter uma ideia do desenvolvimento industrial de São José dos Campos, na década de 70, as cidades vizinhas, Jacareí, Caçapava e Taubaté possuíam 385 estabelecimentos industriais e empregavam 14,2 mil pessoas segundo levantamentos organizados por Costa (2007, p. 29) baseados no Censo Industrial de 1970. Já São José dos Campos, contava com 275 estabelecimentos e empregava 17,8 mil pessoas (Ibid). Embora as citadas vizinhas bem como outras cidades valeparaibanas também compusessem o estratégico processo de interiorização industrial de São Paulo, São José dos Campos despontava no crescimento acima da metrópole e da média nacional. Em termos populacionais de 1950 a 1970, seu aumento foi de 237%, segundo dados do IBGE organizados por Souza (2008).

É preciso também pontuar que, espacialmente, ao longo do eixo da Rodovia Dutra, as indústrias também estimularam o processo de conurbação no qual São José dos Campos foi se avizinando de suas vizinhas Caçapava e Jacareí. Logo, à medida que a produção industrial da grande São Paulo se dispersava revelando a fragmentação do espaço produtivo industrial dentro de uma nova ordem de controle do conjunto da produção (LENCIONI, 1988), o Vale do Paraíba se dinamizava, sendo São José dos Campos sua maior expressão. Com isso, não apenas São José dos Campos, mas todas as cidades do Vale do Paraíba que passaram a sediar as indústrias, foram o destino de expressivos fluxos migratórios.

Atraindo desde mão-de-obra das mais variadas a investidores, em São José dos Campos, “assistiu-se a um vertiginoso processo de urbanização com impressionante crescimento de sua população” (SANTOS, A. P., 2006, p. 32), evidenciando a “revolução demográfica” (SANTOS, 2018) que marcou o Sudeste sobretudo. Ao mesmo tempo, eram os prenúncios de uma típica “urbanização corporativa” (Ibid, 119-125) na qual o “próprio poder público torna-se criador privilegiado de escassez” (Ibid, p.123). A questão habitacional, como se verá mais adiante, será um concreto exemplo disso.

Em termos de planejamento regional datam também dos anos 70, o Consórcio de Desenvolvimento Integrado do Vale do Paraíba (CODIVAP), de 1971, e o Plano Regional do Macroeixo Paulista, de 1978. De interação com o II PND e alinhados à ideia do planejamento territorial enquanto um conjunto articulado de ações, ambos “buscavam disciplinar as relações socioterritoriais para viabilizar e mesmo otimizar as soluções para as deseconomias de aglomeração às quais São Paulo capital parecia destinada, por seu processo de concentração urbano-industrial” (LESSA, 2008, p.144). O trecho de um dos documentos do Plano Regional do Macroeixo Paulista revela bem o fato:

[...] o governo nada mais fez que oficializar a importância estratégica que a região do Macroeixo, principalmente o Vale do Paraíba, assume no processo de desenvolvimento do estado, quer pela sua privilegiada posição espacial ligando os 2 maiores centros urbanos do país, quer pela sua característica de região receptora de parte da desconcentração industrial, com consequências nem sempre desejáveis. Nesse sentido, procurando adequar os interesses sociais e privados com o disciplinamento da ocupação urbana na área, procura o governo do Estado já há muito consciente dessa necessidade, estabelecer diretrizes de ação territorial que viabilizem a concretização desses objetivos, ajustando-as, inclusive, às

proposições do Governo Federal, consubstanciadas no II PND (Governo do Estado de São Paulo, 1978:3). (Ibid, 2008, p. 144).

Apesar dos dois citados planos, bem como do próprio PDI para São José dos Campos (de 1969 e posto em prática em 1971), coordenado pelo arquiteto Jorge Wilhein, por meio da SERETE S.A Engenharia, a cidade atravessou a década de 70 com profundas transformações refletidas na produção de seu espaço – transformações estas que incluem o crescimento de desigualdades sociais em meio à celeridade econômica. Inclusive, para Lessa (Ibid), sobre o respectivo PDI em específico, este não era apenas para ajustar a cidade a novas estruturas maiores do planejamento regional. “Ele satisfazia às necessidades do setor imobiliário num novo processo de geração de mais-valia fundiária. Esse plano abre novas áreas na cidade e requalifica as antigas [...]” (Ibid, p. 143).

Junto ao diversificado parque industrial, portanto, com muito mais força do que a década de 60, ganharam notável impulso os setores econômicos complementares como os empreendimentos imobiliários tendo em vista a expansão populacional. No entanto, assistiu-se a uma “dinâmica de ocupação territorial que reproduziu o modelo de expansão periférica e de inclusão precária simultaneamente à qualificação de áreas urbanas nobres e “planejadas” pelo capital imobiliário” (RESCHILIAN, 2010, p.170). Ou seja, a maneira de atender à expansão populacional veio sendo feita de forma distinta - dentro da mesma potente cidade - conforme os grupos sociais. Um reflexo do modelo nacional de desenvolvimento vigente pautado na concentração de riquezas.

Como escreveram Elias e Vianna,

a apropriação desse espaço e sua (re)produção, pautada pela questão econômica, deu-se sob a égide do desenvolvimento. O manto tecnológico encobriu as questões sociais. O crescimento econômico, simultaneamente concreto e mítico, e as relações sociais, apaziguadas sob a hierarquia e disciplina que regiam a construção do espaço, deram um sentido racional ao projeto de modernidade que se consolidava, ao qual se atribuía o sentido do novo, do progresso, do futuro. (2007, p. 1305).

Em meio à égide do “milagre econômico”, na década de 1970, houve na cidade um enorme crescimento da demanda por habitação que acabou por contribuir mais ainda com o aumento do preço da terra em áreas dotadas de infraestrutura. Isso fez crescer a pressão rumo a áreas distantes (terras rurais), porém, com preços mais

acessíveis, estimulando seu loteamento (SANTOS, A. P., 2006; COSTA *et al.*, 2008). De acordo com estudos de Costa *et al.* (2008), houve um grande avanço em direção à região Sul que evidenciou a maior taxa de crescimento urbano mais especificamente entre 1973 e 1985 e tratou-se de um crescimento incentivado pela própria Lei de Zoneamento proposta em 1980. A região Leste também apresentou expressivo crescimento (34,1%) seguidamente à Sul (43,3%).

Na região Sul, entre os loteamentos abertos estão o Bosque dos Eucaliptos, Jardim Colonial, Jardim Satélite, Cidade Jardim e Morumbi, entre outros. Surgiram também alguns projetos habitacionais criados pelo município para atender a população de baixa renda (destaque ao conjunto habitacional Elmano Ferreira Velloso, no Campo dos Alemães, na zona Sul, consolidado na década de 80). Entretanto, ainda assim, se via o “flagrante desequilíbrio no número de unidades residenciais disponíveis para as diferentes camadas sociais” (COSTA *et al.*, 2008, p. 99). Afinal, por mais que mudanças tivessem ocorrido na Lei de Zoneamento logo no começo da década de 70, a fim de estimular a verticalização e o adensamento, isso “favoreceu a construção maciça de residências e apartamentos para a classe média, valorizando assim, as terras dentro do perímetro urbano” (Ibid, p.99) – aspecto que potencializou, posteriormente, no início da década de 80, a explosão de loteamentos irregulares principalmente na região Leste, explicitando o comprometimento decadente do Estado perante às populações mais despossuídas que também compunham a força de trabalho da industrializada São José dos Campos.

Conforme levantamentos de Rosa Filho (2002), em 1970, a população moradora de favelas era de 1.926 pessoas agregadas em 430 barracos. O número de pessoas chegou a 3.721 dez anos depois, 1980. No entanto, dos 04 núcleos de favelas existentes em 1970, 03 se localizavam na área central, próximos uns dos outros (além da favela do Banhado e da Linha Velha situadas no Centro, havia também a da Vila Guarani. A favela do Vidoca, no caso, era a única fora do Centro). Tal realidade espacial se alterou profundamente com o passar dos anos: “as favelas, em 1977 [...] se espalharam para locais mais afastados” (Ibid, p. 55), totalizando 12 núcleos.

Foi uma década, portanto, de expressivos contrastes sendo que a partir de 1976, oficialmente, se iniciaram se os programas habitacionais subsidiados pelo Estado na cidade a fim de resolver um problema que ele próprio veio gerando e acentuando anos depois.

O problema habitacional em São José dos Campos, sobretudo, localizava-se, segundo a Prefeitura Municipal, no crescimento das camadas sociais cuja renda familiar *era inferior a três salários mínimos* (itálico do autor). O aumento desta população se dá em perspectivas variáveis devido à baixa remuneração dos segmentos dos trabalhadores não especializados em serviços industriais e institucionais na cidade. (ROSA FILHO, 2002, p. 72).

Enquanto isso, materializando as expressões da modernidade industrial que não se estendia a todos, ainda nos anos 70, na dinâmica região Centro, a verticalização, ganhou ainda mais reforço sendo legitimada pelo próprio poder público. Porém, notou-se seu deslocamento interno à própria região: foi se transferindo para as imediações da Vila Adyana e Vila Ema que correspondiam à antiga zona sanatorial (SANTOS, A. P., 2006; SOUZA, 2000). Tal localização foi se tornando a espécie de “novo centro” preferido e atomizado pelas elites que, então, abandonaram a zona núcleo da respectiva região central. Estava aberto o caminho para o direcionamento de qualificadas infraestruturas naquela área da cidade e o consequente estabelecimento de uma privilegiada localização que se mantém até hoje sendo desfrutada por população de alto poder aquisitivo – como dito por Villaça, eram as elites produzindo o “perto” para si à medida que se estabeleciam em novo núcleo que, rapidamente, contaria com comércios, serviços e qualificados equipamentos urbanos. O “longe”, então, era produzido para as populações mais carentes: os conjuntos habitacionais seriam representativos de tal realidade.

Também nas proximidades do Centro nasceram bairros de alto padrão como o Jardim Esplanada I e II, Jardim Nova Europa e Jardim Nova América – todos em vazios que existiam na área central, posicionados rumo à região Oeste. Segundo Costa e Maria (2010), tratou-se do desejo, das faixas de renda mais alta, de se alocarem em áreas mais tranquilas e homogêneas socialmente. Afinal, a zona núcleo do Centro veio se caracterizando por certa agitação tendo em vista a maior propagação circulatória de pessoas e serviços. Naquela década, 70, viriam a ser deslocados também da zona núcleo do Centro o Fórum e o prédio da prefeitura (SANTOS, A. P., 2006), representando, portanto, o igual deslocamento das instituições de uso público. O Fórum em particular deslocou-se mais uma vez depois da virada do século situando-se em bairro da região Oeste (Aquarius) hoje marcado pela ocupação vertical dominada por populações de alta renda.

Sendo no espaço as formas e normas um “conjunto indissociável” (SANTOS, M., 2006), viu-se, portanto, ao longo dos anos 70, o poder público junto ao capital privado apressando-se em arranjos nas leis de uso e ocupação do solo favorecendo o deslocamento espacial das camadas mais abastadas (um deslocamento voluntário). Aspecto que diz respeito não apenas à produção vertical do espaço, mas também aos horizontais condomínios de luxo, em grandes glebas, que duas décadas mais tarde, anos 90 em diante, ganharam força, sobretudo, na dita região Oeste sob o ideal de moradia também mais segura, isto é, “protegida” quando à violência social (COSTA; MARIA, 2010).

Às camadas detentoras de automóveis privados não era um problema afastar-se geograficamente dos serviços e trabalho mais concentrados no Centro - eficientes infraestruturas viárias de acesso lhes foram garantidas recortando, dessa forma, ainda mais o espaço e, assim, retroalimentando a especulação sobre os vazios urbanos e fazendo aumentar o tamanho da cidade. Como lembra Santos, “as cidades são grandes porque há especulação e vice-versa; há especulação porque há vazios e vice-versa; porque há vazios as cidades são grandes” (2018, p.106). As obras viárias, portanto, integram o respectivo jogo que se encarrega de “esparramar” a cidade à medida que esta, ao mesmo tempo, se secciona para atender à fluidez do automóvel privado acima de tudo (como antes exposto, nesta dissertação, relevando-se a própria conjuntura nacional).

Não por acaso é da década de 70 é o projeto do Complexo *Viário* Sérgio Sobral de Oliveira mais conhecido como “Anel Viário”. Foi o marco da “cidade progresso” (MIURA, 2006) em todo o Vale do Paraíba – um verdadeiro ícone representativo da modernidade vigente, à época, em São José dos Campos. Ou melhor: representativo do modelo de desenvolvimento urbano que o município propunha. Emblemático da cultura rodoviarista e envolvendo uma pesada infraestrutura, a obra, entregue em fins dos anos 90, era a promessa para a resolução dos problemas de circulação uma vez que suas etapas de execução, a médio prazo, permitiriam ligar as diferentes regiões da cidade ao Centro. Ligações estas que, entre algumas, não só viriam a tomar fundo de vales comprometendo a circulação de cursos d’água e ecossistemas associados, como remover populações ao longo do caminho – como ocorreu, de fato, com a favela Linha Velha, em 1976, para que pudesse ser construída a avenida Teotônio Vilela, mais popularmente chamada de avenida “Fundo do Vale” (ROSA FILHO, 2002). Esta é emblemática porque se tratou da primeira desocupação em que o apelo viário

enquanto elemento promotor de desenvolvimento compôs a narrativa acerca da necessidade da desocupação em prol do bem público (não que o urbanismo higienista, da fase anterior, não tivesse tido práticas e discursos semelhantes, mas a obra do Anel Viário foi a primeira, na cidade, em termos de grande infraestrutura voltada à circulação). Dali, a favela foi então transferida para conjunto habitacional a dez quilômetros de distância do Centro – o Conjunto Habitacional São Judas Tadeu, na região Sudeste. Ressalta-se que o PDI de 1971 tinha entre suas diretrizes tal relocação (COSTA, 2007, p.100) tendo em vista a relevância política do conjunto do anel viário para o desenvolvimento urbano da cidade. Mas,

a remoção de moradores de fato da área central para a periferia, viria modificar e dificultar suas vidas. A acessibilidade a equipamentos urbanos e sociais ficava mais difícil. A partir de então, esses moradores passavam a depender de transporte próprio ou coletivo para se locomoverem ou para o emprego ou para quaisquer outros afazeres no centro da cidade ou em outro local. O acesso à saúde, à educação ou lazer, também ficava mais difícil. A população sentia-se *obrigada* (itálico do autor) a permanecer nessas áreas afastadas, pois sua condição econômica dificultava deslocamentos (ROSA FILHO, 2002, p. 72).

Anos mais tarde outras situações similares ocorreram a fim de prosseguir com as conexões do projeto do Anel Viário como, por exemplo, a remoção da favela do Vidoca, na Zona Sul, Jardim Satélite, nas proximidades da Rodovia Dutra. Era São José dos Campos reproduzindo, fielmente, o “modelo rodoviário urbano que é fator de crescimento disperso e espraiamento da cidade” (SANTOS, 2018, p. 106) sobre o qual se apoia a especulação. Afinal,

havendo especulação, há criação mercantil de escassez e acentua-se o problema do acesso à terra e especulação, e os dois juntos conduzem à periferização da população mais pobre [...]. As carências em serviços alimentam a especulação, pela valorização diferencial das diversas frações do território urbano. A organização dos transportes obedece a essa lógica e torna ainda mais pobres os que devem viver longe dos centros, não apenas porque devem pagar caro pelos seus deslocamentos como porque os serviços e bens são mais dispendiosos nas periferias. E isso fortalece os centros em detrimento das periferias, num verdadeiro círculo vicioso. (Ibid, p.106).

## **2.5 Anos 80: salto populacional, economia informal e os disparates da cidade tecnológica**

Ao adentrar na década de 1980, São José dos Campos já apresentava uma consolidada industrialização ainda que fosse assistir a certa desaceleração industrial em anos seguintes. Assim, a cidade se transpôs do meio técnico, durante o primeiro momento de sua industrialização, ao “meio técnico-científico-informacional” (SANTOS, M., 2006, p.156-175) durante a segunda metade do século passado, inserindo-se no mercado global como “[...] cidade produtora e difusora de alta tecnologia relacionada ao setor aeroespacial” (SOUZA; COSTA, 2010, p.90).

É fundamental destacar que a atividade industrial impulsionou o desenvolvimento do setor terciário sobretudo dos anos 80 em diante ampliando os possíveis trabalhos a serem realizados na cidade – aspecto que se liga diretamente à movimentos migratórios. Afinal, nem todos apresentavam qualificações suficientes para alçarem determinados postos industriais. Conforme apontado por Rosa Filho (2002), entre o contingente considerável de mão de obra altamente qualificada ou semiquificada que veio atender às necessidades do parque industrial que se expandiu, “também foram atraídas para o mercado local, parcelas significativas de migrantes com pouca ou nenhuma qualificação profissional” (2002, p.87). Reside aí a importância de se compreender a industrialização enquanto complexo fenômeno social que acentua cada vez mais a divisão do trabalho à medida que as cidades se expandem (SANTOS, 2018).

Nesse sentido, em meio aos novos arranjos socioeconômicos provocados pela recessão econômica, terceirizações e desemprego, o mercado informal se acelerou em São José dos Campos junto também do aumento das pequenas empresas. Tratou-se de um período marcado por profundos desequilíbrios, redemocratização do país, descentralização do Estado e amplos processos de privatizações frente às desestatizações – eram as políticas neoliberais globalmente em curso. Tudo isso foi sentido diretamente pelo Vale do Paraíba e São José dos Campos tendo em vista a redução das verbas governamentais destinadas às compras para os setores aeronáutico, espacial e de defesa, dependentes das economias oficiais (SANTOS, A. P., 2006).

Houve também o declínio dos recursos destinados ao desenvolvimento de pesquisas tecnológicas. Assim, o cenário de desaquecimento industrial ao lado do

desemprego causou a reestruturação das empresas e das relações de trabalho: cargos e postos que desapareceram, empresas que diversificaram a produção e redirecionaram-se para segmentos diversos e, também, aquelas que sucumbiram. Em suma: foi um período com sinais de estagnação da pujança econômica que teve seu auge na anterior década de 70 (SANTOS, A. P., 2006; MANOLESCU; KROM, 2008). Porém, prosseguiu o crescimento demográfico devido ao crescimento vegetativo da população: a década de 80 se abriu com 276.901 habitantes correspondendo à população urbana, ou seja, 96% do total. Dez anos depois, seriam 425.511 habitantes urbanos, correspondendo, igualmente, a 96% do total (SOUZA, 2008).

O mercado informal potencializado pelo desemprego impulsionou em São José dos Campos, portanto, o dito “circuito econômico inferior” (SANTOS, 2005). Como explica o autor, um dos dois circuitos – o “circuito econômico superior” configurado a partir da industrialização em São José dos Campos - é resultado direto da modernização e o outro também é resultado desta, mas um “resultado indireto” (Ibid, p. 96). Ambos os circuitos têm a mesma origem, o mesmo conjunto de causas e ambos são interligados. Há também que se considerar aquela mão de obra que sequer chegou a ser absorvida diretamente pela indústria antes mesmo do seu processo de desaceleração, mas que afluiu para a cidade tendo em vista a sua expansão e a possibilidade de, ali, gerar algum capital ainda que por meio da informalidade e/ou da ocasionalidade. Assim, dialeticamente os circuitos de economia inferior e superior interagiram produzindo o espaço e fluxos de capital - este, porém, distinto quanto à sua distribuição na cidade para atender às necessidades da população.

A presença de uma massa populacional com salários muito baixos, dependendo do trabalho ocasional para viver, ao lado de uma minoria com altos salários, cria na sociedade urbana uma distinção entre os que têm permanente acesso aos bens e serviços oferecidos e os que, mesmo apresentando necessidades similares, não podem satisfazê-las. (Ibid, 2005, p. 95).

Isso posto, leva-se a refletir sobre o quanto a desaceleração industrial implicou, mais ainda, nas alterações do espaço quanto ao uso da cidade por diferentes sujeitos, indo da moradia à utilização das infraestruturas produzidas (os meios de consumo coletivos). Não por acaso, nos anos 80, a cidade viu se acentuarem os problemas ligados à habitação já como resposta das políticas da década anterior voltadas a ofertar moradia com ênfase às camadas de renda mais alta.

Para Ademir Pereira dos Santos (2006, p. 72), na década de 80, estavam aflorados os “efeitos sociais e ambientais que caracterizaram uma verdadeira ressaca, devido ao “desaquecimento” da industrialização promovida pelo “milagre””. Com isso, a população assistiu também a uma série de “tombamentos estaduais e municipais, devido à criação de leis de proteção ao patrimônio histórico e ambiental que protegeram a encosta central e área do banhado da especulação imobiliária” (Ibid, p. 72). O autor relembra que em meio ao crescimento dos loteamentos e condomínios horizontais houve também aqueles que se instalaram em plena várzea do Rio Paraíba do Sul. “Outros atravessaram o Rio Paraíba como a “cidade”, projetada para 120 mil pessoas, chamada Urbanova (1983)” (Ibid, p.72), na região Oeste.

Logo as leis – destaque à criação da Área de Proteção Ambiental (APA) do Banhado<sup>11</sup> – se consolidaram como uma tentativa da sociedade civil de frear futuros empreendimentos que comprometessem o equilíbrio ambiental. No entanto, se vê que o próprio poder público ora se apoia na respectiva lei ambiental para justificar a retirada da comunidade do Jardim Nova Esperança, na região Centro, ora se apoia no ideal que estabelece um Plano Macroviário<sup>12</sup> enquanto bem público necessário à circulação para que se justifique a construção de mais avenidas em plena APA – destaque à Via Banhado integrante do citado plano (SÃO JOSÉ DOS CAMPOS, 2015b, p.71-72). Tal disputa pela área do Banhado, no Centro, está travada, portanto, há décadas tendo em volta longos conflitos e ações judiciais entre o poder público e a comunidade local retratando que “alguns lutam pelo direito à cidade e outros por ganhos extras advindos de atividades que são especulativas, na maior parte das vezes (MARICATO, 2010, p.14).

Sobre o crescimento da mancha urbana que foi se ampliando à medida que os loteamentos nasciam (regulares ou não), um aspecto a ser assinalado mediante a recessão e aos novos arranjos industriais e produtivos dos anos 80 diz respeito ao surgimento do loteamento Chácaras Reunidas, na região Sul (SANTOS, A. P., 2006). Foi – e segue sendo - um aglutinador de microempresas e pequenas indústrias expressando a terceirização que marcou o período dentro de um contexto das flexibilizações das relações de trabalho e rebaixamento dos salários. Isso reforça o

---

<sup>11</sup> A área do Banhado foi instituída como APA pela Lei Municipal No. 2.792/1984 (SÃO JOSÉ DOS CAMPOS, 1984) e pela Lei Estadual No. 11.262/2002 (SÃO PAULO, 2002).

<sup>12</sup> Mais adiante, serão apontadas algumas particularidades do respectivo plano sempre muito valorizado dentro da proposta de desenvolvimento urbano da PMSJC.

quanto a terceirização é um fenômeno “estritamente ligado à urbanização” (GOMES; OLIVEIRA, 2010, p. 45).

Para além das questões de moradia ampliadas em todas as direções, a cidade fragmentada, portanto, também compreendeu essa nova forma espacial: em vez dos enormes espaços fabris concentradores de toda a cadeia produtiva, espaços menores, desmembrados e especializados em diferentes partes. Mas, conforme normativas que os estabeleceram em locais específicos da cidade – localizações, neste caso, como lembra Villaça (2001) distantes dos bairros que concentram as camadas de maior poder aquisitivo.

Sobre os loteamentos irregulares que se proliferaram sobretudo na região Leste durante os anos 80, Costa *et al.* (2008) explica que embora seus vazios situados em áreas de expansão urbana tivessem sido destinados a atender a demanda residencial conforme o Zoneamento de 1980, uma lei instituída pelo poder público obrigava os empreendedores a instalar, junto com o loteamento, toda a infraestrutura; empreitada que elevou o custo dos lotes urbanos – ficou limitada, então, a oferta de lotes populares. Os loteamentos foram abandonados pelos empreendedores, servindo à ocupação da população de baixa renda. Era evidente a “falta de uma política habitacional viável ao seu poder econômico” (Ibid, p. 99) mesmo em áreas da cidade mais afastadas por mais que o poder público tentasse novas investidas.

Houve, por exemplo, a retração do perímetro urbano em meados da década de 1980 e o poder público procurou diminuir os encargos dos empreendedores, mas lhes cabia a obrigação de criar loteamentos para atender exclusivamente à população de baixa renda (até 03 salários-mínimos). De nada adiantou. A iniciativa privada se desinteressou e, novamente, a população de baixa renda foi desfavorecida. Houve tentativas também investindo na extinção das zonas de expansão a fim de ocupar os vazios na malha urbana, entretanto, o valor da terra no perímetro urbano continuava elevado selecionando, assim, quem teria seu acesso. Estava cada vez mais explícita a situação em que a terra enquanto mercadoria, é capaz de gerar renda fundiária e imobiliária num contexto em que a força de trabalho necessita de espaço para viver. Segundo Harvey, trata-se da terra apresentando-se como condição de vida para a força de trabalho e, ao mesmo tempo, “condição de produção para o capital” (1982, p.08).

Como reforça Maricato (1996, 2001, 2010 e 2020) a moradia ilegal é fruto da impossibilidade de se poder praticar a compra da casa no mercado legal. Assim, “as

novas favelas e loteamentos ilegais surgem nas terras vazias desprezadas pelo mercado imobiliário” (MARICATO, 2001, p. 83). Mas, basta as terras serem valorizadas – por exemplo, por meio de infraestruturas viárias - para que o cenário se altere por completo implicando ou em remoções forçadas e violentas ou em maior controle/fiscalização por parte do Estado para que não ocorram as ocupações.

Em resumo, todas as operações em São José dos Campos não contiveram o avanço da população para locais cada vez mais distantes do centro contribuindo para o surgimento de novos loteamentos ilegais com bem maior expressão na região Leste do que na região Sul. Todavia, para Costa *et al.* (2008) ocorreu certa diferença entre os dois vetores de crescimento: a “zona Sul se caracterizou por uma ocupação mais organizada devido a uma participação maior da Administração Pública [...]” (Ibid, p. 100). Sobre a Leste, houve um esquecimento total pelo poder público o que “viabilizou a ocupação por parte da população de baixa renda pois o preço da terra era menor que em outras partes da cidade” (Ibid, p. 100).

Em 1986, segundo Rosa Filho (2002, p. 57), não por acaso, as favelas computavam 13 núcleos que somavam 3.110 moradores. Tais dados corroboram, portanto, o exposto anteriormente acerca das defasagens quanto ao acesso à moradia por mais que tivessem entrado em curso os projetos habitacionais da PMSJC. Ou seja, não se tratava apenas de responder às demandas por habitação, mas de conter o avanço das favelas e promover a erradicação das existentes sobretudo na região Centro – por isso, a criação do Plano de Desfavelamento datado de 1977 quando o número de habitantes em favelas, naquele ano, foi de 3.643. Logo, os projetos de habitação popular integraram o respectivo plano, pois a intenção do poder público era que no decênio seguinte o problema das favelas estivesse solucionado – fato que não vingou, pois vide seu número passados 10 anos da ação.

Elaborado por duas sociólogas, Maria Lúcia Braga Pereira e Dirce Facci, que integravam a equipe técnica da PMSJC, a princípio, o Plano de Desfavelamento apresentava uma proposta de reurbanizar as favelas da cidade, mas “[...] na prática os interesses imobiliários associados aos interesses dos dirigentes do poder executivo municipal estiveram acima dos interesses da equipe técnica que elaborou o plano” (Ibid, p. 71). Com isso, acabou prevalecendo a remoção a favor de um saneamento ambiental e também moral que, de certa forma, reproduziram o urbanismo higienista do começo do século, mas, dessa vez com fins especulativos bem mais ampliados e aliados também das infraestruturas de transporte.

Quanto à localização das moradias populares que integraram o respectivo plano e as lógicas que as envolviam, em sua maioria, refletiram a realidade brasileira, conforme escrito por Maricato:

os conjuntos habitacionais de promoção pública foram localizados em áreas desvalorizadas, em zonas rurais ou periféricas, alimentando a manutenção de vazios e a expansão urbana horizontal. Dessa forma a política pública preservava as áreas mais valorizadas para o mercado privado e alimentava a especulação imobiliária. (2001, p.85).

Há que se pensar que a população que é levada a viver em conjuntos habitacionais promovidos pelo Estado correspondem àquelas que, muitas vezes, se deslocam involuntariamente pelo espaço urbano o que inclui as partes ilegais da cidade por serem locais correspondentes às suas condições financeiras limitantes. Já os voluntários, ao contrário, vão em busca de exclusividade espacial podendo escolher, portanto, desde suas localizações até os tipos de moradia; se vertical, se horizontal, se em condomínios privados ou não (mas, a preferência das camadas de maior renda, irrefutavelmente, passou a ser as formas privadas dos anos 80 em diante).

Portanto, ambos os deslocamentos, voluntários e involuntários, foram coexistindo em São José dos Campos e, consagraram, na década seguinte não só o “centro das elites” conforme a denominação de Villaça trazida anteriormente para a dissertação, como também as diferentes possíveis formas de habitar tal localização estratégica – no caso, a região Oeste (COSTA; MARIA, 2010). Essa região “se adapta, por assim dizer, às diferentes faixas privilegiadas” (Ibid, p.137). Diz-se assim porque possui tanto uma parte de seu território (bairro Aquarius) marcada por expressiva ocupação vertical e bem provida de comércios e serviços - e, além do mais, próxima da parte mais enobrecida do Centro -, como também uma ampla área (bairro Urbanova) um pouco mais distante dominada pela presença de condomínios horizontais de diversas tipologias (entre estes, por exemplo, há aqueles com lotes acima de 1.000 m<sup>2</sup>). Com o apoio normativo promovido pelo Estado quanto ao uso e ocupação do solo, isso revela a versatilidade do mercado imobiliário em atender diferentes demandas de um mesmo grupo social - aspecto totalmente oposto quando se trata dos grupos que correspondem aos deslocamentos espaciais involuntários, fadados aos programas habitacionais (principalmente aqueles destinados às faixas de renda menor).

Além da localização distante das áreas mais dinamizadas da cidade, há que se considerar a própria precariedade da moradia em si, que vai desde a qualidade da habitação até as suas dimensões e formatos impedindo, por vezes, práticas culturais do núcleo familiar, como por exemplo, manter hortas em quintais (ROSA FILHO, 2002; RESCHILIAN, 2010).

## **2.6 Dos anos 90 à entrada no século 21: a desaceleração industrial e os resultados da predominante mercantilização do solo**

A desaceleração industrial sentida ao longo da década de 80, prosseguiu no início dos anos 90 em meio à onda de privatizações que marcou o país. Foi em fins da respectiva década que a situação se alterou, mas relativamente, pois o setor industrial foi bastante reconfigurado respondendo às premissas do neoliberalismo. Com isso, toda a região do Vale do Paraíba sentiu as consequências dos novos padrões internacionais vigentes ditando a competitividade industrial. Logo, o *just in time* impôs novas cadeias produtivas reduzindo uma série de custos.

Expressões deste tipo de produção foram as empresas do setor de telecomunicações: em 1997, São José dos Campos recebeu a Tecsat e, em seguida, a Century (1998), a Solectron (1999) e, também, a Sanmina (1999). As características destes empreendimentos eram a assimilação dos novos conceitos produtivos, equipamentos miniaturizados e automatizados, poucos funcionários, ambientes limpos e rigidamente controlados – empresas típicas da “terceira industrialização” segundo Ademir Pereira dos Santos (2006, p.56-57), que, por sua vez, também limitavam o acesso da mão de obra tendo em vista também a necessidade de conhecimentos mais especializados (MANOLESCU; KROM, 2008).

O fato é que em 1995, segundo levantamentos de Souza (2008), os setores de serviço e comércio, em conjunto, ultrapassaram a ocupação industrial, pois representaram 54,5%. O que foi constatado é que o setor terciário do período de 1985 estendendo-se ainda até 2006 teve um aumento dentro da representação do mercado de trabalho: passou de 41% para 63,2%. Ou seja, foi aquele que passou a empregar mais (uma realidade que se mantém).

Mas isso não implicou na redução da participação do setor industrial na economia do município” (Ibid, p.54). O que houve, no caso, em decorrência das novas reestruturações produtivas com a desaceleração do crescimento foi a “distribuição das

indústrias segundo o tamanho: de 1980 a 2004 o número de empresas de tamanho grande diminuiu 96%, enquanto as empresas de médio porte aumentaram 58% e as micro e pequenas empresas 155%” (MANOLESCU; KROM, 2008, p. 166).

Cabe pontuar que, as citadas novas indústrias – aquelas mais expressivas - instalaram-se em lotes remanescentes ao longo da Via Dutra mantendo, assim, a tendência de se afastarem do Centro. Concentraram-se, sobretudo em Eugênio de Melo (região Leste da cidade), e na divisa com Jacareí (SANTOS, A. P., 2006)

Em meio à desaceleração da economia, o número de loteamentos aprovados ao longo da década de 90 foi menor e observou-se, igualmente, menor crescimento da mancha urbana. Mas, já estava nítida a configuração das “novas cidades” que surgiram dentro da cidade” (Ibid, p. 74) que, em 2000, chegou aos 539.313 habitantes, sendo 99% destes vivendo em área urbana. Conforme o autor (Ibid), prosseguiu a dinâmica de ocupação dos vazios urbanos por meio do incremento de comércios e serviços nas vias principais dos subcentros e das construções de moradias em partes ainda não ocupadas. “A verticalização e os novos loteamentos ocuparam os vazios mantidos pela especulação, ao mesmo tempo em que continuaram a ampliar as bordas da malha urbana já definida” (Ibid, p.74). Porém, borda esta que não poderia ser adquirida em forma de moradia legal pelos mais empobrecidos da cidade.

Na respectiva década a cidade chegou ao seu segundo PDI em 1995. Este, segundo Fernandes seguiu as características do “modelo Globalizante ou *Comprehensive Planning*” (2010, p. 2002). Foi um PDI que, ao contrário do anterior, propôs novos tipos de usos da cidade, aumentou o coeficiente de aproveitamento dos terrenos de vários loteamentos, transformou algumas zonas residenciais em zonas mistas – mudanças interessantes à concentração do capital imobiliário como se pôde assistir por mais que se trata-se de um plano que contasse de dispositivos inovadores como a criação das Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS) e a necessidade das audiências públicas para as decisões acerca da cidade. Quanto às ZEIS estas vieram a ser determinadas com bem maior predominância nas regiões periféricas (destaque à região Leste).

O respectivo PDI, portanto, seguindo as características dos planos estratégicos que vieram a substituir os planos funcionalistas das décadas passadas pode ser definido conforme Maricato (2001, p. 69): um plano que “assume a fragmentação na abordagem da cidade, priorizando as localizações com mais potencial de rentabilidade imobiliária e carga simbólica”.

Em 1997, então, estava oficializada uma nova Lei de Zoneamento – lei esta que acelerou a verticalização uma vez que “permitiu maiores índices de densidade, em áreas que anteriormente não comportavam índices tão altos de população” (COSTA *et al.*, 2008, p. 111). Ao mesmo tempo, ao decretar zonas mistas permitindo maior densidade e diferentes usos, estava claro o maior incentivo aos comércios e serviços em específicas partes da cidade já mais consolidadas. Sendo a lei de 1997, foi na década seguinte que isso se explicitou mais no espaço. Momento em que, aliás, a cidade veio a crescer tanto verticalmente quanto horizontalmente (COSTA; MARIA, 2010, p. 120), ou seja, um processo, portanto, diferente do período anterior.

Durante o período da desaceleração econômica - entre 1985 e 1997 mais especificamente, conforme pesquisa de Costa *et al.* (2008, p.94) -, apesar da diminuição da taxa de crescimento da mancha urbana algo merece atenção: primeiramente, foi um período marcado por um crescimento vertical maior do que o horizontal explicitando os interesses do mercado imobiliário em acelerar a produção do espaço também verticalmente em localizações com maior elevação do preço da terra. Até aquele ano, 1997, já eram 764 edifícios construídos na cidade, sendo a maior concentração na Vila Adyana, parte mais nobre da região Centro (SOUZA, 2000). Em segundo lugar, cabe confrontar as diferenças quanto ao tipo de fragmentação espacial ocorrida nas regiões Leste e Oeste. Enquanto na Leste, como já abordado, o baixo preço da terra motivou o crescimento da cidade para aquela direção com predomínio de loteamentos destinados à baixa renda bem como os irregulares, na Oeste a descontinuidade do tecido urbano se deu em função dos loteamentos fechados, destinados à população de maior poder aquisitivo (COSTA *et al.*, 2008; COSTA; MARIA, 2010).

Logo, foi o “início de um processo de fragmentação com características diferenciadas, que somente a partir de 1997 vão se tornar mais evidentes” (COSTA *et al.*, 2008, p. 94). De 1997 a 2007, o crescimento da cidade “em direção às suas periferias, ocorreu obedecendo a um processo de segregação socioespacial imposto às faixas de renda mais pobres pela elevação dos valores das melhores terras definidas pelos agentes imobiliários” (COSTA; MARIA 2010, p. 120). Cabe contextualizar que, em São José dos Campos, a partir do momento que a região Oeste foi definida como o *locus* das faixas de renda mais altas, em geral, os bairros das regiões Norte, Leste, Sudeste e Sul (com algumas exceções) abrigaram as faixas de renda média e baixa como pôde ser explicado até aqui. Conforme Costa e Maria (*Ibid*,

p.109-141) isso ocorre ou pela distância de acesso ao Centro (Leste e Sul) ou pela dificuldade de construção em áreas de encostas ou próximas às várzeas (Norte). Estas últimas, aliás, a princípio não interessam ao mercado imobiliário devido às restrições ambientais que sofrem, ficando assim mais sujeitas às moradias irregulares (MARICATO, 2003, 2001, 2020) – aspecto que muito explica os loteamentos irregulares que vieram se avolumando na região Norte de São José dos Campos com maior destaque nos anos 90. A propósito, em 1996, das 19 favelas da cidade, a maioria estava lá localizada (RESCHILIAN; SURIANO, 2012, p. 196).

Ainda sobre o período de 1997 a 2007 e as análises de Costa e Maria (2010) acerca das novas formas de fragmentação do espaço, foram constatados dois eixos significativos de crescimento: o eixo Norte e o eixo Oeste (ambos representaram mais de 44% das novas áreas urbanas surgidas). Leste e Sul, respectivamente, também se expandiram, todavia, em proporções menores do que os períodos anteriores: na Sul, houve o preenchimento dos vazios existentes no espaço intraurbano; já na Leste surgiram loteamentos novos ampliando-se a área já anteriormente ocupada com predominância de loteamentos de baixo padrão e dispersão destes pelo território. As regiões Centro e Sudeste<sup>13</sup>, ainda que em menores proporções, também se expandiram.

Na Oeste, entre 1997 e 2007, os loteamentos novos mantiveram a tendência do alto padrão já anunciada no início dos anos 90, instalando-se em áreas de maior declive (mais uma vez, na forma de condomínios privados). Na região Norte, esta que possui terras limítrofes entre área urbana e rural, vale destacar que foram feitos loteamentos de baixo e alto padrão (COSTA; MARIA, 2010, p.123). Quanto aos de alto padrão, todos estão distantes da mancha urbana contínua e alinhados ao longo de uma mesma estrada (bastante plana) pela qual se pode acessar o município vizinho de Caçapava. Com lotes mínimos de mil m<sup>2</sup>, alguns foram assinados por projetistas renomados da cena arquitetônica. Uma vez que distam bem mais do Centro com relação aos loteamentos da região Oeste,

seriam uma forma de diferenciar os já diferentes, tornando assim mais exclusivo e de difícil acesso as outras faixas de renda a um modo de

---

<sup>13</sup> A Sudeste, em particular, veio a mostrar maior expansão entre 2007 e 2017, sendo atualmente um dos vetores de crescimento da cidade segundo dados da PMSJC agregando, inclusive, o maior número de conjuntos habitacionais no citado período (SÃO JOSÉ DOS CAMPOS, 2017) - tal aspecto será abordado mais adiante.

vida que mescla a possibilidade do acesso ao mundo urbano com as vantagens da vida no campo, mesmo para aqueles que já habitam loteamentos fechados. (COSTA; MARIA, 2010, p. 132).

Isso revela que, embora São José dos Campos tenha materializado a tradicional polarização centro-periferia enquanto diferenciação da “cidade visível e invisível” no que tange à disputa do espaço, há também aqueles que, por opção atendida pelo mercado imobiliário, podem ir se instalar – ou melhor, se auto-segregar – em partes bem mais longínquas da cidade. Espécies de periferias não só socialmente aceitas como devidamente bem infraestruturadas tanto pelo poder público como pela iniciativa privada (no sentido da existência das modernas instalações para gás, fibra ótica, telefonia e etc). Isso também reforça o quanto os modelos teóricos em torno da polarização centro-periferia não podem ser tomados como absolutos e precisam ser revistos tendo em vista a própria conurbação e a aceleração da “metropolização dos espaços” como já citado antes. Conforme Costa e Maria (2010), diante da notável horizontalização produzida pelos moradores dos condomínios de luxo privados,

a cidade responde, na forma como se redesenha, aos novos processos urbanos em andamento nos quais a segregação voluntária (e agora legalizada) de uns, gera outro movimento contrário, o dos excluídos, que se direcionam para áreas específicas, onde as terras são mais baratas e que são desvalorizadas pela distância do centro urbano, pela deficiência na mobilidade e pelo padrão social de ocupação. (Ibid, p. 135).

Ainda sobre o impulso dos condomínios privados e horizontais observado na virada do século revelando, antes de tudo, a busca por “segurança” pelos estratos de renda alta, Ademir Pereira dos Santos aponta que já na década 90 houve também o início do fechamento de algumas ruas – os “pseudos-condomínios” conforme suas palavras (2006, p. 74). Espaços estes, que, como qualquer outro condomínio horizontal, vale lembrar, não apenas acarretam a perda de espaços públicos de circulação como também cerceiam o ir e vir impondo maiores sacrifícios a quem faz uso da mobilidade ativa e do transporte público. Afinal, em vez da quadra fluida, a qual se pode atravessar diferentes ruas para se acessar diferentes partes, foram postos os muros, cercas e grades aumentando, portanto, as distâncias a serem percorridas. E tudo isso amparado pelos controles de segurança privados.

Em termos de circulação, ao fim dos anos 90 parte substantiva do Anel Viário, concebido 20 anos antes, estava pronta (Ibid). Uma vez que este se conectou às marginais da Via Dutra e ligou diferentes platôs por meio de viadutos garantiu-se a maior fluidez – porém, temporária – dos veículos motorizados. No entanto, às custas da perda de segurança dos meios de transportes movidos à propulsão humana. A cidade fragmentada e cada vez mais espreada foi, portanto, não apenas segregando os grupos sociais, mas também - dentre os já diferenciados socioespacialmente - acentuando ainda mais suas diferenças a partir dos meios de transporte utilizados.

Muito mais do que uma infraestrutura de transportes, o Anel Viário, desde o momento da idealização de seu projeto e, por sua vez, inserido como uma das prioridades do PDI elaborado pela SERETE S.A em 1969, ensejou um modelo de cidade alicerçando decisões futuras acerca da mobilidade. Ou seja, tratou-se da forma espacial de um objeto não apenas enquanto instrumento do planejamento urbano. E, sim, enquanto forma carregada de capital simbólico (HARVEY, 2014) capaz de institucionalizar um modelo de desenvolvimento no próprio imaginário das pessoas – não importando se elas usam ou não a estrutura (acima de tudo, é preciso fazer a população incutir a ideia de que a infraestrutura é necessária para o “avanço” da cidade como um todo).

Daí se entende, na época, sua força política, social e econômica para a construção de um pensamento hegemônico com relação à apropriação do território também a partir da circulação – circulação esta ditada pela supremacia do automóvel privado. Analogamente ao que escreveu Lara (2016, p.140) sobre o urbanismo brasileiro do século 19 e a sua “grande apologia ao automóvel”, se pode afirmar que é preciso interpretar o Anel Viário, em São José dos Campos, como essa grande apologia da qual fala o autor. Fazendo jus à “cidade tecnológica”, o tal Complexo Viário Sérgio Sobral de Oliveira abriu o caminho para sacramentar o “automóvel como nexos central da matriz de mobilidade urbana” (MARICATO, 2020, p.151) do município e, assim, por meio do planejamento urbano estratégico arregimentar outras grandes infraestruturas viárias.

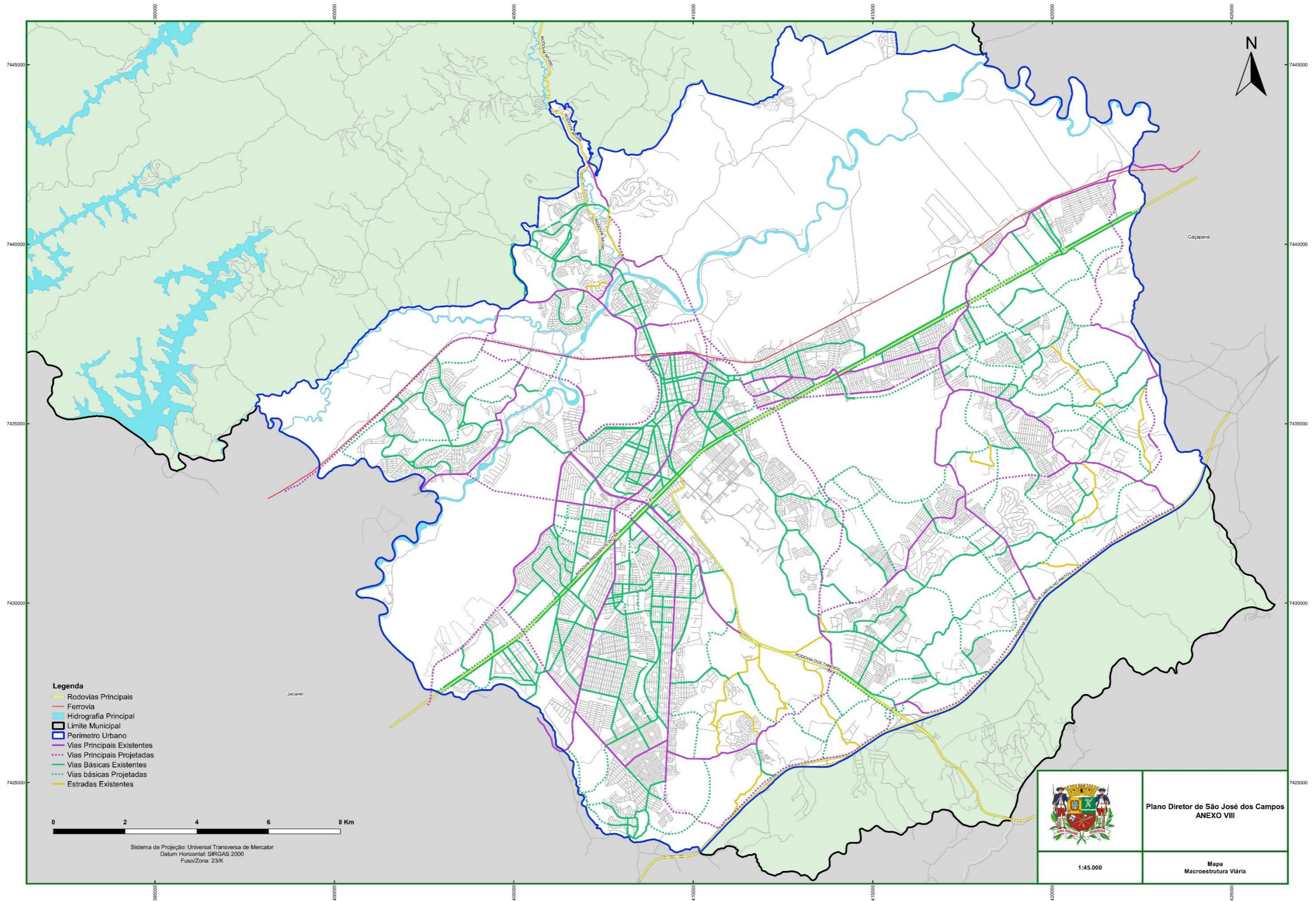
Nesse sentido, é importante salientar que o anel viário foi apenas o precursor de um grande Plano Macroviário que “consiste em um conjunto de ações, projetos e estudos elaborados pela Prefeitura para adequação da estrutura viária” (SÃO JOSÉ DOS CAMPOS, 2015b, p.71). Depois do Anel Viário, na primeira década de 2000, outras vias previstas pelo plano foram efetivadas como a Via Oeste (região Oeste) e

Via Norte (região Norte); ambas em locais limítrofes ao Banhado, de forma contígua a áreas urbanizadas.

A Via Norte, por exemplo, envolveu a remoção de 63 famílias que constituíam a Vila Rossi (LIMA, 2011). Além destas vias de destaque, uma série de outras obras de grande infraestrutura voltadas à “adequação viária”, como pontes e viadutos - conforme a descrição - foram executadas entre outras que estão previstas. A figura 2 permite uma visualização do dito Plano Macroviário conforme o PD vigente hoje no município – pelo mapa se constata quão expressiva é a quantidade de grandes vias previstas para além das que vieram se constituindo desde a fase inicial do Anel Viário há 40 anos. Cabe apontar que na Via Oeste, por exemplo, executada em 2009 e tendo recebido em 2017 um prolongamento de mais 2 quilômetros em direção ao bairro Limoeiro, nunca passou sequer uma linha de ônibus – aspecto que pode, portanto, ser interpretado como uma privatização de um espaço público já que a via se destinou a atender a fluidez dos veículos motorizados privados.

Destaca-se que o Plano Macroviário conta com aporte de recursos financeiros provenientes de três diferentes fontes: PMSJC, Governo Estadual (atuando em parceria com o município) e o Programa de Estruturação Urbana, para o qual foi obtido empréstimo junto ao Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) (SÃO JOSÉ DOS CAMPOS, 2015b, p.71). Por intermédio do financiamento do BID, compondo o Programa de Estruturação Urbana (PEU), que já integrava o PDDI de 2006, ainda estão previstas a Via Banhado (04 quilômetros de extensão ligando a Via Norte até a região Oeste, em seu acesso para o bairro Urbanova), a Via Ressaca (2,4 quilômetros que correspondem a um prolongamento da Via Oeste rumo à região Sul com passagem sob a Rodovia Dutra) e a Via Leste (7,8 quilômetros que se ligará à recém feita via Cambuí, de 8,6 quilômetros de extensão, interligando, assim, as regiões Leste e Sudeste à rodovia dos Tamoios).

Figura 2 - Plano macroviário segundo o PD de 2018.



Fonte: São José dos Campos, 2018b.

Em 2011, foi selado o apoio ao PEU com financiamento em torno de US\$ 86 milhões, enquanto ao poder público municipal restou o aporte de US\$ 92,4 milhões como contrapartida (BANCO INTERAMERICANO DE DESENVOLVIMENTO, 2011). Conforme aponta Silva (2020, p.454), em São José dos Campos, “mais da metade dos recursos do PEU foram direcionados para mobilidade urbana, fato que demonstra uma prioridade de investimentos no sistema de circulação”. Ainda segundo o autor,

[...] com a assinatura do contrato de empréstimos com o BID em 2011, a municipalidade obteve o respaldo necessário para materializar a “visão de cidade”. Desse modo, “a cidade que possui o anel viário” abriu a possibilidade de “expansão do anel viário” através da elaboração do chamado Plano Macroviário de São José dos Campos [...] (Ibid).

Quanto ao BID, destaca-se que já na passagem dos anos 90 para 2000 (relembrando: período da crise e dos inúmeros ajustes fiscais), foram feitos acordos com o banco quando do PEU estruturado no PDI de 1996. Se de um lado, mundo afora – com destaque aos países da periferia do capitalismo -, arranjos como estes dão ao BID uma imagem de prestígio combinada a uma enorme influência nas políticas urbanas (DAVIS, 2013), do outro, São José dos Campos, assim, consolidou ainda mais sua imagem de poder em torno do planejamento urbano que também busca vultuosos aportes orçamentários advindos de fontes externas para agilizar empreendimentos.

Pode-se observar um hábil *marketing* político e de responsabilidade social que insere o município numa trajetória internacional de fortalecimento dos “espaços de poder” (BALBIM, 2017, p.15-16) em meio aos quais a lógica de produção injusta da cidade não é descortinada. Pelo contrário, a própria agenda urbana acaba se tornando mais um “instrumento de lógica de aprofundamento da acumulação capital” (Ibid, p.20). Assim, os planos e suas reformas urbanas apresentados como promissores do estabelecimento de uma ordem de respeito ao meio ambiente, às pessoas, às diversidades locais, enfim, à cidade democrática, acabam por aprofundar exclusões ao invés de beneficiar o interesse coletivo. Financiamentos e acordos gigantescos, portanto, como anteriormente expostos relativos ao BID<sup>14</sup> e São José dos Campos

---

<sup>14</sup> Atenta-se que o BID em São José dos Campos não tem vínculos apenas com infraestruturas ligadas à mobilidade urbana. Em 2003, por exemplo, em parceria com o Governo Federal financiou a realocação de moradores de 03 favelas (Caparaó, Detroit e Morro do Regaço) na região Leste da cidade (453 unidades habitacionais no Jardim São José II).

levam a refletir sobre as tamanhas articulações entre nações e corporações agindo diretamente nos processos de estruturação urbana. Nesse sentido, como se vê, é a terra urbana, portanto, tendo sua centralidade no patamar global inserindo-se nos processos de financeirização. Para Balbim:

A atual geografia internacional de cidades pode ser assim evidenciada a partir da análise da produção do espaço urbano, visto de acordo com as formas que adquire, os processos que enseja e seus conteúdos. Dessa forma, compõe-se uma estrutura global de desenvolvimento desigual e combinado, bem como segregador e excludente. (2017, p.27).

De qualquer forma, ainda assim, tamanhas movimentações de ordem econômica e política antes ainda da virada do século, não foram capazes de “esconder” por completo – como desejava o poder público – a situação de precariedade em que vivia parte da população do município que havia se firmado como um polo tecnológico inserido no mercado global. Tanto é que Rosa Filho (2002) aponta que a década de 90, foi aquela em que a situação das favelas atingiu a maior criticidade. Afinal, à medida que as camadas de maior renda foram definindo o espaço para si, controlando-o a seu favor e com respaldo do Estado, estavam definindo também o espaço dos mais empobrecidos conforme as teses de Villaça (2001) trazidas nesta dissertação.

### **2.6.1 O espreado território de São José dos Campos e a definição do lugar dos pobres**

É preciso reforçar que os fortes desbalanços econômicos da década de 90 foram sentidos, principalmente, pelas camadas de menor renda. Muitas, em meio à crise, perderam seus empregos (aspecto que se reflete diretamente no poder de consumo atingindo o orçamento familiar destinado à moradia). Para se ter uma ideia, em São José dos Campos, conforme levantamentos de Guimarães (2010, p.215) com base na Fundação Seade, entre os anos 1991 e 2000, a participação de responsáveis por domicílios sem fonte de renda passou de 4,98% para 8,81% do universo de responsáveis. E a quantidade de pobres na população passou de 11,48% a 12,94% conforme dados organizados, mais uma vez por Guimarães (Ibid) tendo como apoio o Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil. Quanto ao índice de Gini, este foi de

0,53 em 1991 para 0,58 em 2000. Já a relação entre a renda dos 10% mais ricos e os 40% mais pobres cresceu de 15,58 para 20,27 (Ibid).

Corroborando tais dados há também a constatação por Borges (2004) quando de sua elaboração do “mapa da pobreza urbana de São José dos Campos”, tendo como base variáveis do Censo demográfico de 2000: “31,24% da população da cidade vive em áreas que acumulam carências na condição do domicílio, na condição de saneamento, na condição social do responsável pelo domicílio e na condição de educação dos residentes” (Ibid, p.16).

O fato é que, “após 1990, houve incremento constante da população favelada em comparação com a população total” (ROSA FILHO, p.52). Os levantamentos do autor apontaram, no ano de 2000, 9.230 moradores de favelas distribuídos em 22 núcleos - um total de “12 mil famílias em 120 loteamentos clandestinos (IBGE 1999) e também cortiços” (Ibid, p.47). Isso representava “2,0% da população vivendo em áreas invadidas, sendo 60% destas áreas públicas e 40% áreas privadas” (Ibid, p.49).

Quanto à localização das 22 favelas naquele ano de 2000, a maioria situava-se no Centro (registro de 08 núcleos). As regiões Sul e Norte agrupavam cada uma 05 núcleos, mas dentre as duas, o número maior de moradores estava na Sul. Por fim, a região Leste, registrava 04 núcleos (Ibid, p.69). Quanto ao déficit habitacional geral, o poder público registrava cerca de 25 mil moradias – o que daria em torno de 100.000 moradores - consideradas as camadas de menor renda (Ibid, p. 91). E deste déficit, 82% eram demanda geral, 12% advindos dos loteamentos clandestinos e 6% moradores das favelas (Ibid, p.61).

Logo, por mais que tivessem sido entregues, ao longo da década de 90, os conjuntos D. Pedro I e D.Pedro II e o loteamento Campos dos Alemães, que ofereceram em torno de 3.535 casas e 3.600 lotes para a população de baixa renda cadastrada, a demanda ainda era bem maior. No caso, todos os 03 conjuntos, na região Sul, integravam uma mesma gleba que havia sido declarada, por decreto, de interesse social (isso ainda na década de 80). No entanto, uma área segregada da cidade - assim como a maior parte da periferia - e desassistida dos mais diversos equipamentos urbanos, o que também dava à população o estigma de marginalização e conseqüente preconceito social. Afinal, em meio a tantas ausências, seus moradores compunham um bolsão marcado pela maciça presença de pessoas de bem baixo poder aquisitivo mais diretamente ligadas a ocupações subalternas como

“auxiliar de serviços gerais, pedreiros, serventes, catadores de papelão, catadores de materiais recicláveis, pintor, faxineiro, operário, etc” (ROSA FILHO, 2002, p. 74).

Estruturalmente e socialmente, essa era a “nova” realidade a ser enfrentada pelas famílias removidas das favelas endossando, dessa forma, a espoliação urbana segundo o conceito de Kowarick (1979). Relembrando: a espoliação consiste nas extorsões sofridas pelos trabalhadores não apenas pela exploração de sua força de trabalho e baixa remuneração, mas também pela precariedade da moradia em seu todo considerando também a localização apartada do digno acesso aos meios de consumo coletivo. Logo, é a própria produção do espaço também se revelando como fonte de exploração de mais valia.

Ainda segundo pesquisa de Rosa Filho (2002) tiveram prioridade de acesso aos referidos conjuntos da zona Sul os moradores dos núcleos de favelas, com ênfase àqueles da região Centro. A construção dos conjuntos habitacionais nas longínquas e desassistidas periferias da cidade seja para os moradores das favelas ou não refletia interesses “atrelados a uma “higiene do espaço” (aspas do autor)” (Ibid, p.52). No entanto, ao remover “a população favelada das áreas centrais, há uma atenuação do impacto da crise habitacional visível a todos” (Ibid). Enquanto isso, como já dito, os vazios urbanos, com destaque àqueles posicionados em áreas mais valorizadas foram sendo mantidos para fins de especulação evidenciando uma periferização, portanto, lucrativa à lógica de acúmulo do capital.

Nesse sentido, de acordo com Suriano e Reschilian:

A falta de terras baratas perto do centro e das áreas mais providas de infraestrutura faz com que a escolha dos lotes gere tanto mais precariedade quanto os loteamentos irregulares, uma vez que as casas são entregues à população sem a devida infraestrutura urbana necessária – sem asfaltamento nas ruas, com poucas ou inexistentes linhas de transporte público, sem equipamentos sociais próximos. E isso implica dizer que o poder público tornou-se executor de uma situação que deveria combater. (2012, p.198).

Sistematicamente, com raras exceções, por meio de diferentes projetos e, também, variadas composições de fonte de financiamento, as políticas habitacionais de São José dos Campos desde a década de 70 tiveram e ainda têm na atualidade o objetivo de estabelecer a população mais desfavorecida nas periferias reafirmando sua segregação socioespacial impeditiva do pleno exercício do direito à cidade (ROSA FILHO, 2002; SURIANO; RESCHILIAN, 2012; ALVARENGA; RESCHILIAN, 2017).

Cabe lembrar que a gestão da prefeita Ângela Guadagnin, entre 1993 e 1996, foi uma que adotou uma política habitacional aberta à urbanização das favelas e, também, à requalificação e regularização de loteamentos irregulares – um reflexo das posturas progressistas de uma série de governos de esquerda que assumiram governanças durante os movimentos da Reforma Urbana sobretudo após a redemocratização do país (ROLNIK, 2016). Foi também em sua gestão que nasceu o Conselho Municipal de Habitação, bem como o Fundo Municipal de Habitação. Mas, junto às resistências políticas enfrentadas – sobretudo numa cidade que até então havia sido sempre marcada por governanças conservadoras – a própria mudança administrativa após 1996, frearam as possibilidades de um novo caminho para a digna habitação social. Com isso, voltaram à cena projetos apoiados na erradicação das favelas que, segundo Reschilian (2010, p.174) no período entre 2000 e 2010, evidenciaram métodos sem pressupor planejamento participativo e que, além do mais, geraram inúmeras insatisfações dos moradores em torno da qualidade das casas, das suas dimensões e dos novos espaços onde estavam inseridas. Sobre este último, as análises de Rosa Filho (2002) bem como de Santos, Zanetti e Kojio (2009) relataram experiências negativas a respeito de, em nova localização determinada pelo Estado, estarem distantes do trabalho, dos equipamentos de saúde, das escolas, do policiamento, enfim, das praticidades cotidianas antes usufruídas na área central.

Ao longo do período de dez anos, em meio à construção de habitação social majoritariamente nas periferias da cidade – exatamente como ocorreu nas décadas anteriores desde fins de 70 – a maioria das favelas, principalmente as do Centro e adjacências – foram pouco a pouco sendo erradicadas por meio do Programa de Desfavelização. Algumas, inclusive, sob forte aparato policial como foi o caso, em 2004, da favela da Vila Tatetuba mais conhecida como “Morro do Regaço”, localizada entre os limites da região Leste e a região Centro. O local e arredores, pouco tempo depois, receberam empreendimentos como edifícios residenciais de médio padrão e o supermercado Carrefour (SANTOS; ZANETTI; KOJIO, 2009).

Importante mencionar que a via Cambuí - obra de grande infraestrutura financiada com recursos do BID e entregue em 2020, como citado anteriormente - tem como um de seus principais ramais de conexão uma área lindeira à antiga favela. Ou seja, ainda que o “Morro do Regaço” abrangesse apenas parte da área da atual via, a remoção foi fundamental à execução da obra. Mas, como ressalta Andrés (2020b), as

obras rodoviárias cumprem vários papéis ideológicos servindo também para justificar a remoção de pobres de áreas centrais, principalmente.

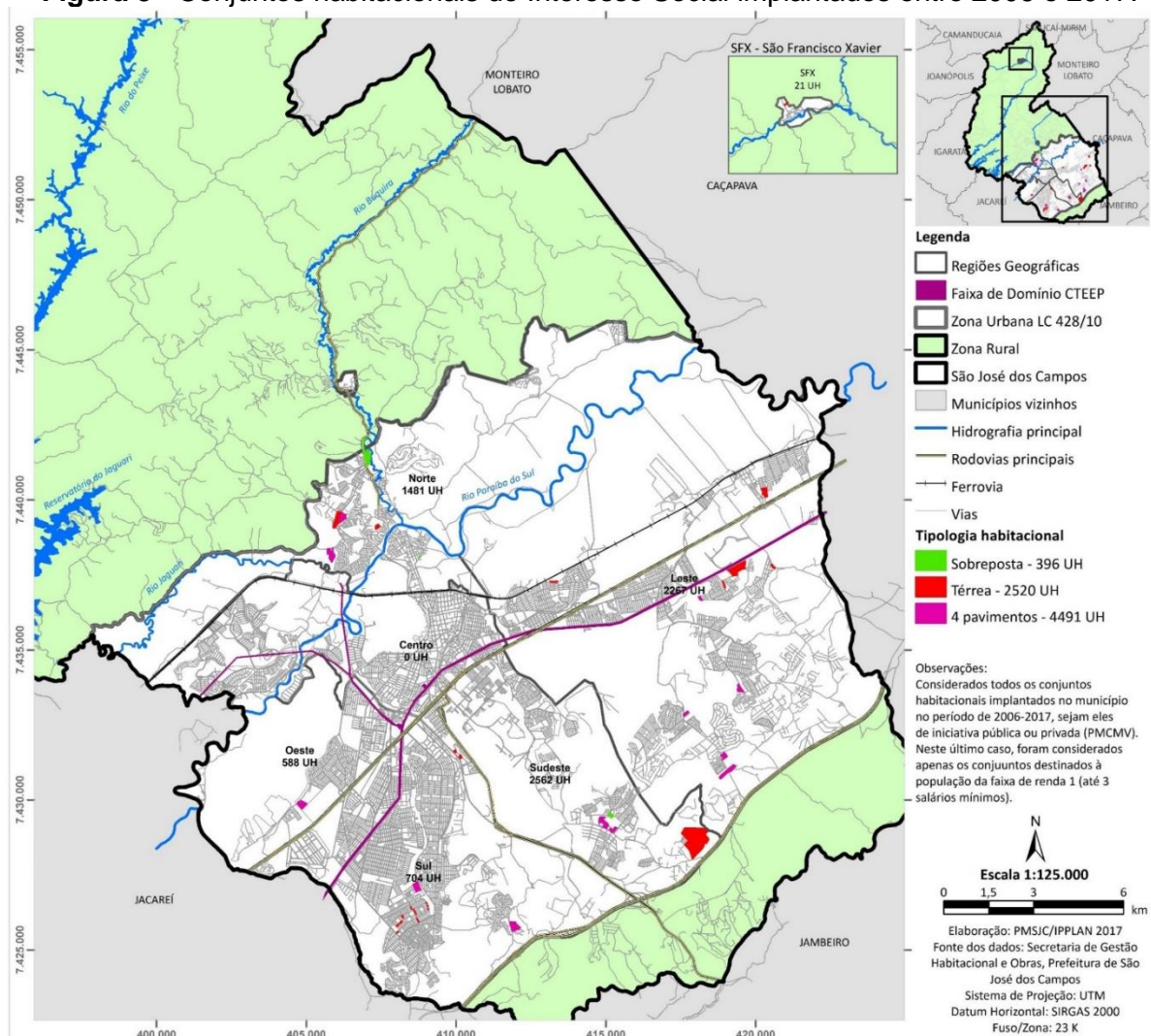
Nos arranjos gradativos entre erradicação e construção das moradias, o destino da maior parte daqueles dependentes de habitação social foi as regiões Leste e Sul, “formando-se o que se poderia chamar de bolsão de assentamentos populares” (RESCHILIAN, 2010, p. 177). Ainda segundo o autor, isso contribuiu para “configurar uma organização do território marcada pela precarização das condições habitacionais e urbanas nessas regiões” ao contrário do espaço disputado e produzido pelas elites no eixo Centro-Oeste.

Segundo levantamentos de Suriano e Reschilian (2012) de 2000 até 2010, apenas 03 empreendimentos, dentre um total de 22 destinados à habitação social, foram implantados no Centro o que confirma a tese anterior trazida por Rosa Filho (2002) a respeito de “higienizar” a respectiva região mesmo no século seguinte reforçando a segregação dos mais empobrecidos. Os financiamentos habitacionais, no período, em sua maior parte, se deram em parcerias com a Caixa Econômica Federal (CEF) e com a Companhia de Desenvolvimento Habitacional e Urbano (CDHU).

O subsídio de ordem federal por meio do Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV) se deu a partir de 2013. Daquele ano em diante até 2016, dentro da faixa 1 (correspondente à renda familiar de 01 a 03 salários-mínimos) foram aprovados 11 conjuntos sendo que sua maior concentração habitacional ocorreu na região Leste totalizando 1.318 unidades (ALVARENGA; RESCHILIAN, 2017, p.79).

Considerando as regiões devidamente infraestruturadas Centro e Oeste, apenas a Oeste ganhou 04 conjuntos habitacionais totalizando 588 unidades (SÃO JOSÉ DOS CAMPOS, 2017, p.51). Ou seja, no Centro, não foi entregue nenhum conjunto. A figura 3, um mapa da própria PMSJC, permite visualizar a questão aqui tratada sobre o destino predominantemente periférico dos conjuntos habitacionais (a periodização, no caso, é entre 2006 e 2017).

**Figura 3 - Conjuntos habitacionais de Interesse Social implantados entre 2006 e 2017.**

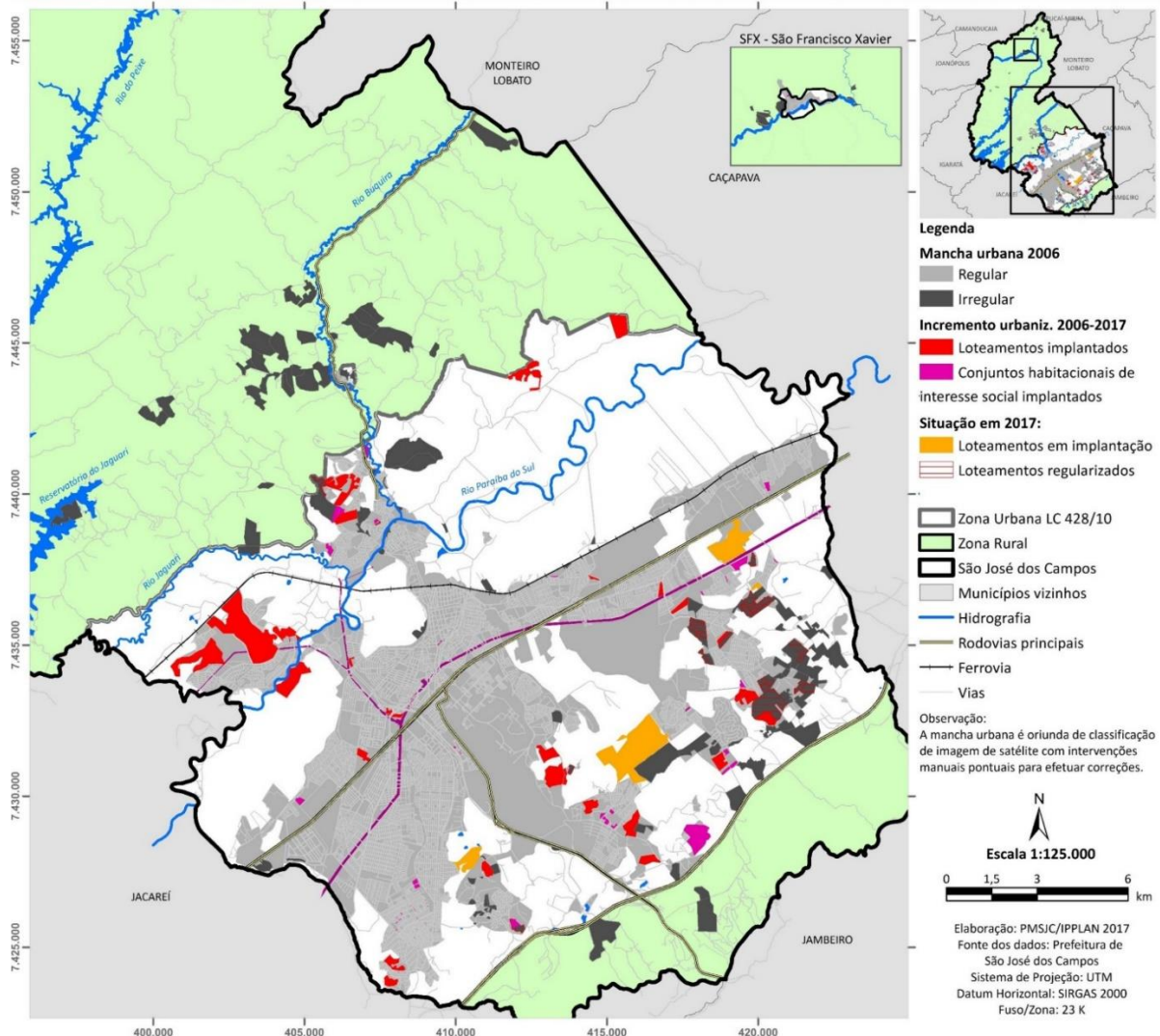


Fonte: São José dos Campos, 2017.

Cabe pontuar que na Oeste, o bairro Limoeiro, onde foram construídos verticalmente os conjuntos, é aquele de menor renda na referida região. Além do mais, estão posicionados bem próximos à indústria Monsanto e, por sua vez, bastante distantes dos núcleos de maior poder aquisitivo inseridos na respectiva macrozona, entre os quais o Urbanova se destaca. O Limoeiro – pode-se assim dizer – situa-se na região pobre e periférica da região Oeste, ou seja, distante tanto geograficamente como socialmente dos núcleos que reúnem os mais altos rendimentos per capita (inclusive, do município como um todo). Isso revela que, mesmo em se tratando de considerar uma região devidamente infraestrutura para a instalação da moradia social, o sítio selecionado está apartado da realidade socioeconômica que predomina na área.

Segundo dados da PMSJC, a atual demanda por habitação reúne 12.544 pessoas (relevando renda familiar de até R\$1.800,00). As demandas mais expressivas vêm da região Sul (4.710) e Leste (3.624) seguidas da Norte (1.621), Sudeste (1.224), Centro (1.129) e, por fim, Extremo Norte (198). Quanto aos loteamentos irregulares como se pode ver na figura 4 seguem sendo as regiões Leste e Norte onde está sua maior prevalência (SÃO JOSÉ DOS CAMPOS, 2017, p.50-51). Seja pela demanda de habitação, seja pela quantidade de loteamentos irregulares os dados reforçam a (quase) ausência do Estado já há 04 décadas na zona Leste do município. No movimento contrário, ou seja, do Estado se fazendo presente onde há a concentração da alta renda, o mesmo mapa permite observar a predominância de loteamentos aprovados na região Oeste endossando, assim, os apontamentos de *Costa et al.* (2008 e 2010) anteriormente feitos acerca da ocupação do território.

**Figura 4 - Evolução urbana entre 2006 e 2017.**

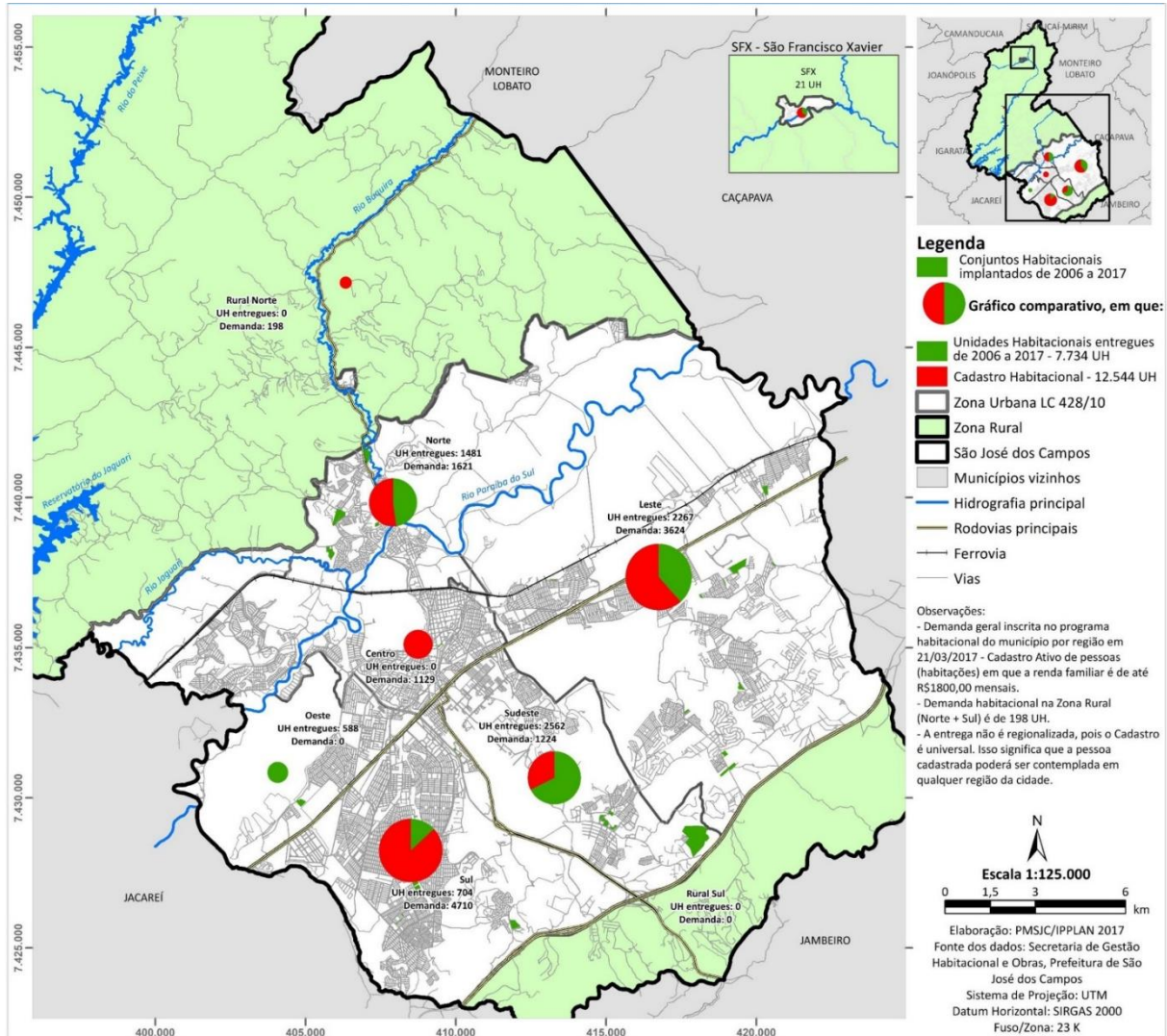


Fonte: São José dos Campos, 2017.

Ainda com base nos levantamentos da PMSJC, no período entre 2006 e 2017, ao todo, considerando iniciativa pública e privada foram entregues 7.734 unidades habitacionais como se pode ver na figura 5. As regiões Sudeste (2.562 unidades) e Leste (2.267 unidades) foram as que mais receberam os empreendimentos seguidas da Norte (1.481) e, por fim, Sul (704) e Oeste (588) como citado antes. É importante destacar que a Sudeste passou a abrigar o loteamento denominado “Pinheirinho dos Palmares II” que se destinou a comportar as famílias que integravam o Pinheirinho, na região Sul, nas proximidades do Campo dos Alemães. No total eram 5.534 pessoas conforme o Censo de 2010 (SÃO JOSÉ DOS CAMPOS, 2017, p.57).

Foi no ano de 2012 que ocorreu a desocupação violenta da área que abrigava trabalhadores sem-teto desde 2004. O fato, divulgado em escala internacional, foi emblemático quanto aos interesses escusos que envolvem o direito à cidade a começar pela moradia. Afinal, embora o “Pinheirinho dos Palmares II” corresponda a um loteamento aprovado (via PMCMV), dista quase 20 quilômetros do Centro e segue desprovido de uma série de equipamentos urbanos essenciais à reprodução da vida. Tamanha distância reforça que para além da segregação, tais conjuntos habitacionais – construídos com dinheiro público, mas definidos por formas privadas (SANTOS, 2018, p.124) – produzem ainda mais periferização.

**Figura 5 - Conjuntos habitacionais implantados entre 2006 e 2017 e demanda habitacional conforme cadastro ativo.**



Fonte: São José dos Campos, 2017.

Chega a ser paradoxal um dos próprios documentos da PMSJC reconhecer que

os equipamentos urbanos estão distribuídos no território de forma desigual, especialmente nas regiões Leste e Sudeste, que tiveram o maior incremento de conjuntos habitacionais implantados nos últimos 10 anos, totalizando 4829 novas unidades habitacionais. Embora a região Sudeste tenha concentrado novos loteamentos e a região Leste tenha tido mais lotes regularizados, a infraestrutura de equipamentos não acompanha a demanda [...] as regiões Centro e Sul são as que concentram a maior quantidade de equipamentos de forma geral. (SÃO JOSÉ DOS CAMPOS, 2017, p.21-22).

O exposto reforça a questão da moradia não poder se limitar à casa em si conforme apontamentos de Villaça (1986) trazidos para esta dissertação. A localização da moradia é essencial para que os indivíduos possam reproduzir sua vida acessando trabalho, saúde, escola, lazer e demais infraestruturas urbanas que, reunidas, lançam, ao menos, as “bases” do direito à cidade – escreve-se “bases” porque o pleno direito à cidade, conforme apregoado por Harvey (2012 e 2014), vai bem além correspondendo àquele que se defende nesta dissertação.

Mas, como lembra Santos, o processo especulativo, ao estender a cidade, também cria a implantação diferencial dos serviços coletivos agravando a diferenciação quanto à dotação de recursos, uma vez que “parcelas cada vez maiores da receita pública se dirigem à cidade *econômica* (itálico do autor) em detrimento da cidade *social* (itálico do autor)” (2018, p.107).

Em meio a um mercado fundiário e imobiliário de fortes vinculações políticas e resultantes relações patrimonialistas, ao serem definidas as localizações da dita “cidade econômica”, foram igualmente definidas as localizações da “cidade social”. Consequentemente, também suas diferentes formas de usar a cidade revelando um padrão injusto de acesso e ocupação da terra perante o qual o Estado se ausenta de exercer um papel regulador.

Assim, na escassez de “políticas urbanas e habitacionais suficientes para conter a expansão periférica da cidade e gerar alternativas de moradia no mercado imobiliário formal” (RESCHILIAN, 2010, p.171), São José dos Campos materializou a caótica segregação socioespacial como legado do modelo concentrador de renda, riqueza e terra que orientou a própria integração do território nacional.

### **3 DA POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA À POLÍTICA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA DE SÃO JOSÉ DOS CAMPOS: PLANOS E CONTRADIÇÕES**

Antes de abordar a PMMU de São José dos Campos, datada de 2016, é importante rever, ainda que brevemente, a trajetória que culminou nesse tal marco regulatório. Ressalta-se que a PMMU deriva da PNMU (a Lei Federal 12.587 de 2012 também chamada popularmente de "Lei da Mobilidade") e, esta, por sua vez, tem suas origens no Estatuto das Cidades (EC), Lei Federal 10.257 de 2001.

O EC constituiu-se em "marco regulatório da política urbana no Brasil inserido no âmbito das reformas políticas e jurídicas anunciadas pela Constituição Federal de 1998" (ROLNIK, 2016, p. 87). O EC se traduz numa conquista social que se estendeu durante décadas de lutas do movimento nacional pela Reforma Urbana (RODRIGUES, 2004; MARICATO, 2010; ROLNIK, 2016) mostrando que "se trata de uma utopia de processo social construído quotidianamente" (RODRIGUES, p. 14, 2004).

"Sua história é, portanto, exemplo de como setores de diversos estratos sociais [...] podem persistir muitos anos na defesa de uma ideia e alcançá-la, mesmo num contexto adverso" (MARICATO, 2010, p. 5). Quanto à adversidade do qual fala Maricato, vale lembrar que foi em meio à conturbada redemocratização do país e em meio também a uma grave crise econômica relacionada ao fortalecimento global do neoliberalismo que se deram os longos debates para a conquista do EC. Passados quase 20 anos de sua criação, são inquestionáveis a sua legitimidade e forte representação enquanto avanço normativo por reconhecer a cidade como um bem coletivo que deve exercer sua função social. Mas, resta saber, como já reforçava Rolnik (2016, p.87) dez anos depois, "se, onde, quando e de que forma este tem sido implementado no país". Para Rodrigues (2004) o próprio EC revelou o quanto a cidade é desigualmente construída. Sendo assim, ainda sem resolver e/ou eliminar os conflitos urbanos, a inovadora lei os "retirou da sombra" (Ibid, p.12), fazendo com que a cidade real "deixasse de ser ficção" (Ibid, p.54).

Com isso, cabe perguntar acerca das políticas públicas - de ordem nacional e também municipal -, derivadas do EC como a PNMU e a PMMU: são aplicadas concretamente na(s) cidade(s) ou, a exemplo da Lei 10.257, permanecem no plano das virtualidades?

De acordo com Carvalho (2016) foi já a Constituição Federal que abriu espaço para uma série de modificações na política urbana brasileira, tanto no campo do ordenamento territorial e desenvolvimento urbano quanto no campo da mobilidade. Neste sentido, o EC estabeleceu alguns princípios gerais da política urbana que também atingiam as políticas de mobilidade com “destaque para o transporte e as infraestruturas urbanas; a gestão democrática na execução das políticas; o planejamento do desenvolvimento das cidades, entre outras”(CARVALHO, 2016, p. 346). Assim como Rolnik (2016) e Maricato (2010), apesar dos desafios históricos e estruturais do Brasil que se colocam como barreiras à aplicabilidade dos dispositivos do EC - capazes de ajudar a promover maior inclusão social também a partir da mobilidade -, Carvalho (2016) o reconhece com um grande marco inovador que se destaca, inclusive, no cenário internacional.

Nessa retrospectiva de leis e fatos, cabe rememorar também a criação do Ministério das Cidades<sup>15</sup> (MC), em 2003. Documentos oficiais da respectiva pasta, evidenciavam o reconhecimento do Governo Federal sobre os imensos desafios urbanos do país, dizendo que estes precisavam "ser encarados como política de Estado" (BRASIL, 2007, p.13). Ainda acrescenta que o Governo Federal assumiria, assim, "um papel de proponente de políticas, de forma consensual e participativa, que têm nos estados e seus municípios seu "locus" de execução" (Ibid).

Logo, foi em meio a este contexto democrático e progressista de pensamento que pouco a pouco nasceu a PNMU inspirada nas principais resoluções e planos emanados inclusive de encontros internacionais envolvendo debates sobre meio ambiente e desenvolvimento - com particular referência àqueles aprovados nas Conferências do Rio de Janeiro (1992) e de Joanesburgo (2002). Em ambos, o Brasil teve uma postura política bastante ativa (BRASIL, 2007).

Para Carvalho (2016), os princípios e diretrizes gerais da PNMU são bastante avançados do ponto de vista da equidade social. São princípios e diretrizes que colaboram para romper com o enfoque funcionalista da gestão urbana que, segundo Vasconcellos, mantém isolados entre si o planejamento urbano, o de transportes e da mobilidade" (2018, p.149). Retornando-se, por exemplo, à função social da cidade – premissa do bem comum em que se baseia o EC – se vê que o artigo 7o. da PNMU

---

<sup>15</sup> O MC foi extinto em 2019 por meio da Lei nº 13.844. Dessa forma, suas funções foram repassadas ao Ministério do Desenvolvimento Regional.

dialoga com tal ao afirmar que um dos seus objetivos é "reduzir as desigualdades e promover a inclusão social". Já a questão do "acesso universal à cidade" ganha mérito no artigo 2o., sendo que no 5o. a "acessibilidade universal" é reforçada. Neste 5o. artigo, também desperta atenção – retornando à equidade social apontada por Carvalho (2016) – a colocação sobre a "justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços". O 6o. artigo, por sua vez, ilustra com exatidão uma renovada visão de cidade na qual, finalmente, o bem privado não deve se sobrepor ao bem público ao decretar "a prioridade dos modos de transporte não motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado". Tal artigo, em particular - um dos mais comentados da PNMU -, representa uma quebra de paradigma não só quanto à marcante predominância do automóvel privado com forma de deslocamento como também quanto aos grandes investimentos públicos que são feitos para atender à sua circulação em primeiro lugar.

A propósito, comprovando os avanços legais da PNMU, a questão do transporte público foi tratada com exclusividade no capítulo II.

Já a enfática ideia sobre a participação popular preconizada no EC reverberou na PNMU em seu artigo 15o., que "assegura a participação da sociedade civil no planejamento, fiscalização e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana". Por fim, o artigo 24o., o último aliás, estabelece a obrigatoriedade dos planos municipais de mobilidade urbana para municípios acima de 20 mil habitantes e de forma integrada e compatível aos planos diretores. Ademais, estabeleça que devem ser revistos a cada 10 anos. O que se tinha até aquele momento, neste sentido, eram planos de transporte urbano exigidos apenas para municípios como mais de 500 mil habitantes, segundo o EC (BRASIL, 2001; BRASIL, 2012; ).

Quanto aos planos diretores, cabe lembrar que EC já reforçava a necessidade de sua elaboração de maneira que direcionassem o crescimento e o desenvolvimento dos municípios (com mais de 20 mil habitantes) integrando o planejamento urbano, o ordenamento territorial e a mobilidade (CARVALHO, 2016). A PNMU veio, então, para reforçar a dita necessária integração.

### **3.1 São José dos Campos e a Política Municipal de Mobilidade Urbana**

A política de mobilidade urbana de São José dos Campos, a PMMU, foi sancionada em 2016 – é a LC 576. Todavia, chama atenção o fato do Plano Municipal

de Mobilidade Urbana (PlanMob<sup>16</sup>) ser do ano anterior, 2015. Portanto, invertendo a ordem que é esperada, antes mesmo da política pública veio o plano. Inclusive, quanto aos prazos da época estabelecidos pela Lei Federal 12.587 de 2012, a PMSJC os cumpriu. A lei determinava que os planos deveriam ser entregues "no prazo máximo de até 3 (três) anos da vigência desta lei" (BRASIL, 2012). A "punição" à não elaboração dos planos pelos municípios resultaria na impedição de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana até que fosse atendida a exigência da lei.

Quando, em 2015, venceu o prazo, uma amostra de pesquisa realizada pelo MC revelou que apenas 5% dos municípios mirados haviam desenvolvido seus planos. O dado, segundo Carvalho (2016, p. 350) mostrava como "as questões ligadas à mobilidade não estão no primeiro nível de decisão dos governantes, principalmente nas cidades menores".

Contextualiza-se que, desde 2016, o prazo para a execução foi adiado por diversas vezes pelo Governo Federal. Atualmente, cidades com mais de 250 mil habitantes deverão formular o plano de mobilidade até 12 de abril de 2022. Já os municípios com população de até 250 mil pessoas têm até 12 de abril de 2023. Anterior a tais prazos, estava estabelecido o dia 12 de abril de 2020. Tais mudanças constam na Lei nº 14.000/2020 aprovada em maio de 2020 pelo Governo Federal (BRASIL, 2020).

Em linhas gerais, a PMMU de São José dos Campos alinha-se à PNMU. No entanto, chama atenção a ausência de menção quanto à inclusão social ou mesmo a redução das desigualdades sociais. Ambos os aspectos, de forma objetiva, não estão explícitos na respectiva lei municipal, assim como a questão da distribuição dos ônus e bônus decorrentes do uso de diferentes modais de transporte. Nota-se também que a ideia de redução das viagens motorizadas – aspecto citado - está associada ao fortalecimento de centralidades em diferentes regiões da cidade. As abordagens neste sentido estão nos artigos 3º. e 4º da PMMU que remetem ao atual PD, aprovado em novembro de 2018, em substituição ao de 2006. O PD prevê novas centralidades além das que hoje existem na cidade (BRASIL, 2012; SÃO JOSÉ DOS CAMPOS, 2016; SÃO JOSÉ DOS CAMPOS, 2018a).

---

<sup>16</sup> A partir daqui foi reproduzida na dissertação a abreviação "PlanMob" adotada pela PMSJC conforme consta no respectivo documento (SÃO JOSÉ DOS CAMPOS, 2015a).

A ideia das centralidades – na qual parece apostar a PMSJC - é um tema que evoca reflexões sobre os processos de segregação socioespacial uma vez que podem induzir a redução da participação das pessoas nos movimentos de transformação do espaço urbano, intrínsecos ao "direito à cidade" (LEFEBVRE, 2001). Afinal, as centralidades têm potencial para consagrar uma nova forma de reforço da segregação que já existe, pois as territorialidades mais dotadas de equipamentos urbanos bem como investimentos públicos e/ou privados se reafirmariam em detrimento de outras menos assistidas. Ao mesmo tempo, o foco único nas centralidades acaba por não quebrar históricas lógicas especulativas sobre terras já bem infraestruturadas, porém, vazias. Este aspecto, como já debatido, influencia diretamente a mobilidade urbana (maior de uns e menor de outros), pois como afirma Carvalho (2016), o grande desafio é também conseguir trazer para mais próximo da “cidade” os empreendimentos populares. Isso exemplifica bem as íntimas relações entre o uso do solo e as demandas de transportes e, conseqüentemente, a percepção do quanto políticas de mobilidade não podem ser vistas de forma dissociada das políticas de habitação. Segundo o autor, a fim de haver maior proximidade da “cidade” e, assim, ser melhorada a mobilidade é necessário também - em paralelo ao desenvolvimento econômico e social das áreas mais periféricas -, o seguinte:

os dirigentes deveriam estabelecer políticas de estímulo à ocupação de áreas mais próximas aos empregos e às oportunidades, principalmente pela adoção de medidas de ocupação e adensamento de áreas subutilizadas ou sem utilização (especulação imobiliária). (CARVALHO, 2016, p. 352).

Quando pensamos em São José dos Campos, áreas subutilizadas não só existem na cidade – além também de imóveis desocupados - como há também exemplos destes em locais concentradores de empregos e infraestruturas urbanas consolidadas (destaque às regiões Centro e Oeste como sempre enfatizado nesta dissertação). Segundo levantamento da Associação das Empresas Imobiliárias do Vale do Paraíba e Litoral Norte (ASSEIVAP), em setembro de 1998, havia 2.716 imóveis desocupados em São José dos Campos (FOLHA DE SÃO PAULO, 1998). Hoje, estima-se que sejam 18 mil unidades – um número não oficialmente levantado pela PMSJC e, conseqüentemente, divulgado pelo PD. O fato é que a função social da propriedade, base do EC, se fosse realmente aplicada resultaria em ganhos imediatos na melhoria da mobilidade urbana sem, inclusive, em alguns casos, haver

necessidade maciça de grandes investimentos em infraestruturas viárias (o que diz respeito a algumas das vias previstas pelo Plano Macroviário antes citado). Em suma, trata-se da ideia de redistribuição da cidade entre os moradores (MARICATO, 2001), considerado o espaço urbano já edificado.

Para Lencioni (2017), a ideia das centralidades<sup>17</sup> "não é um produto das funções urbanas, mas dos investimentos imobiliários" (2017, p.53). Para a autora, o "segredo" (Ibid) de tantas centralidades são uma resposta muito mais às necessidades de reprodução de capital do setor imobiliário do que às necessidades da cidade em desempenhar as funções de comércio e serviços. No caso de São José dos Campos, essas funções – em insistentes narrativas e recentes normas do Estado – vêm acompanhadas do potencial quanto à melhoria da mobilidade urbana conforme apontado.

Voltando à PMMU, anexado à respectiva lei, está o PlanMob. Porém, como dito anteriormente, este é de junho de 2015 enquanto a política pública é do ano seguinte. Isso leva a entender que a PMSJC buscou, com rapidez, criar um plano de mobilidade urbana com o intuito de, assim, poder garantir o acesso aos fundos públicos de ordem federal como disposto na PNMU. O PlanMob de São José dos Campos conta, também, com três anexos, sendo estes o da Macroestrutura Viária, o da Hierarquia Viária e o do Sistema Cicloviário Estrutural – todos com projeções do município para 2036 (SÃO JOSÉ DOS CAMPOS, 2015a; SÃO JOSÉ DOS CAMPOS, 2016).

Um aspecto observado é que a minuta que levou à consolidação da PMMU evidencia com clareza como negativos o foco no transporte individual motorizado, o uso exarcebado do automóvel e os problemas ambientais que acarreta ao meio e, ainda, ressalta a necessidade de uma mobilidade urbana voltada às pessoas, ou seja, a dita "cidade mais humanizada" (GEHL, 2010). A seguir, trecho do documento que comprova disparidades entre leis e práticas diárias de produção do espaço:

assim como outras cidades no Brasil, São José dos Campos foi construída centrada no transporte motorizado, individual e rodoviário, hoje percebido como insustentável, seja pelos problemas ambientais ocasionados, seja pela impossibilidade de se suprir as necessidades de infraestrutura que o crescimento acelerado da frota exige. O Plano de Mobilidade Urbana de São José dos Campos – PlanMob, foi desenvolvido com ações e propostas voltadas às PESSOAS (original do texto), garantindo a equidade na utilização dos espaços urbanos e

---

<sup>17</sup> Mais adiante, ainda nesta seção, a questão das centralidades será retomada incluindo um mapa para sua visualização em São José dos Campos conforme o PD - LC 612/2018.

buscando a construção de uma cidade mais humana, com melhor qualidade de vida e desenvolvimento sustentável. (SÃO JOSÉ DOS CAMPOS, 2015c).

É fundamental pontuar que o PlanMob citado na minuta tem o perfil de uma carta de intenções, pois embora revele ações com objetivos a partir de 08 eixos, não há detalhes sobre como e em que prazo serão implantados. Sendo assim, trata-se de um “plano estratégico” – termo, inclusive, empregado no próprio no documento - e, não, especificamente de um plano de mobilidade urbana. Em sua apresentação consta:

O presente Plano Estratégico apresenta os princípios, objetivos e diretrizes do PlanMob, relacionando o conjunto de estratégias e ações voltadas a sua implementação [...] Trata-se de um caderno de orientação para gestão da demanda e melhoria da oferta e que indica um conjunto de medidas a serem executadas pelo poder público, pelo setor privado ou pela sociedade para atendimento das diretrizes do PlanMob. (SÃO JOSÉ DOS CAMPOS, 2015a, p.1).

Quanto ao PD e a necessidade de conexão entre tal e o plano de mobilidade conforme apreendido na PNMU, nota-se que há menção, todavia, sem clareza prática. Embora haja elementos do PD que transitam entre o anterior e o atual, citados em alguns dos eixos do PlanMob, estão postos de forma isolada e não imbricadamente. Mais uma vez, a apresentação do PlanMob, assim como a PMMU, não fez menção à inclusão social ou acessibilidade universal. Repetiu-se no documento a ideia de "fortalecimento das centralidades" como forma de redução das viagens motorizadas – alinhadamente ao PD (SÃO JOSÉ DOS CAMPOS, 2015a). A diferença é que para o PlanMob foram trazidas as centralidades já mais tradicionais da cidade e sem hierarquias. Já no PD, como se verá mais adiante, as centralidades sofreram categorizações e hierarquizações. Ademais, outras foram nomeadas e determinadas a serem consolidadas e adensadas.

Ainda sobre as viagens motorizadas, vale destacar o seguinte no PlanMob: há certa timidez na adoção de medidas mais incisivas para o real desestímulo dos automóveis particulares, sobretudo – o que seria uma resposta ao 6o. artigo da PNMU. Sobre isso, Vasconcellos (2016) lembra que à medida que não se "cobra de quem usa o automóvel o custo verdadeiro que este uso causa ao conjunto da sociedade" (2016, p. 63), as pessoas seguirão dando preferência a este modal na maioria das

vezes, por mais que se criem infraestruturas cicloviárias, calçadas melhores e um eficiente transporte público.

Pelo documento, percebe-se maior preocupação, por exemplo, em prover e gerir novas áreas de estacionamento, o que caminha em direção oposta de tendências mundiais. O poder público preferiu apostar no desestímulo por meio de campanhas educativas, adoção do *car sharing* e incremento das infraestruturas aos modos ativos de transporte bem como do transporte público, em vez de adotar sanções mais severas que limitam concretamente a opção do ir e vir motorizado privado – não se trata apenas da sanção em termos de taxas como o pedágio urbano, por exemplo, mas de restrições no sentido de proibição de circulação e estacionamento em determinadas áreas da cidade (no documento, muito levemente, apenas a questão da proibição de circulação em alguns locais é mencionada).

Houve, portanto, certa alienação perante números que a própria Pesquisa OD do município revela, como se verá mais adiante, quanto à forte predominância do ir e vir de carro em São José dos Campos e, principalmente, os ônus que isso causa ao meio comum (IPPLAN, 2014). Ou seja, por mais que o PlanMob, entre seus objetivos, fale em “alterar a matriz de divisão modal da cidade de modo a aumentar a participação de viagens em modos coletivos e/ou não motorizados” (SÃO JOSÉ DOS CAMPOS, 2015a, p.4), não há um objetivo e nem um princípio mais incisivo que aborde diretamente o desestímulo dos meios motorizados privados. Foi preferível tratar da questão sob o princípio da “diminuição da necessidade de viagens motorizadas” (Ibid).

É importante pontuar que o município assistiu, entre 2014 e 2015, ao processo de construção do dito PlanMob, que compreendeu à fase dos estudos até as audiências públicas e posterior elaboração do texto final levado à sua aprovação pela Câmara Municipal. No entanto, ficou evidente a limitada promoção da participação popular – necessidade preconizada no EC como já apontado. Para um município de 629.921 habitantes (IBGE, 2010), não é preciso de uma avaliação profunda para se concluir que 04 oficinas de diagnóstico e 02 audiências públicas não se traduzem como suficientes para a construção e consolidação seja de um plano de mobilidade urbana, seja de uma política pública municipal que ultrapasse as virtualidades e faça valer aquelas que são diretrizes nacionais da Lei Federal 12.587, a PNMU (SÃO JOSÉ DOS CAMPOS, 2015b, p.225-228).

Aqui, já se estabelece um conflito entre setores da sociedade e poder público visto que este, sintomaticamente, não adota uma postura de mais transparência - inclusive no que diz respeito à realização e disponibilizações de estudos preliminares - e empenho em promover a real participação popular. Além do mais, viu-se que o discurso (inclusive visual) envolveu muito a ideia da cidade que "une pessoas", que "une caminhos" e a cidade mais "humana" - os próprios slides de apresentação da PMSJC tinham esse apelo. Entretanto, de forma desconectada das desigualdades que marcam o território – ou melhor, isso sequer foi apontado remetendo à tradição da sociedade brasileira em "ignorar [...] não reconhecer a existência dos conflitos sociais" (MARICATO, 2001, p. 71). Nos slides que compuseram as etapas públicas de discussão, as frases destaque eram "unindo caminhos/movimentando pessoas". Juntos, os slides integravam um programa denominado "cidade unida" (SÃO JOSÉ DOS CAMPOS 2015b; SÃO JOSÉ DOS CAMPOS, 2015d). O referido apelo da cidade mais "humana" foi tão destacado que é com ele que são fechados os argumentos conclusivos do PlanMob como se vê a seguir:

O Plano de Mobilidade Urbana de São José dos Campos é um instrumento que garante a equidade na utilização dos espaços urbanos ou seja, as cidades deixam de ser para os automóveis e voltam a ser das pessoas. Pedestres, ciclistas e transporte público passam a ter prioridade nas vias da cidade, dividindo igualmente o espaço com os veículos automotores. O plano foi desenvolvido com ações e propostas voltadas às PESSOAS, e a implementação das ferramentas aqui descritas possibilitará a construção de uma cidade mais humana, com melhor qualidade de vida e desenvolvimento sustentável. (SÃO JOSÉ DOS CAMPOS, 2015a, p. 65).

Não há dúvida de que a abordagem quanto à cidade mais unida e "humanizada", ou seja, aquela que busca devolver os espaços públicos às pessoas, aquela que busca reduzir as viagens motorizadas se faz necessária e é positiva num cenário em que os impactos resultantes dos deslocamentos – sobretudo em veículos privados motorizados que têm como matriz energética os derivados do petróleo - precisam ser reduzidos. Todavia, em meio às narrativas que supervalorizam o uso da bicicleta, o pedestrianismo e o transporte público - sob a perspectiva da cidade "mais humana" e "unida" -, faltam esforços para o entendimento do real papel da acessibilidade dentro do ideário da mobilidade urbana. Afinal, como reforça Maricato (2017, p.48), "o que é mais importante na vida urbana do que ter mobilidade? Acessar a tudo que a cidade oferece independente do local de moradia?".

Neste sentido, dificultou-se a compreensão dos participantes sobre a cidade como um espaço gerador de oportunidades que, por sua vez, não são desfrutadas por todos também em decorrência das iniquidades que envolvem o ato de acessar diferentes partes do território. Aliás, muitas oportunidades, do emprego ao lazer, sequer são alcançadas (ou porque inexistem em algumas partes da cidade ou porque não há condições financeiras e/ou estruturais de parte dos sujeitos para se chegar até elas). Assim, a compreensão da mobilidade urbana enquanto uma política pública de apoio à promoção de uma real – frisa-se - inclusão social e consequente redução das desigualdades socioespaciais não foi abordada durante o processo das oficinas de diagnóstico por parte dos responsáveis condutores do processo.

Quanto aos locais das oficinas, dentre as 04 realizadas, 02 foram na região Centro, uma na região Leste e outra na Sul. Portanto, as demais regiões da cidade - Norte, Extremo Norte, Sudeste e Oeste, não receberam a atividade (SÃO JOSÉ DOS CAMPOS, 2015b, p.225-228). Logo, o limitado alcance geográfico da respectiva ação comprometeu não apenas a etapa de disseminação do porquê da necessidade de se construir um plano de mobilidade urbana, mas também a própria construção coletiva do processo, isto é, Estado e sociedade definindo juntos as tomadas de decisão da cidade enquanto bem comum como reforça o EC. Como observa Maricato, trata-se da histórica falta do debate democrático. Segundo a autora, "ao contrário, há uma tradição da versão única e dominante sobre a realidade" (2001, p.72) que, por sua vez, potencializa e evidencia os interesses da cidade real, da cidade oficial, da cidade visível; em suma, da cidade planejada enquanto uma "representação ideológica" (Ibid, p.70).

A propósito, a ideia da "cidade mais humanizada" tão propagada pela PMSJC na ocasião e, num contexto de criação do seu plano de mobilidade urbana - aquele que seria o primeiro de São José dos Campos e, portanto, tido como algo moderno e inovador -, remete a contundências do planejamento urbano. Reside uma ideia – praticamente mítica – de que o nosso histórico urbano se fez sem nenhum planejamento e, por isso, ele é necessário e urgente para o ordenamento do espaço. É comum se ouvir afirmar que os problemas nas cidades têm origem em seu crescimento caótico, sem planejamento e que, portanto, um “planejamento “integrado” ou “de conjunto”, segundo técnicas e métodos bem definidos, seria indispensável para solucioná-los” (VILLAÇA, 1999, p. 183). Para o autor, essa recorrente afirmação

ideológica se traduz na forma como as classes dominantes interpretam as origens dos problemas sociais que se manifestam nas cidades.

“Tais ideais visam ocultar as verdadeiras origens daqueles problemas, assim como o fracasso daquelas classes e do Estado em resolvê-los. Com isso, a dominação é facilitada” (Ibid). Dessa forma, assiste-se à propagação da ideia de que não há planejamento sendo feito – uma fala, muitas vezes, pronunciada pelos próprios excluídos ou despossuídos da cidade. Eis, portanto, o resultado do discurso dominante (das elites) que, estrategicamente, atrairá ainda mais planejamento estratégico e (novos) planos que tendem a beneficiar apenas uma parte das pessoas e interesses do espaço urbano. Isto é, se fará valer somente na cidade legal, oficial, visível, enfim, na cidade enquanto construção ideológica que ofusca as desigualdades e conflitos do território.

Isso leva a refletir, portanto, sobre o ideário que também abarca os planos de mobilidade urbana, tendo em vista que os próprios planos diretores, como diz Villaça, apresentam-se como soluções miraculosas aos problemas das cidades que, reforça-se, foram produzidos pelas próprias elites, posteriormente fieis defensoras de tantos planos. Não em vão, o autor chama os planos diretores de "ilusórios" (VILLAÇA, 2005) - não que possam ser dispensados (ressalta-se). Entretanto, o questionamento acerca dos interesses envolvidos em sua construção e incorporação de toda a cidade (e seus conflitos) – e não apenas uma parte dela - são veementemente necessários. Logo, forjados processos de participação popular – repetindo-se também na elaboração de planos de mobilidade urbana - minimizam as chances de conquistas tanto no campo das disputas do espaço urbano como também do básico reconhecimento dos direitos que se têm (na) e (sobre) a cidade.

### **3.2 O Plano Diretor de São José dos Campos: sua interface com a mobilidade urbana**

São José dos Campos, como se pôde constatar à medida que foi sendo relatado seu acelerado processo de urbanização, sempre esteve aliada a planos que conduzissem seu desenvolvimento urbano; entre estes, os PDs. Antes de 2000, destacam-se o PDs de 1969 e o de 1995: Ambos com evidentes marcas acerca dos ideais que envolviam o planejamento urbano de cada período. Ou seja, passou-se do planejamento funcionalista para o estratégico de forma que imensos arcaísmos

legais sequer dessem chance de questionamentos, antes de tudo, do próprio entendimento quanto ao sentido do desenvolvimento urbano (palavra esta que "recheia" uma infinidade de planos). Ainda mais em tempos de avanço do neoliberalismo como se viu ocorrer na década de 90 que, por sua vez, deu força ao tecnocratismo que tanta marca a gestão urbana de inúmeras cidades – se diz "gestão" a fim de enfatizar a ideia da cidade enquanto um empreendimento, um negócio empresarial a ser gerido (VAINER, 2002). Em seguida, veio o PDDI de 2006 (LC 428/2010) e o mais recente é o PD de 2018 (LC 612/2018). Relevando as abordagens anteriores feitas em torno do EC e considerando que São José dos Campos teve PDs anteriores, cabe considerar o seguinte para que se possa analisar de que forma o atual PD dialoga com a mobilidade urbana:

Mesmo antes da aprovação do EC havia instrumentos para cumprir a promessa de todo plano diretor, de garantir um desenvolvimento urbano "equilibrado", "harmônico", "sustentável" e outros adjetivos semelhantes que, invariavelmente são apresentados na introdução dos PDs. (MARICATO, 2001, p. 95).

A colocação acima, além de corroborar os apontamentos de Villaça (2005) em torno dos PDs como "repletos de discursos", faz refletir também sobre o desenvolvimento urbano – palavra essa envolta por enorme senso comum, limitando seu entendimento ao sinônimo de desenvolvimento econômico e basta. Portanto, aqui toma-se emprestado de Souza (2008, p.60) o entendimento do desenvolvimento como uma “mudança social positiva” que, por sua vez, obrigatoriamente, aplica-se à vida urbana. Isto é, não há como falar de desenvolvimento sem pensar nas cidades. “Desenvolvimento é mudança, decerto: uma mudança para melhor. Um “desenvolvimento” que traga efeitos colaterais sérios não é legítimo e, portanto, não merece ser chamado como tal” (SOUZA, 2008, p. 61). Isso, então, se faz análogo ao desenvolvimento socioespacial requerendo, assim, pensar num desenvolvimento urbano que o promova. Como escreveu o autor:

Se está diante de um autêntico processo de desenvolvimento socioespacial quando se constata uma melhoria na qualidade de vida e um aumento da justiça social. A mudança social positiva, no caso, precisa contemplar não apenas as relações sociais, mas igualmente, a espacialidade. (Ibid, p.61).

Tais reflexões foram trazidas a fim de jogar luz não apenas sobre as contradições que envolvem os PDs bem como sobre a própria visão de desenvolvimento urbano que é mencionado nas legislações que se acumulam e que, inclusive, precisam dialogar entre si como reforça o EC – é o caso dos PDs com os Planos de Mobilidade Urbana e vice-versa como já dito. Como sempre reforça Harvey (2012, p.83), à medida que a urbanização é instrumento ao acúmulo de capital, o desenvolvimento urbano é parte, então, integrante do processo.

A despeito dos PDs, cabe lembrar que ao longo de 2005 houve uma forte disseminação deles após campanha do MC em torno do tema e o processo participativo que evocava. Em seguida, o número de PDs aumentou consideravelmente passando de 805 em 2005 para 2.318 em 2009. Em 2009, dos 1.644 municípios com mais de vinte mil habitantes, 1.433 declararam ter seu PD; uma correspondência a 87% do total das cidades (SANTOS JUNIOR; MONTANDON, 2011). Mas, segundo Rolnik (2016), apesar da celeridade quantitativa dos PDs, a aplicação de instrumentos capazes de desmercantilizar o solo (propósito embasador da Reforma Urbana) ou mesmo sua articulação com o território e com estratégias de um desenvolvimento urbano pautado no bem comum se mostraram muito deficientes. Ainda segundo a autora, durante a transição democrática, ocorreram pactos interelites para a “preservação das regras do jogo” nas máquinas político-eleitorais em meio a qual estão boa parte das decisões sobre as políticas urbanas. Por isso, relevando o contexto de integração do país aos circuitos globalizados do capital, é comum que planos – para além dos diretores – não dialoguem com grandes investimentos previstos, por vezes, nos municípios ou ainda que carreguem instrumentos que, ao serem aplicados, tenderão a favorecer os interesses capitais enquanto deveria ser o contrário (isso tudo, ainda que haja mais força nas capitais, é de relevância a estratégias cidades médias como é o caso de São José dos Campos).

Não em vão, Maricato chega a denominar os PDs de "desmoralizados" (2001, p. 132) citando, por exemplo, a moradia social estar, muitas vezes, em capítulo à parte quando não um apêndice a fim de realçar a evidenciada falta de conexão entre temas básicos que deveriam dialogar entre si – em vez de serem tratados separadamente. Por outro lado, como veremos a seguir sobre São José dos Campos, há casos contrários de insistência em determinadas transversalidades de temas que suscitam dúvidas sobre seu real papel (como as mencionadas "centralidades").

Portanto, retomando-se a o foco sobre São José dos Campos, a ideia aqui não é avaliar o seu atual PD e a complexidade dos 155 artigos que o compõem (SÃO JOSÉ DOS CAMPOS, 2018a). Mas, sim, compreender de que forma, em geral, a questão da mobilidade urbana, nele, foi pautada (e se foi pautada). E, para tal, a abordagem até aqui tecida se fez necessária pois São José dos Campos - não se pode esquecer - é estratégico polo nodal da Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte. Um município que, como já citado, recebe aportes estrangeiros voltados a obras de grande infraestrutura.

Um aspecto que já deve ser pontuado remete à Pesquisa OD (IPPLAN, 2014) realizada em 2011 no município e seu “retrato” de disparates quanto à mobilidade urbana. Quando do PDDI de 2006, isto é, anterior ao atual, o município, não dispunha de um documento que discorresse detalhadamente acerca dos deslocamentos da população considerando todos os modais, combinações entre diferentes viagens, motivos e afins. Logo, a Pesquisa OD compreende a uma ferramenta capaz de auxiliar, junto à população, as decisões da cidade a curto, médio e longo prazo, dentro de uma perspectiva em que o desenvolvimento urbano considere a mobilidade urbana. O próprio documento reconhece que a pesquisa, "não esgota as possibilidades oferecidas pelo valioso banco de dados [...], mas busca oferecer um material que contribua para a compreensão de aspectos relevantes da mobilidade urbana, encaminhando soluções que respondam às demandas atuais e futuras da cidade" (IPPLAN, 2014, p.11).

Logo, por princípio, o esperado é que o documento, de fato, orientasse o próprio novo PD que veio a ser ratificado sete anos depois do rico – e inédito - levantamento de dados. Inclusive, cabe situar que o documento traz alguns alertas com relação à distribuição desigual do espaço produzido. Aliás, o mesmo ocorre com o documento intitulado como "Caderno de Mapas Temáticos – leitura técnica socioterritorial" (SÃO JOSÉ DOS CAMPOS, 2017) elaborado durante o processo de revisão do PD (este, inclusive, se ancorou em muitos dados da Pesquisa OD). Ou seja, o poder público tem conhecimento científico e apurado do território – conhece, inclusive, os limites entre a "cidade visível e invisível". Isso é inegável. Porém, é questionável a sua atuação a partir dos dados por ele mesmo levantados. Com isso, já se problematiza que nas arenas dos conflitos e disputas que envolvem a cidade para além dos dados e necessidade de torná-los públicos está também a necessidade de fazê-los servir ao

justo desenvolvimento socioespacial. Sobre o dito Caderno de Mapas Temáticos, vale reproduzir uma de suas passagens:

Longe de ser a síntese das leituras técnica e comunitária, espera-se que os dados e análises ora apresentados consigam comunicar e alertar para aspectos que deverão ser tratados no Plano Diretor, sendo assim um subsídio para qualificação do debate público. (SÃO JOSÉ DOS CAMPOS, 2017, p.1).

Logo, compreendido que se deve refutar a ideia de que não há planejamento, há que se reconhecer, igualmente, que o poder público tem conhecimento sobre a cidade. Aliás, o exercício do domínio – seja do Estado, seja do mercado quando não os dois juntos - tem como premissa o conhecimento. Junto a isso, nos processos de produção do espaço,

[...]espontâneo e planejado interagem o tempo todo de maneira nada simples; aquilo que parece, a primeira vista, totalmente espontâneo, se revela, olhando mais detidamente, fruto de uma plethora de ações dispersas, muitíssimas delas deliberadas e não poucas formalmente programadas, que criam uma sinergia. (SOUZA, 2008, p.52).

Pois bem: o "deliberado", as "ações formalmente programadas" requerem o dito conhecimento para aquilo que está proposto a ser alcançado e, muitas vezes, para tal, arcabouços legais serão ignorados ou feitos a revelia conforme princípios que os deveriam guiar. Como foi apontado, a PMMU ainda que elaboradas às pressas e posteriormente ao PlanMob, em geral, segue as premissas da Lei Nacional da Mobilidade Urbana, a PNMU. No entanto, no atual PD por mais que uma série de adjetivos – como antes colocado por Maricato (2001) – estejam em entre seus princípios, objetivos e diretrizes, indo da "sustentabilidade" à "cidade mais humana", à mobilidade urbana foi dedicado apenas um capítulo contendo seis artigos (artigos 40º. ao 45º). Não que não seja citada, em absoluto, em outras partes do documento. Todavia, naquele em específico que o remete, desperta atenção a questão da macroestrutura viária, bem como a hierarquia viária subitamente serem mencionadas (artigos 41o. e 42o. respectivamente) e de forma relacionada a alterações quanto ao que estava previsto pela PMMU. O 45o. artigo também traz referências quanto à atualização do mapa das estradas municipais. Cita também o sistema ciclovitário estrutural bem como os corredores estruturais de transporte público nos artigos restantes.

Ou seja, o capítulo se restringiu, mais do que minimamente, a vias de circulação o que leva a refletir sobre as reflexões trazidas para a presente pesquisa sobre a desarticulação entre o planejamento urbano, os transportes e a mobilidade uma vez que estes dois últimos acabam sendo tomados praticamente como sinônimos. Aspecto que então potencializa a visão de que grandes obras de infraestrutura viária responderão aos reclamos que envolvem o ir e vir pela cidade devido à eficiência que são capazes de promover. Ao mesmo tempo, desperta atenção quando se constata pelos próprios documentos da PMSJC (SÃO JOSÉ DOS CAMPOS, 2018b) que, no apanhado das impressões obtidas das leituras comunitárias ocorridas durante o processo de revisão do PD, a questão da mobilidade urbana – porém, sem saber ao certo sobre qual viés - ter sido citada, com ênfase, em praticamente todas as oficinas ocorridas com a população independentemente da macrozona da cidade. Logo, trata-se de uma demanda que requer, inclusive, interpretação conforme os diferentes interesses envolvidos. Afinal, o que leva o poder público a classificar algo como um "problema" de mobilidade urbana diante da complexidade que o tema envolve conforme apontado pela discussão teórica que embasa esta dissertação?

Por um material que corresponde às apresentações da PMSJC - quando das ditas leituras comunitárias - em uma das lâminas o poder público explicita o quanto novas vias, incluindo as expressas do Plano Macroviário, viadutos, enfim, grandes obras de circulação são a resolução aos "problemas" de mobilidade da cidade (SÃO JOSÉ DOS CAMPOS, 2018b). Tal aspecto reforça o que já pôde ser constatado quando do breve e limitado processo de criação do PlanMob (SÃO JOSÉ DOS CAMPOS, 2015a): a pouca argumentação em torno da mobilidade como algo essencial para se alcançar as diferentes e múltiplas oportunidades da cidade e que, por isso, obrigatoriamente deve dialogar (como prevê o EC) com outras esferas ultrapassando, portanto, a típica tecnocracia que costuma envolver o setor de transportes.

O PD, em seu segundo capítulo relativo aos princípios, faz referências quanto à priorização do transporte público e os modos ativos de deslocamento, dizendo que para tal há diretrizes como integração do PlanMob à política de desenvolvimento urbano, racionalização do uso do transporte motorizado individual, adoção de novas tecnologias que visem à redução de poluentes bem como outros elementos ligados a formas mais justas de uso do espaço público durante os deslocamentos. Porém, a partir do momento que o próprio PlanMob se apresenta mais como uma carta de

intenções – e não propriamente como um plano que prevê orçamentos e prazos, inclusive – é de se esperar, portanto, certa falta de consonância entre o PD e a PMMU. Aliás, em virtude do novo PD, o próprio PlanMob deveria ter sido reelaborado.

No PD constam referências quanto à transdisciplinaridade da mobilidade urbana a outros temas como a habitação, por exemplo. Nesse sentido, ainda nos princípios, 2o. artigo, está apontado: "reconhecer a indissociabilidade entre a política de regularização fundiária e as políticas públicas de habitação de interesse social, uso e ocupação do solo, macrodrenagem, mobilidade urbana e de prevenção e redução de riscos" (SÃO JOSÉ DOS CAMPOS, 2018a). Em outras partes do documento, constam também menções aos vazios urbanos – necessidade de identificá-los -, menções com relação à melhor ocupação de áreas já infraestruturadas da cidade, necessidade de contenção ao espraiamento e outros temas que, como pudemos ver, ligam-se diretamente à mobilidade urbana. Mas, estando subordinados a lógicas que resistem em redistribuir a cidade a começar pela desmercantilização do solo e a leis de zoneamento que, segundo Maricato (2001, p.95) se prestam “[..] à afirmação da desigualdade e da segregação [...]”, dificilmente se dará o sentido da mobilidade urbana que envolve a apropriação política da cidade.

Retornando às leis de zoneamento que se incumbem de fazer valer os PDs, Maricato (Ibid) ainda lembra que quanto mais valorizada for uma área para o mercado imobiliário mais detalhada é sua legislação e vice versa.

### **3.3 O Plano Diretor e as centralidades: paradoxos em torno da mobilidade urbana**

Um aspecto do PD de São José dos Campos que não pode deixar de ser mencionado já que no próprio PlanMob, como apontado, foi bastante destacado é a questão das centralidades. Elas surgem transversalmente em vários artigos do documento e repetitivamente. Para se ter uma ideia, a própria palavra “centralidades” aparece no PD muitas mais vezes do que “mobilidade urbana” ou mesmo “plano de mobilidade urbana”: ao menos 40 vezes é citada. Traz consigo a ideia de ser um dos elementos “estruturadores do desenvolvimento urbano sustentável” segundo apontamento do 17º. artigo que objetiva “fazer de São José dos Campos uma cidade mais humana e mais equilibrada, aproximando emprego e moradia e possibilitando a melhoria da qualidade de vida do conjunto da população” (SÃO JOSÉ DOS CAMPOS,

2018a, p.20) – como se vê, a tal ideia da “cidade mais humana” que permeou a PMMU, reaparece.

Junto às centralidades, os outros elementos estruturadores citados pelo respectivo artigo no PD são: Áreas de Desenvolvimento Estratégico, Mobilidade Urbana, Áreas Urbanas de Interesse Ambiental, Parques Urbanos e Unidades de Conservação. Ainda antes deste 17º. artigo, já no 4º. artigo, que trata dos objetivos referentes ao ordenamento territorial, sobre as centralidades consta: “qualificar as centralidades existentes e estimular o desenvolvimento de novas, a partir de suas características e necessidades específicas” (Ibid, p. 4). Sua definição surge no 29º. artigo conforme capítulo específico que trata delas:

As centralidades são as áreas mais dinâmicas da cidade e que exercem atratividade sobre a população concentrando, principalmente, diversidade e intensidade de atividades (em especial comércios e serviços) e também polarizando grande quantidade de viagens. (Ibid, p. 26).

Em seguida, o 30º. artigo aponta que “[...] o município reforçará, por meio de regras urbanísticas específicas para cada caso, as Centralidades existentes e estimulará a formação de novas centralidades”. Já sua divisão em “centralidades metropolitanas, centralidades municipais e centralidades locais” aparece no 32º. artigo sendo que as locais se dividem entre aquelas “existentes” e aquelas “a induzir” (Ibid, p.27). Quanto às “Centralidades Municipais” citadas (34º. artigo), consta que “devem ser consolidadas e adensadas”, sendo estas “Centro Expandido, Vila Adyana, Aquarius e Jardim Satélite” (SÃO JOSÉ DOS CAMPOS, 2018a, p.27-28).

Percebe-se, pelo documento, uma hierarquia entre as centralidades por mais que seja dito que tanto as municipais (artigos 34º e 35º) como as locais (artigos 36º. e 37º.) “devem ser consolidadas e adensadas”. Enquanto as “Centralidades Municipais [...] atendem a mais de uma região geográfica[...]”, sendo “reconhecidas na cidade pela concentração e diversidade de comércios e serviços”, segundo o documento, “as Centralidades Locais são aquelas cujo uso frequente é limitado à população da própria região”. São estas, no caso: Jardim Paulista, Vila Industrial, Santana e Motorama” (Ibid).

Já as “Centralidades Locais a Induzir” (artigos 38º. e 39º.), conforme o PD, são aquelas onde o comércio e serviço ocorrem de forma dispersa e rarefeita. São estas: Parque Industrial, Colonial, Novo Horizonte, São Judas Tadeu, Eugênio de Melo,

Campos de São José e expansão oeste do Urbanova. Sobre esta última, em particular, desperta atenção o parágrafo único: “Deverá ser prevista a formação de nova centralidade nas glebas que futuramente serão objeto de loteamento na expansão oeste do Urbanova” (Ibid). Fica claro, portanto, que a respectiva área, o Urbanova, caracterizada pela presença do capital e do Estado na produção legal do seu espaço a partir da década de 90 sobretudo, novamente será privilegiada frente a expansão já prevista. A localidade, marcada pelos condomínios horizontais de alto padrão, até o atual PD não se configurava como uma centralidade.

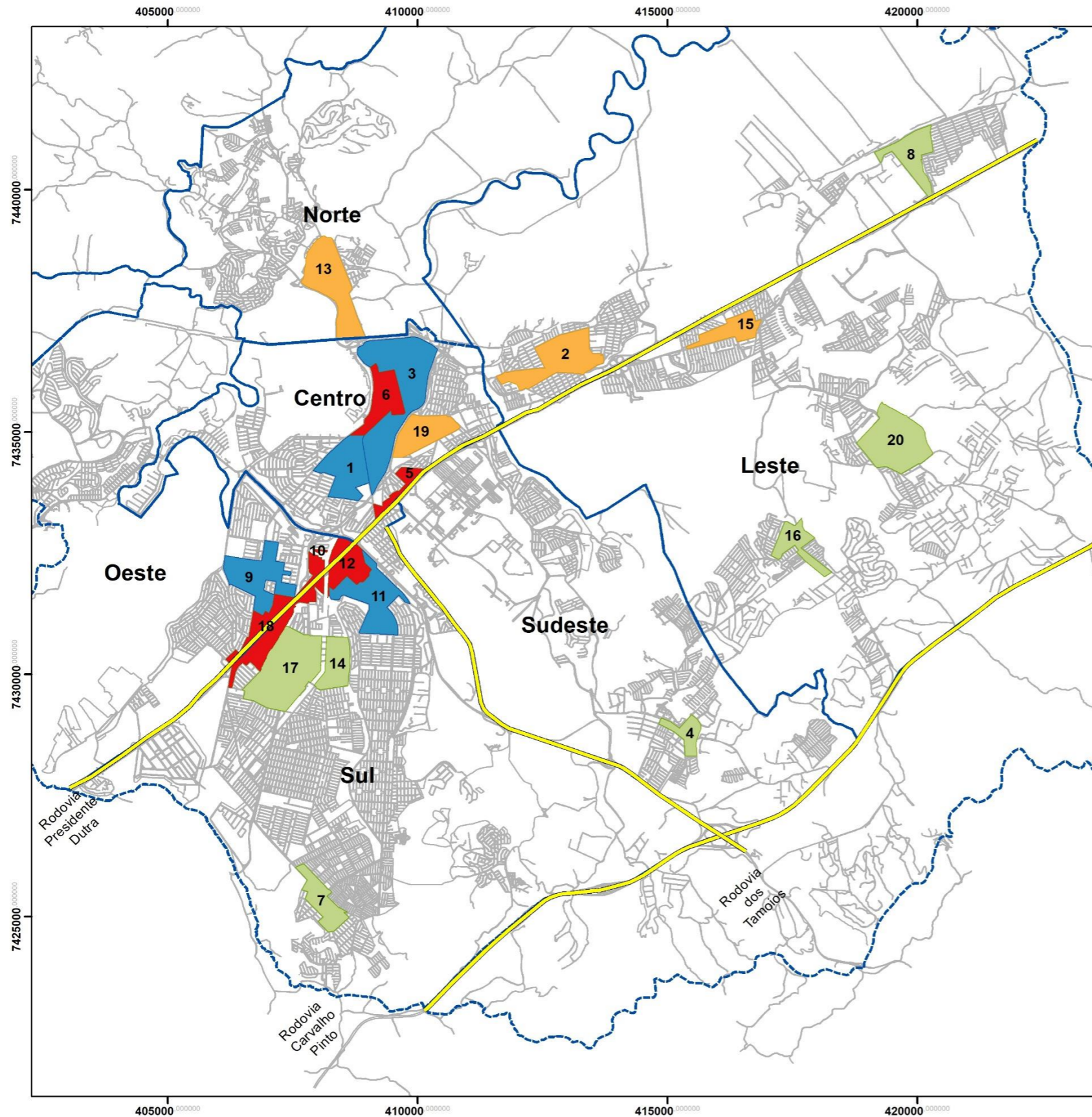
Por meio da figura 6, visualiza-se a distribuição das centralidades conforme as categorizações. As metropolitanas (Eixo Dutra e Centro Tradicional) seguem, em maior parte, o alinhamento ao longo da rodovia e, conforme o documento, “[...] tem o intuito de promover o fortalecimento das suas características de âmbito regional, nela não será admitido o uso exclusivamente familiar; sendo admitido o uso misto [...]” (Ibid, p.27). Ainda segundo o documento, quanto ao Centro Tradicional (única centralidade fora do referido eixo), foi classificada como metropolitana devido ao seu “caráter simbólico e atrativo como referência [...] e por tais razões propõe-se para esta área, especialmente, políticas relacionadas ao adensamento populacional e requalificação urbana” (Ibid, p. 27-28).

Pela espacialização observa-se que as centralidades municipais dialogam diretamente com as metropolitanas, sendo limítrofes a elas. São áreas que ao longo do processo de urbanização, como pôde ser visto anteriormente, se destacaram com relação ao restante da cidade resultando em elevado preço de suas terras. Partindo para a leitura espacial das centralidades locais existentes, seguindo a própria hierarquia estabelecida pelo PD, embora sejam áreas que também vieram reunindo concentrações populacionais e agrupamento de comércios, não têm o mesmo destaque das centralidades municipais. O próprio Jardim Paulista, embora esteja na região Centro, por exemplo, reúne população com poder aquisitivo menor do que o restante da macrozona e tem um padrão de uso e ocupação do solo igualmente distinto. Ou seja, está fora do “Centro Rico” que, como se pode constatar, corresponde à centralidade municipal (Vila Adyana e Centro Expandido).

Por fim, as ditas centralidades locais a induzir, à exceção do Parque Industrial e de Eugênio de Melo – ambas áreas que têm destaque quanto aos empregos ligados ao setor industrial – estão bem distantes do eixo da Dutra, podendo ser classificadas como centralidades periféricas das regiões Sul, Leste e Sudeste. Considerando a

grande população que concentram em torno de si associada à média e baixa renda além da maior informalidade na economia – Colonial, São Judas Tadeu, Novo Horizonte e Campos de São José – pode-se apontar que dificilmente o Estado junto ao mercado terá interesse em infraestruturar tais áreas uma vez que têm preço da terra bem menos competitivo. Além do mais, relevando-se a grandeza territorial das áreas bem como os números populacionais, se mostram como centralidades insuficientes no que tange, por exemplo, a possível geração de empregos conforme apontado no PD. Sendo assim, tais populações tenderão a manter a lógica de terem que percorrer grandes distâncias seja para conseguir exercer uma ocupação, seja para ter acesso a uma série de serviços.

Figura 6 - Centralidades segundo o PD de 2018.



### Centralidades

Nº	Centralidade	Nº	Centralidade
4	São Judas Tadeu	5	Eixo Dutra
7	Colonial	6	Centro Tradicional
8	Eugênio de Melo	10	Eixo Dutra
14	Parque Industrial	12	Eixo Dutra
16	Campos de São José	18	Eixo Dutra
17	Parque Industrial	1	Vila Adyana
20	Novo Horizonte	3	Centro expandido
2	Vila Industrial	9	Aquarius
13	Santana	11	Jardim Satélite
15	Motorama		
19	Jardim Paulista		

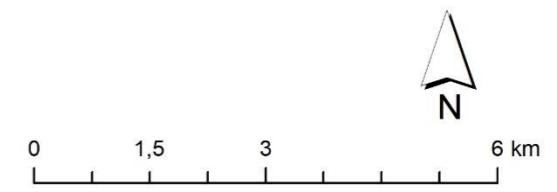
### Legenda

- Rodovias
- Malha urbana
- Macrozonas

#### Centralidades

##### Categoria

- Metropolitana
- Municipal
- Local existente
- Local a induzir



Fonte: Adaptado de São José dos Campos, 2018b. Elaborado por Daniel José de Andrade.

Para Maricato (2001) há relação direta entre as centralidades e o investimento público concentrado travando, assim, a democratização do acesso à cidade dentro dos idealizados planejamentos estratégicos. “A deterioração de determinados territórios urbanos e valorização de outros respondem a uma conjunção de interesses que buscam captação de renda imobiliária e do lucro da construção (este especialmente obras de construção pesada)” (Ibid, p.134). Ainda segundo a autora:

As “novas centralidades” localizadas nos vetores de valorização imobiliária, potencializados pela indefectível presença dos investimentos governamentais e pelos investimentos privados de setores dinâmicos ligados à nova ordem global, são o produto central e visível desse processo: visível porque é central e hegemônico; central porque é visível, seguindo os cânones da pós-modernidade. (Ibid).

Nesse sentido, cabem observações sobre São José dos Campos capazes de fazer a “ponte” direta entre as centralidades – umas bem mais do que outras - enquanto estratégicas ao acúmulo de capital envolvendo, inclusive, infraestruturas de mobilidade capazes de valorizar mais ainda determinadas áreas. Diz-se assim porque o PD, como se viu, bastante enfatiza o fortalecimento e adensamento das centralidades municipais Centro Expandido (região Centro), a Vila Adyana (Centro), o Aquarius (Oeste) e o Jardim Satélite (Sul) conforme visto na figura 6. Não só o PD como todo o recente aparato legal em torno da mobilidade urbana (a minuta da lei, a PMMU e o PlanMob).

O fato é que dois anos depois da aprovação do novo PD, 2020 portanto, foi inaugurada exatamente entre a centralidade da Vila Adyana e a centralidade do Aquarius, uma Ponte Estaiada – não sem enfrentamentos e resistências da sociedade civil que se desdobraram em uma série de processos judiciais. Vale lembrar que ambas as centralidades, por sua vez, estão praticamente aglutinadas pelas centralidades Eixo Dutra correspondentes às “metropolitanas”.

Os cerca de R\$ 60 milhões investidos em torno de uma infraestrutura de mobilidade urbana reproduzindo o padrão rodoviário que privilegia a fluidez dos motorizados privados rompeu, em absoluto, com todos os princípios normativos – do EC à PNMU. E por que não, paradoxalmente, do próprio PD do município já que este, afinal, também aborda sobre a necessidade de “racionalização do transporte

motorizado individual”? Inclusive, sob o discurso de que é este um dos objetivos das centralidades.

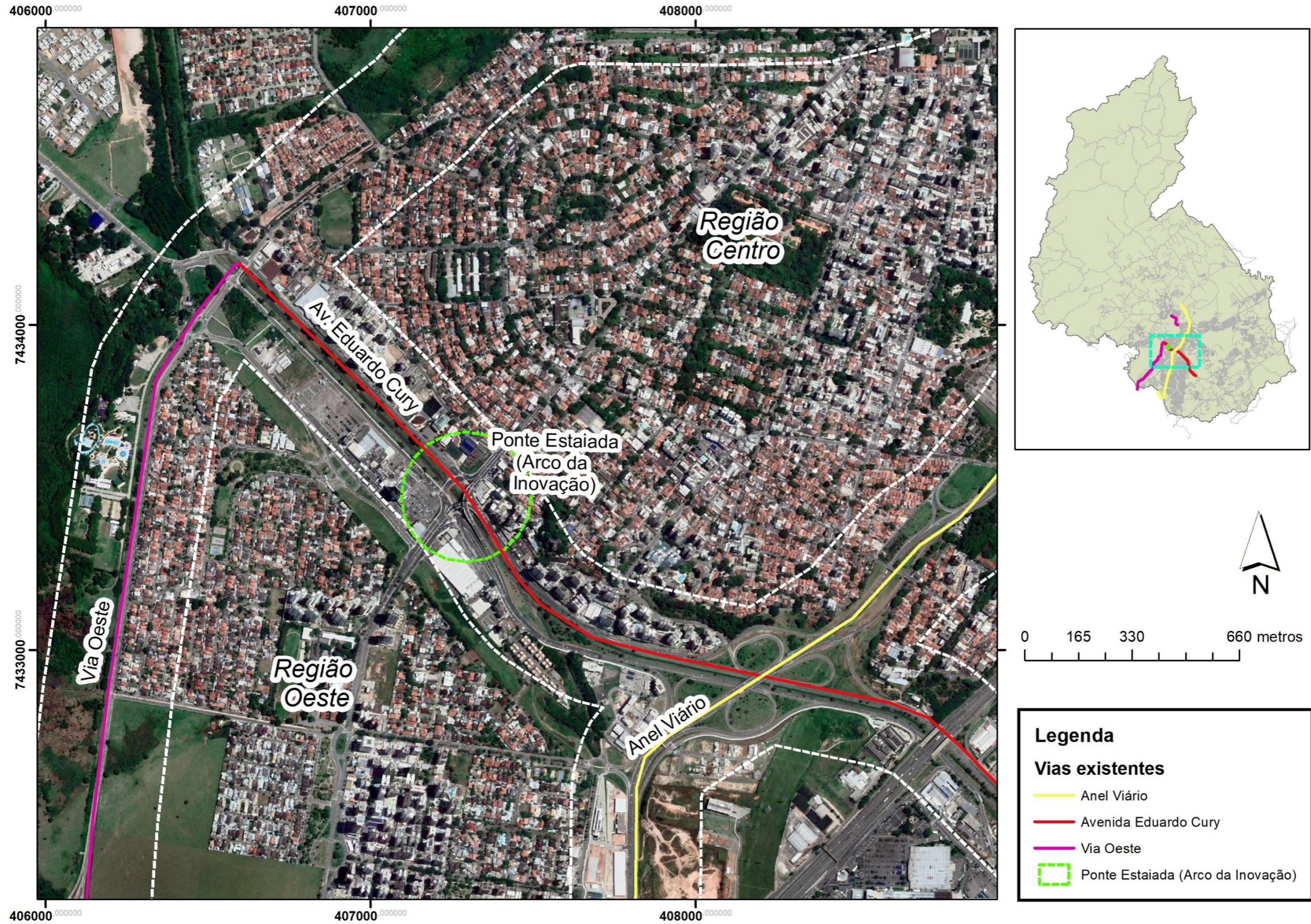
Portanto, não se trata somente de constatar as lacunas existentes entre as normas e as formas de uma cidade conforme os interesses envolvidos diante de um Estado cada vez menos regulador. E sim, pesar sobre o antes apontado por Souza a respeito das “não espontaneidades” que envolvem a produção do espaço. Da mesma forma que as centralidades entram nos planos e discursos como forma de reduzir as viagens motorizadas, se vê que são passíveis de receberem pesados investimentos justamente de infraestruturas ligadas à mobilidade que não farão mais do que incentivar as viagens motorizadas (em veículos privados).

Além do mais, a obra viária em si, não dotou apenas a referida localização de mais carga simbólica ajudando a potencializar, ao mesmo tempo, duas centralidades do seu entorno bem como toda a imagem da cidade que o poder público quer consagrar. A Ponte Estaiada exerce um papel dentro de uma urbanização corporativa que representa camadas e interesses sociais hegemônicos em torno da construção ideológica da cidade pela qual o poder público segue se responsabilizando. Se antes era o Anel Viário (aliás, a menos de um quilômetro da ponte Estaiada como se pode ver pela figura 7) residindo como símbolo imagético (MIURA, 2006) do desenvolvimento urbano da cidade, passa a ser agora, a ponte.

Assim, já se assiste a uma mudança de cartão-postal da cidade por meio da espetaculosidade da Estaiada que ganhou oficialmente o nome “Arco da Inovação”. Dentro do planejamento estratégico que leva ao termo o empreendimento urbano (SOUZA, 2008), a obra reforça o poderio da imagem que viabiliza o *marketing* de São José dos Campos, reafirmando a ideia de “cidade progresso” já fortemente propagada no século passado durante o período desenvolvimentista. Mas, se no século passado era um *marketing* ligado ao ideário industrial, agora é um *marketing* que atrela a cidade ao setor de negócios e serviços. Assim, a Estaiada ajuda a compor a vitrine de atração aos investidores. Vitrine esta que valoriza a imagem da cidade a partir de uma seleta localização concentradora então dos investimentos. Trata-se do uso da imagem como um elemento central dentro do planejamento estratégico (ARANTES, 2002).

A PMSJC reforçou continuamente, à época da obra, que se tratava da única ponte do Brasil em arco e curva – conforme a cartilha da ponte, um projeto assinado pelo “Pai das Pontes Estaiadas, o engenheiro Catão Francisco de Oliveira” (SÃO JOSÉ DOS CAMPOS, 2018c)

Figura 7 - Localização da Ponte Estaiada (Arco da Inovação).



Fonte: Google Earth, 2021. Elaborado por Daniel José de Andrade a partir de informações selecionadas pelo autor.

Tanto o Anel Viário, consolidado na década de 90, como a atual Ponte Estaiada podem ser consideradas icônicas infraestruturas urbanas que se constituem - ainda que em tempos diferentes de edificação - como formas dotadas de poder que se apresentam como “ferramentas do capital” (SANTOS, 1977). Ao mesmo tempo são símbolos carregados de significados que buscam se integrar à vida real da população – não interessa quem exatamente usará a ponte, mas sim seu papel no imaginário das pessoas, inclusive daquelas que sequer irão atravessá-la num automóvel privado. Como apontado por Milton Santos (2006, p.82), uma vez que “[...] a ideologia é também essência, aparece como realidade e assim é vivida [...]”, ao poder público é fundamental o enaltecimento da obra pelos habitantes da cidade, desde seus aspectos estruturais até aqueles que envolvem o embelezamento da paisagem.

Intrinsicamente a este estratégico processo de promoção da cidade que a reforça como valor de troca, o “Arco da Inovação” ajuda a materializar quão virtuais são as relações entre o atual PD e as políticas públicas de mobilidade urbana tanto da esfera municipal quanto federal. Como escreveu Maricato (2020, p. 181), “os detalhistas e bem intencionados planos diretores convivem com um pragmatismo excessivo na gestão. Por isso é comum encontrarmos planos sem obras e obras sem planos”. De fato, um súbito elemento que contribuiu para a questionamento de parte da população acerca da obra foi a ausência de um plano para tal quando anunciada – aliás, nem mesmo estava no plano de governo da atual gestão do município. Maricato também aponta que “os orçamentos públicos, principalmente municipais, privilegiam os investimentos relacionados ao automóvel ou sistema viário, mas dificilmente seguem o Plano Diretor” (Ibid).

Sobre os apelos do poder público em torno da Ponte Estaiada diretamente ligados à mobilidade urbana, destaca-se aquele relativo ao tempo. Na cartilha da obra constava a pergunta “de que forma a ponte Estaiada vai melhorar a vida do cidadão?” E uma das respostas enfatizadas era a possibilidade de “diminuir o tempo e o cansaço da rotina diária” (SÃO JOSÉ DOS CAMPOS, 2018c) – sempre enfatizando a ideia de “trabalhadores” que passam pelo local. Em outros locais da cartilha, ainda ligado ao tempo, também constava “reduzir o tempo que motoristas e passageiros perdem no trânsito” (Ibid). Mas, como foi destacado no embasamento teórico da dissertação, o tempo liga-se diretamente ao espaço e assim ao produzir o espaço, também se produz os tempos de deslocamento para os mais diversos fins conforme Villaça (2001).

Dessa forma, a dita redução do tempo de viagem reforçada pelo poder público não é distribuída igualmente para toda a população que por ali passa. Isso, depende dos seus locais de origem (ou destino) e, também, do próprio meio de transporte que utiliza. Como se verá mais adiante (na seção 4), na Oeste onde está a Estaiada, é bastante elevado o uso do automóvel pelos moradores da região (IPPALN, 2014) – aliás, é o índice mais elevado de toda cidade. Sendo assim, são eles os próprios responsáveis por expressiva parte do trânsito local quando saem e voltam de suas casas – aspecto que o discurso da cartilha não revela. Por sua vez, sendo a região Oeste uma concentradora de empregos depois do Centro, recebe trabalhadores de todas as demais macrozonas do município (IPPLAN, 2014). Logo, aos trabalhadores que vêm das periferias, a questão da redução do tempo de viagem e do cansaço ganha outra dimensão, principalmente se o meio utilizado é o transporte público.

Isso explicita, portanto, o quanto as infraestruturas de mobilidade urbana não podem ser discutidas unicamente sob a perspectiva do tempo, da velocidade e da eficiência. E, menos ainda, sem considerar os diferentes meios de transporte que envolvem a circulação.

## **4 A MOBILIDADE URBANA A PARTIR DA LEITURA SOCIOESPACIAL DE SÃO JOSÉ DOS CAMPOS**

A partir daqui se iniciam as apresentações e análises das variáveis selecionadas pela investigação. Articuladas entre si, pretendem subsidiar a explicação sobre as evidências que estabelecem relações entre a mobilidade urbana e as desigualdades socioespaciais. As cartografias produzidas têm a intenção de colaborar com as leituras que expressam a segregação socioespacial e a espoliação urbana. Se dará início com a distribuição da população. Em seguida virão a variáveis renda, emprego, tempo de deslocamento casa-trabalho, índice de mobilidade e, por fim, está a divisão modal que revela as análises conforme as categorias anteriores visto que estas a influenciam diretamente.

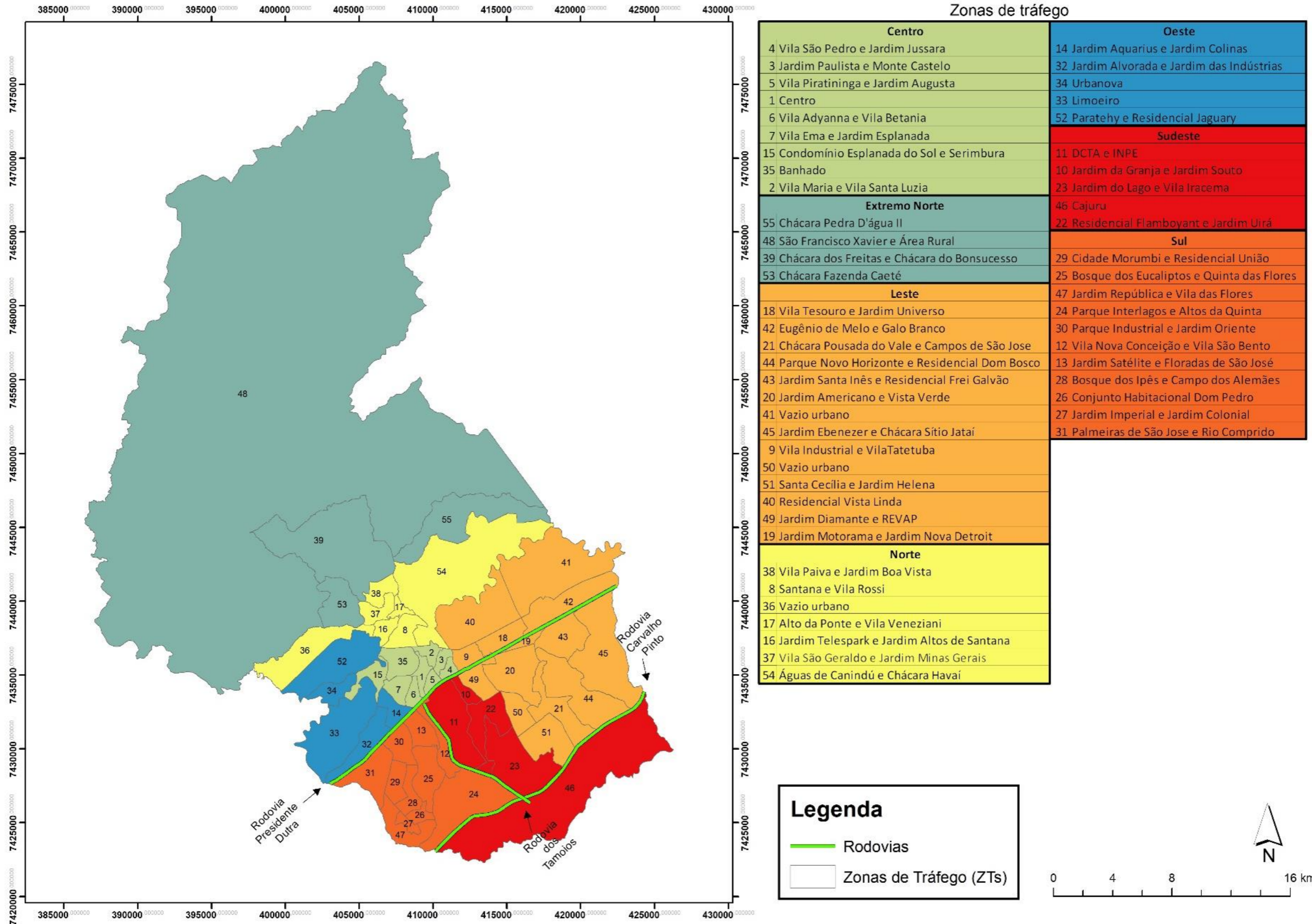
Como as variáveis serão apresentadas conforme dados da Pesquisa OD (IPPLAN, 2014), cabe uma explicação quanto à divisão territorial adotada que pode ser vista por meio da figura 08. Esclarece-se que, para fins de leitura, nesta dissertação, as 07 macrozonas também serão chamadas de “regiões” ou “zonas” – como, aliás, já se fez ao apresentar o processo de urbanização de São José dos Campos. Tais macrozonas (“regiões”) são 07: Centro, Extremo Norte, Norte, Leste, Oeste, Sudeste e Sul. Já as zonas de tráfego que formam as respectivas macrozonas, por vezes, serão chamadas de “bairros” – igualmente, com o intuito de facilitar a leitura e promover maior harmonia textual.

Sobre tal divisão em macrozonas e zonas de tráfego consta na Pesquisa OD que o município foi dividido em sete macrozonas que consideram parcialmente a divisão territorial definida no PDDI de 2006, alterado pela LC 428/10 – Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo. Os números presentes na figura 8 (1 ao 55), portanto, representam as citadas zonas de tráfego que estão agrupadas em diferentes sete cores (cada uma das cores corresponde às macrozonas) (IPPLAN, 2014, p.14). Junto ao mapa, há o quadro relativo às zonas de tráfego que são 55. Atenta-se que entre estas, há também os números correspondes aos vazios urbanos (totalizam 03). Inclusive, na maior parte da cartografia produzida, todos foram assinalados nas legendas.

A Pesquisa OD esclarece que as macrozonas Centro, Sul, Leste e Oeste estão compatíveis com a divisão territorial definida no PDDI vigente à época. Já as demais macrozonas foram adaptadas para expressar a origem ou o destino das viagens

mapeadas. A macrozona Sudeste inclui a região definida no Plano Diretor acrescida da área rural existente ao Sul do município – é a APA III – localizada para além da Rodovia Carvalho Pinto. Já a macrozona Extremo Norte agrega a maior parte da Zona Rural do município e inclui a área urbana do distrito de São Francisco Xavier. Contidas pelas macrozonas estão as zonas de tráfego, que formam a unidade-base de análise dos deslocamentos da população. Tais zonas foram obtidas dividindo-se a área de pesquisa em unidades menores, segundo critérios que consideram zonas de tráfego existentes, setores censitários do IBGE, o sistema viário e outras barreiras físicas naturais, bem como as características homogêneas no uso e ocupação do solo (IPPLAN, 2014).

Figura 8 - Macrozonas e zonas de tráfego (1 a 55).



Fonte: Adaptado de IPPLAN, 2014. Elaborado por Daniel José de Andrade.

#### 4.1 Distribuição populacional

Esta categoria de análise permite à pesquisa compreender a distribuição da população pelo território, identificando, principalmente, as regiões mais populosas. Junto a tal, a extensão das macrozonas, bem como a sua densidade demográfica também são fatores relevantes para se compreender o acesso efetivo aos bens e serviços (SANTOS, 1998). Como lembra o autor, em suas abordagens acerca do mencionado direito territorial, “herança social e atividade econômica distribuem os homens desigualmente no espaço, fazendo com que certas noções consagradas, como a rede urbana ou do sistema de cidades, não tenham validade para a maioria das pessoas” (Ibid, p.1). Ou seja, o acesso aos bens e serviços - estes distribuídos conforme a hierarquia urbana – será influenciado pelo lugar socioeconômico e, também, geográfico das populações.

Segundo o último censo do IBGE (2010), São José dos Campos possui 629.921 habitantes. Conforme se vê na tabela 1, são as macrozonas Sul e Leste as mais populosas: 233.536 e 160.990 habitantes, respectivamente. Juntas, portanto, concentram mais da metade da população do município. Em seguida, vêm: Centro (72.115 hab), Norte (59.800 hab), Sudeste (46.803 hab), Oeste (41.163 hab) e Extremo Norte (15.514 hab). A própria Pesquisa OD aponta que “a população se distribui de forma irregular” (IPPLAN, 2014, p. 16) pelo território de 1.098,79 km<sup>2</sup>.

**Tabela 1 - Macrozonas de estudo da Pesquisa OD.**

DEMOGRAFIA	CENTRO	SUL	LESTE	OESTE	NORTE	SUDESTE	EXTREMO NORTE	MUNICÍPIO
População (IBGE 2010)	72.115	233.536	160.990	41.163	59.800	46.803	15.514	629.921
População (IBGE 2010) (%)	11,45	37,07	25,56	6,53	9,49	7,43	2,46	100,00
Área da macrozona (km <sup>2</sup> )	18,68	56,51	134,69	44,01	63,73	84,70	696,47	1.098,79
Área da macrozona (%)	1,70	5,14	12,26	4,01	5,80	7,71	63,39	100,00
Densidade demográfica (hab/km <sup>2</sup> )	3.860,55	4.132,65	1.195,26	935,31	938,33	552,57	22,28	573,29
Número de domicílios (IBGE 2010)	24.690	69.198	46.829	13.490	17.641	12.953	4.702	189.503
Pessoas por domicílio	2,92	3,37	3,44	3,05	3,39	3,61	3,30	3,32

Fonte: IPPLAN, 2014.

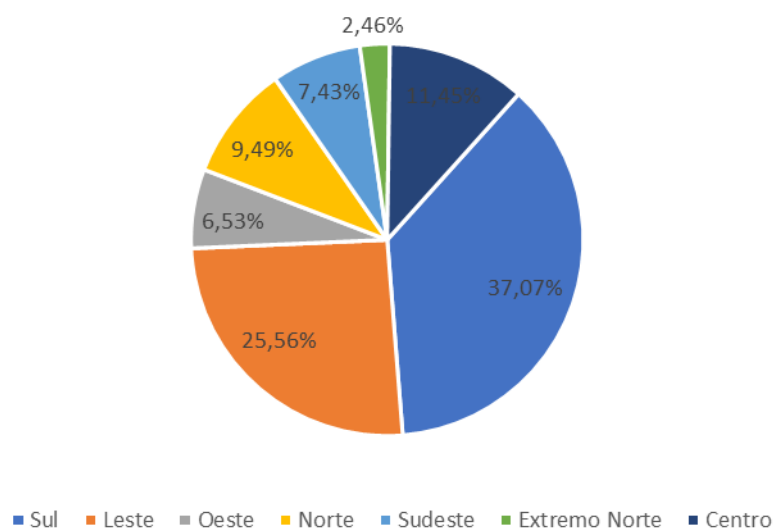
Já quanto à densidade demográfica, a maior também se situa na Sul (4.132,65 hab/ km<sup>2</sup>) – durante o revisitar da urbanização de São José dos Campos, pôde ser visto o quanto vieram se diferenciando entre as macrozonas os processos de uso e ocupação do solo. A Leste, historicamente marcada pela sua ocupação irregular,

apesar de ser a segunda mais populosa, tem densidade inferior à região Centro: 1.195,26 hab/km<sup>2</sup> contra 3.860,55 hab/km<sup>2</sup>. A Oeste, com 935,31hab/ km<sup>2</sup>, se aproxima da Norte, que tem 938,33 hab/km<sup>2</sup>, ou seja, menores densidades demográficas. Ainda sobre a densidade demográfica, vêm na sequência as macrozonas Sudeste (552,57 hab/km<sup>2</sup>) e Extremo Norte (22,28/ km<sup>2</sup>).

Recorrendo-se a dados mais detalhados sobre a densidade demográfica é importante observar que na macrozona Sul as zonas de tráfego mais densas (índices superiores a 10 mil hab/km<sup>2</sup>) são exatamente aquelas que, a partir da década de 80, passaram a abrigar grande contingente de trabalhadores nas primeiras habitações populares: correspondem às zonas de tráfego Conjunto Habitacional Dom Pedro (26), Jardim Imperial e Jardim Colonial (27), Bosque dos Ipês e Campo dos Alemães (28) e Cidade Morumbi e Residencial União (29). Somadas suas populações chega-se a quase 100 mil habitantes, ou seja, pouco menos da metade de toda a população da região Sul (SÃO JOSÉ DOS CAMPOS, 2015b). Tais localidades periféricas reproduzem uma série de índices socioeconômicos que colaborarão para explicar o objetivo principal desta dissertação. Logo, serão lembradas ao longo das próximas categorias de análise.

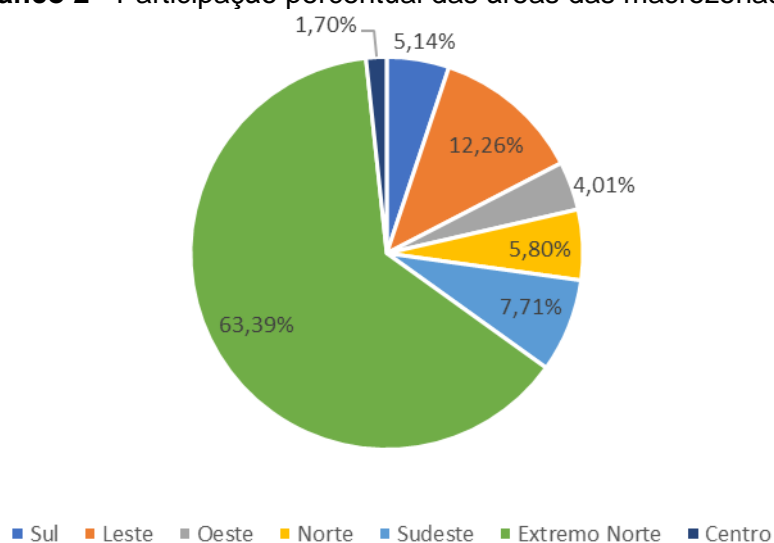
Segundo Costa *et al.* (2008), as regiões Sul e Leste expressam as maiores concentrações populacionais de São José dos Campos já há 04 décadas: a Leste passou de 91.130 habitantes em 1985 a 132.605 habitantes em 1996. E a Sul, no mesmo período, de 102.880 habitantes a 179.636 habitantes (Ibid, p.101). Tal aspecto está de acordo com o apontado por Maricato (2003) a respeito das periferias: estas, dos anos 80 em diante, passaram a crescer mais do que os núcleos das cidades.

O gráfico 1 facilita a compreensão, em percentuais, acerca da maior concentração populacional nas regiões Sul e Leste, inversamente às regiões Oeste e Extremo Norte, bem menos concentradoras de habitantes. Cabe apontar que a região Oeste, ao longo de toda a pesquisa, ganha destaque por uma série de características que, adiante, serão apresentadas – resultantes de um processo que veio se consolidando e explicitando a apropriação desigual do espaço. Mesmo em se tratando de uma região com um menor número de habitantes em relação à população da cidade, como revelam aqui os dados, a Oeste possui padrões de urbanidade bastante elevados seja em sua área mais marcada pela ocupação vertical, seja em sua área de forte predominância de ocupação horizontal.

**Gráfico 1 - Distribuição percentual da população por macrozonas.**

Fonte: Adaptado de IPPLAN, 2014.

Em termos de área, como se vê no gráfico 2, à exceção do Extremo Norte (696,47 km<sup>2</sup>) que envolve a maior parte da zona rural de São José dos Campos e abriga menos de 3% da população do município, é a Leste a macrozona mais extensa: 134,69 km<sup>2</sup>. Vale destacar também que a Leste, seguida da macrozona Sul, reúne o segundo maior número de domicílios da cidade: são 46.829 mil domicílios. Na Sul este número é de 69.198 mil. Numa posição mais intermediária está o Centro com 24.690 domicílios. Em seguida, vem a macrozona Norte com 17.641 domicílios. Já a Oeste com 13.490 domicílios perde apenas para a Sudeste (12.953 domicílios) e o Extremo Norte (4.702 domicílios) (IPPLAN, 2014).

**Gráfico 2 - Participação percentual das áreas das macrozonas.**

Fonte: Adaptado de IPPLAN, 2014.

Uma vez que são expressivas concentradoras populacionais, as regiões Sul e Leste têm evidência ao longo da investigação sendo o “contraponto” à região Oeste. Afinal, áreas mais concentradoras de habitantes, naturalmente, em qualquer território, irão requerer em suas localidades uma ampla rede de infraestruturas e serviços a fim de atender as mais diversas necessidades, do emprego ao lazer passando pelas infraestruturas de transporte. Inclusive, a própria Pesquisa OD, em termos de densidade populacional, aponta que se trata de “um indicador importante que se refletirá no volume gerado de viagens e nas necessidades de atendimento do transporte coletivo” (IPPLAN, 2014, p.16). Ou seja, dialoga diretamente com a mobilidade urbana.

No entanto, como reforça SANTOS (2009, p.67) em suas abordagens sobre a seletividade espacial, "a organização dos transportes, a autoinflação do centro, as dificuldades de provisionamento nas áreas periféricas são fenômenos interligados". Com isso, embora populosas, as regiões mais periféricas das cidades, historicamente, no Brasil, tendem a apresentar uma série de carências quanto a infraestruturas não providas pelo Estado – e, também, pelo setor privado - das mais diversas ordens. Ao contrário, se vê um ciclo permanente de estruturação, investimentos e reprodução de infraestruturas urbanas em privilegiadas localizações da cidade. Normalmente, estas são áreas mais centrais ou são aquelas que agregam maiores rendas per capita. Ao mesmo tempo, não reúnem expressivo número populacional conforme alertado por Villaça (2001) anteriormente. Tal aspecto poderá ser bem observado logo adiante, quando os dados relativos à renda forem expostos evidenciando que o “valor do homem, assim como do capital em todas as suas formas, depende de sua localização no espaço (SANTOS, 1998, p. 82).

## **4.2 Renda**

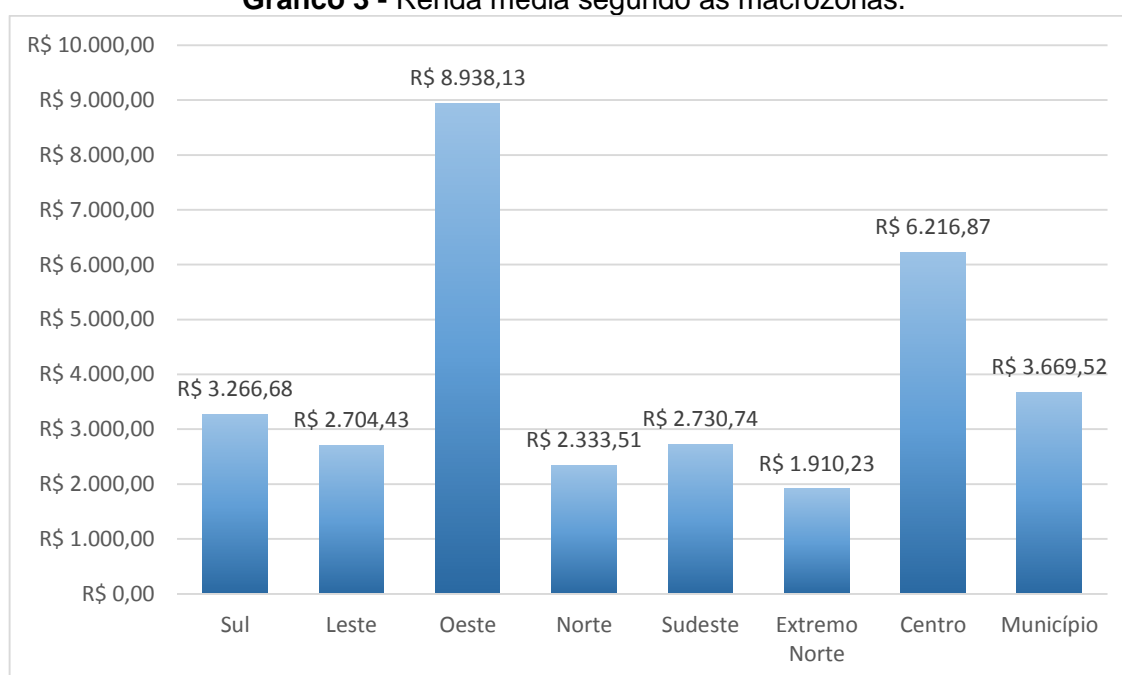
A variável renda é a mais importante dentre todas nesta pesquisa visto que é com ela, principalmente, que as demais categorias de análise são cruzadas. A renda é de extrema significância para captar as dimensões que envolvem desigualdades de toda as ordens. Nas palavras de Santos, “[...] pode-se inferir a existência de uma correlação entre a localização das pessoas e o seu nível social e de renda” (1998, p.83). Ademais, relevando a temática da dissertação, como lembra Vasconcellos, “dentre as características das pessoas, a renda é a mais determinante do padrão de

mobilidade que elas adotam para circular” (2016, p. 64), ou seja, se com veículos motorizados privados, transporte público ou modos ativos.

Conclui-se então que a partir da desta variável é possível explicar os fenômenos que envolvem ora a segregação socioespacial, ora a dinâmica da mobilidade urbana – por fim, ambos juntos como se almeja nesta pesquisa.

O gráfico 3 mostra que a renda média familiar é de R\$ 3.669,52 segundo dados do IBGE 2010 no qual se baseou a Pesquisa OD. Mas, há significativas variações conforme as macrozonas, sendo que a Oeste e a Centro são aquelas que concentram os maiores valores: R\$ 8.938,13 e R\$ 6.216,87, respectivamente. Já os menores estão no Extremo Norte e Norte. As regiões Leste e Sudeste se assimilam em torno dos R\$ 2.700,00 e a Sul, embora com mais do que de ambas (R\$ 3.266,68), está ainda um pouco abaixo da média do município que é de R\$ 3.699,52.

**Gráfico 3 - Renda média segundo as macrozonas.**



Fonte: Adaptado de IPPLAN, 2014.

Diante dos dados, ganha destaque o fato de, entre 07 macrozonas, apenas 02 apresentarem valor acima da média, explicitando, assim, uma concentração localizada das maiores renda: regiões Centro e Oeste. Regiões que juntas – vale lembrar - somam 113.278 habitantes (18% da população de São José dos Campos). A Oeste em particular revela um valor que é mais que o dobro da renda média municipal.

O vetor Centro-Oeste, estrategicamente, se consolidou como o "centro das elites" conforme a denominação trazida por Villaça (2001). Consequentemente, trata-se de uma localização de interesse aos mais diversos capitais e, isso, não apenas devido às qualificadas infraestruturas ali presentes, mas também pela elevada acessibilidade que proporciona por meio das infraestruturas de transporte. Vale lembrar que não bastam os serviços, comércio e equipamentos urbanos como determinantes das melhores localizações: "a acessibilidade é mais vital na produção de localização do que a disponibilidade de infraestrutura" (Ibid, p. 23). Sobre isso, atenta-se que no fim da década de 90 ao se concluírem as primeiras interligações do Anel Viário, a porção da região Oeste posicionada ao lado da Rodovia Dutra, foi uma das imediatamente beneficiadas. Ou seja, o Anel Viário facilitou tanto a saída de São José dos Campos aos moradores da Oeste como o seu acesso à estratégica região Centro.

Ainda que a respectiva localização Oeste não reúna uma população expressiva se constata que o Estado, com eficiência, produz seu espaço junto ao capital privado – seja quanto aos serviços, seja quanto à acessibilidade. Isso evidencia a ocupação do espaço urbano conforme a distinta divisão dos grupos sociais (SANTOS, 1998). Segundo o autor, "o fenômeno é antigo, mas na medida em que a aglomeração evolui, parece cada vez mais nítido" (Ibid, p.84) – a frase comprova os estudos de Sandra *et al* (2008 e 2010) apresentados nesta dissertação quando as pesquisas anunciaram que foi a partir de 2000 que ficou mais visível a enorme transformação ocorrida com a macrozona Oeste. Portanto, em meio à seletividade espacial da qual nos fala Santos (1998 e 2009), que determina o valor das pessoas de acordo com o lugar onde vivem, e o papel das localizações, segundo Villaça, quanto à disputa do espaço, fica evidente que os moradores da região Oeste desfrutam de vantagens não apenas pela sua condição econômica – eis a questão -, mas daquelas proporcionadas pelo espaço produzido. Dentre as cruciais vantagens está o fator tempo como veremos mais adiante.

A fim de melhor compreender a distribuição bastante desigual da renda no território foi produzido um mapa com dados do Relatório da Mobilidade Urbana - Diagnóstico e Prognóstico (SÃO JOSÉ DOS CAMPOS, 2015b, p.32-34). No caso, na escala<sup>18</sup> dos estratos de 1 a 6, a menor renda é traduzida pelo 6 e a maior, pelo 1. A

---

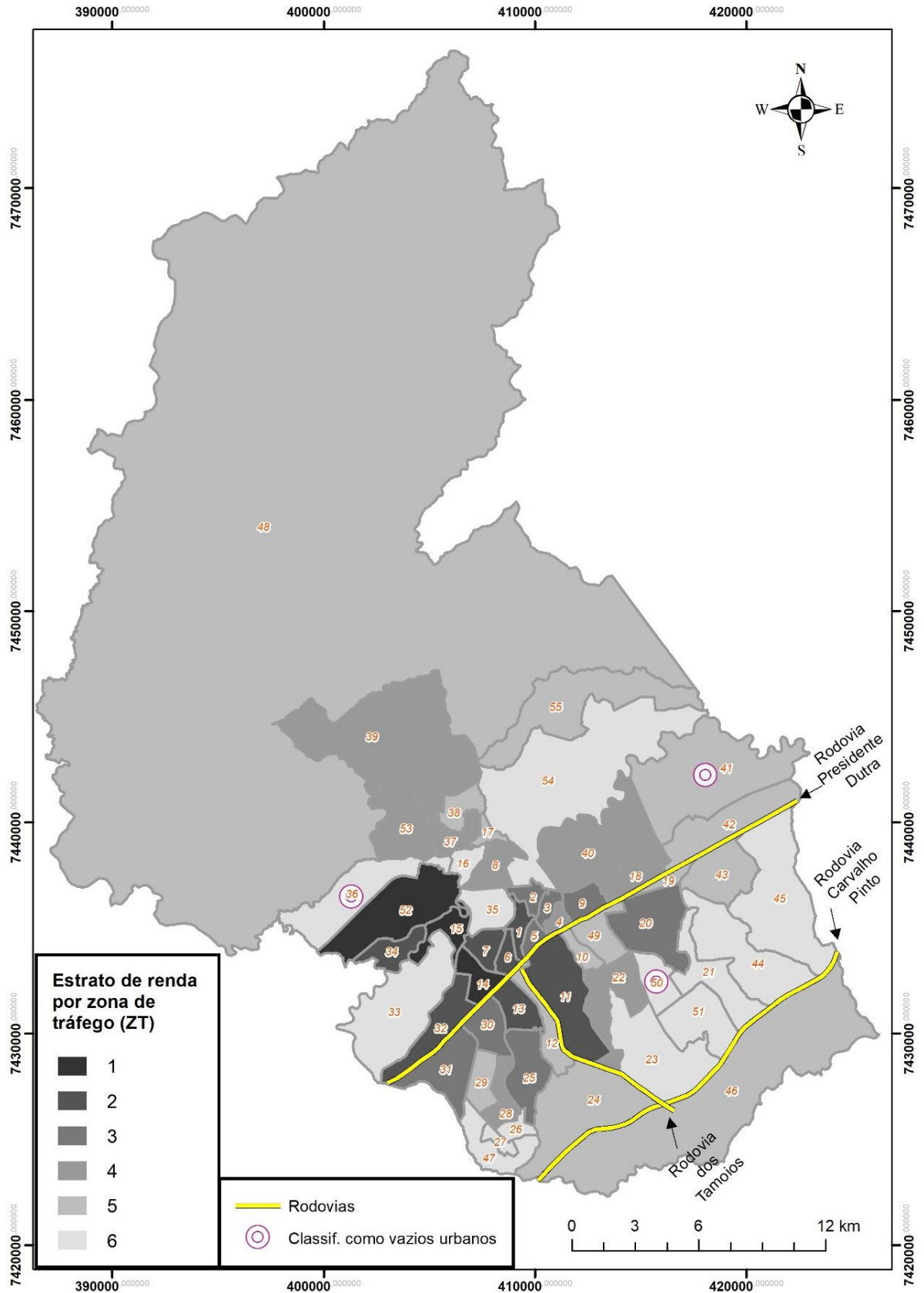
<sup>18</sup> Os estratos de renda conforme os valores per capita estão no anexo A.

leitura do mapa por meio da figura 9 revela a concentração mais alta de renda - estratos 1 e 2 - em restritas partes do território. São estas algumas porções da macrozona Centro próximas entre si (zonas de tráfego 1, 6, 7 e 15), a região Oeste quase por inteiro (zonas de tráfego 14, 32, 34 e 52; a exceção é a 33 – bairro Limoeiro) e apenas uma zona de tráfego das regiões Sul e Sudeste (ambas, aliás, mais próximas ao eixo da Dutra: 13 e 11). As demais regiões, Extremo Norte, Norte e Leste são marcadas majoritariamente pelos estratos mais baixos, principalmente à medida em que se ruma para a periferia geográfica das respectivas macrozonas. Ao contrário, a maior proximidade ao eixo da Dutra se mostra como um fator comum entre as zonas de tráfego que acusam, ao menos, rendimentos medianos (principalmente na região Sul).

Cabem mais algumas particularidades nas análises tendo em vista futuros dados a serem apresentados. A zona de tráfego 11, por exemplo, na região Sudeste, corresponde às áreas do DCTA e do INPE. O DCTA, em particular, além do seu acesso restrito reúne moradores que gozam de condições socioeconômicas que destoam daquelas que caracterizam a região Sudeste. Por sua vez, na região Sul, a zona de tráfego 13 (Jardim Satélite e Floradas de São José), além de estar postada mais próxima da Dutra, corresponde a um agrupamento de bairros mais consolidados que se configuram como uma centralidade dotada de serviços. Ou seja, uma realidade mais singular com relação ao restante da macrozona Sul (sobretudo em sua parte mais periférica, onde se veem, pelo mapa, os estratos de renda menores).

Outras particularidades com relação à macrozona Centro também merecem atenção tendo em vista que, após a Oeste, é aquela de maior renda média. Conseguise compreender por meio do mapa a “aglutinação” - em uma mesma direção - dos bairros detentores das maiores renda da região Centro, isto é, os estratos 1 e 2 (zonas de tráfego 6, 7 e 15, direcionadas à Oeste). Isso revela a ideia antes mencionada do centro rico e do centro pobre. Tanto os dados espacializados como a observação das formas de uso e ocupação do solo permitem a respectiva leitura que comprova a tese de Villaça (2001) acerca das elites estarem agrupadas – em vez de espalhadas – em uma mesma direção. Tais bairros aglutinados são aqueles correspondentes ao deslocamento espacial das elites conforme o histórico trazido na seção 2: as populações mais ricas, a partir dos anos 70, foram abandonando a zona núcleo do Centro e determinando novas direções, inicialmente, internas à macrozona. Mas, já direcionadas rumo à Oeste.

Figura 9 - Estrato de renda segundo as zonas de tráfego.



Fonte: Adaptado de São José dos Campos, 2015b.  
Elaborado por Daniel José de Andrade a partir de dados selecionados pelo autor.

Ainda sobre o Centro, não se pode deixar de observar no mapa o mais baixo estrato de renda ali presente: Banhado (35). A área corresponde ao loteamento irregular mais antigo da cidade (é a comunidade Jardim Nova Esperança conforme citado na segunda seção da dissertação). Bem ao seu lado e, também, pertencentes ao Centro, estão os loteamentos privados de alto padrão: o Condomínio Esplanada do Sol e Serimbura (15) (ambos com o mais alto estrato de renda). Embora também ocupantes de uma APA, assim como a comunidade que vive no Banhado, os 02 loteamentos foram aprovados pelo poder público entre o fim dos anos 90 e os primeiros anos de 2000. Logo, acompanhada da seletividade espacial quanto aos investimentos capitais, está também a seletiva justiça socioespacial (HARVEY, 1976).

Aqui, foram expostas algumas das implicações da categoria renda. Mas, o universo desta variável vai além como atestarão as demais análises, o que inclui aquelas relativas à divisão modal envolvendo as discussões sobre o uso do automóvel como forma de deslocamento já que este é exacerbado no município.

### **4.3 Empregos**

A categoria emprego tem relação direta com os deslocamentos, pois é o trabalho o motivo principal das viagens. Mas, ao mesmo tempo que o trabalho se constitui como um motor da vida social, ele revela “a diferenciação espacial” (SANTOS, M., 2006, p.84). Para Villaça, “ao falarmos da segregação e da localização dos empregos, estaremos falando dos espaços” (VILLAÇA, 2012, p.62), lembrando que nem todos têm o trabalho “perto” de si. Portanto, ler no território onde estão mais concentradas as ofertas de emprego - depois de haver compreendido a distribuição populacional bem como a espacialidade da renda - se abrem os caminhos para ser interpretada a segregação socioespacial como um recurso necessário ao domínio, ao controle do espaço por parte das camadas de maior renda.

É interessante observar que a própria Pesquisa OD ressalta que entender o motivo dos deslocamentos é uma “análise essencial para o planejamento urbano, que deve pensar no equilíbrio das atividades no território” (IPPLAN, 2014, p. 19). Mas, o que se constata pelos dados, é o contrário. Em São José dos Campos despontam os empregos em comércio e serviços. Em seguida, estão a indústria, administração pública, educação, saúde e, por último, muito minimamente a agricultura (apesar da maior parte do território ser relativa à zona rural). Enquanto as atividades terciárias,

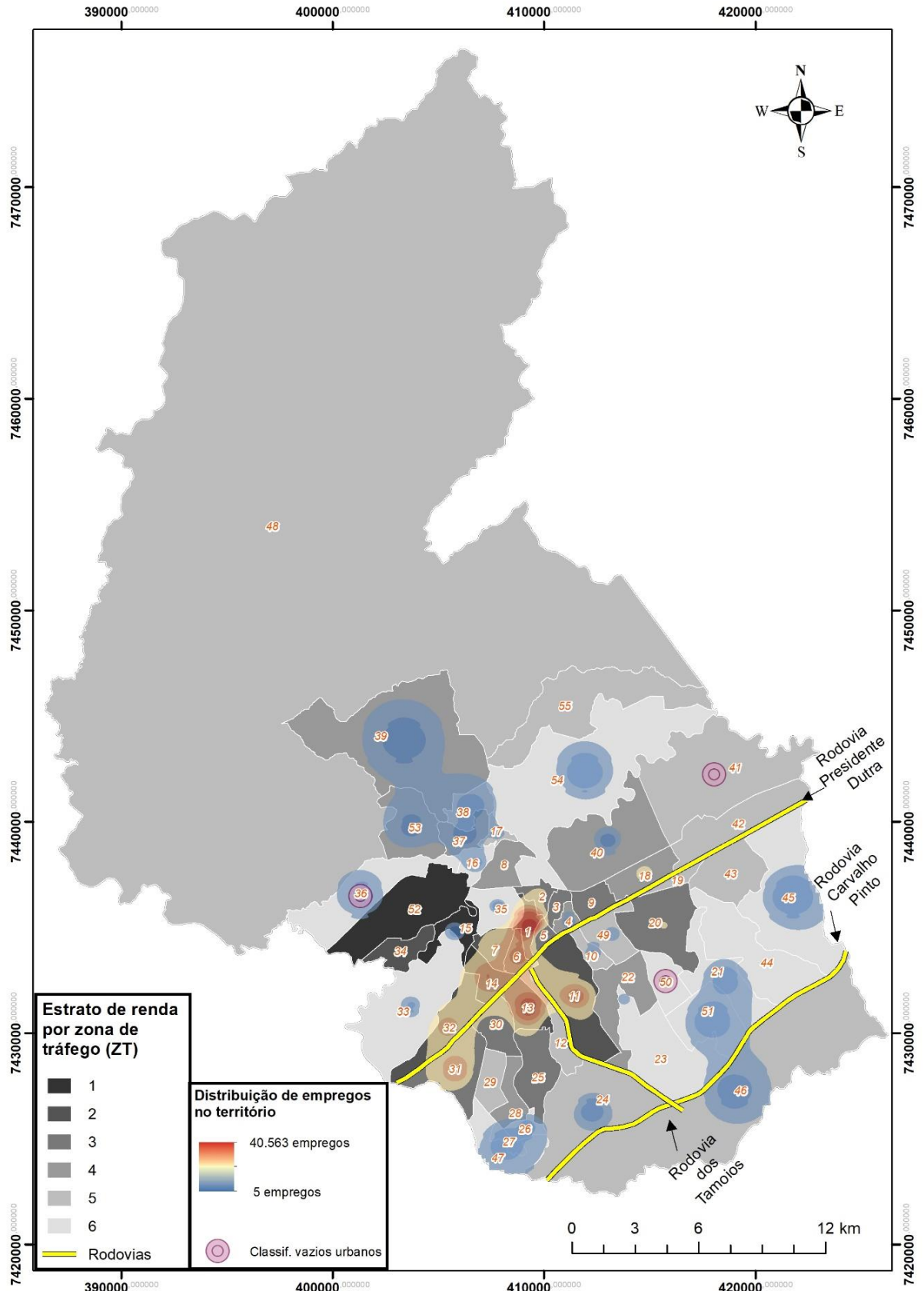
ligadas ao comércio e serviços estão fortemente concentradas na macrozona Centro, os empregos ligados à indústria estão em zonas de tráfego ao longo do eixo da Rodovia Dutra, destacando-se as regiões Sudeste e Leste (IPPLAN, 2014; SÃO JOSÉ DOS CAMPOS, 2015b).

Por meio da figura 10 se observa a citada maior concentração de empregos no Centro. A respectiva macrozona tem um índice de 1,23 empregos por habitante, sendo que a média do município é de 0,47 (portanto, bem mais que o dobro da média). Acrescenta-se que por se configurar como um polo dinâmico de comércio e serviços, a região Centro, independentemente do motivo, é o segundo principal destino das viagens após aquelas realizadas internamente às macrozonas. Das 353.814 viagens ao dia que recebe, 42,35% são geradas internamente e, na sequência, 18,28% e 14,95% das viagens recebidas correspondem às macrozonas Sul e Leste, respectivamente (IPPLAN, 2014, p. 40 e 41).

Ambas, Sul e Leste, fortes concentradoras de força de trabalho - ainda que não se tenha isolado as faixas etárias e populações economicamente ativas de cada macrozona -, por sua vez, têm índice de emprego de 0,30 e 0,34 respectivamente. Isso demonstra que grande parte de suas populações se deslocam para outras regiões a trabalho, entre as quais o Centro se destaca. Na região Norte, o índice cai para 0,24 e no Extremo Norte é de 0,38, mas, nesta última, deve-se considerar sua imensa área territorial, as características rurais e a baixíssima população (a menor do município). Na macrozona Sudeste o índice de empregos acima da média, 0,57, deve-se, sobretudo, àqueles gerados pelo DCTA e INPE, além de algumas indústrias ali concentradas. Já as demais zonas de tráfego da Sudeste, como se vê pelo mapa, trazem índices baixos (SÃO JOSÉ DOS CAMPOS, 2015b, p.32-34).

Em seguida ao elevado índice de 1,23 que caracteriza o Centro, está o da região Oeste, que é de 0,83 – quase o dobro do índice médio do município pois, como já visto, trata-se de uma macrozona pouco densa. Relevando-se a variável renda anteriormente apontada, pela espacialização cruzadas dos dados se conclui que, em São José dos Campos, as regiões concentradoras de maiores renda, Oeste e Centro, são também aquelas que detêm a maior oferta de empregos por habitante.

Figura 10 - Cruzamento entre a densidade de empregos e renda.



Fonte: Adaptado São José dos Campos, 2015b.

Elaborado por Daniel José de Andrade a partir de dados selecionados pelo autor.

Mas, cabem algumas leituras com relação às zonas de tráfego que estão fora das regiões Oeste e Centro e que ofertam empregos com um pouco mais de expressão: todas estão mais próximas ao eixo da Rodovia Dutra como mostra a figura 10. Logo, não sendo a renda determinante, observar aspectos relativos à presença de eixos de circulação é pertinente. A zona de tráfego 13 (Jardim Satélite e Floradas de São José), por exemplo, na região Sul, como explicado na variável renda, se configura como uma centralidade consolidada. Ainda na Sul, assim como na zona Leste, os demais pontos um pouco mais expressivos quanto aos empregos dizem respeito a áreas que concentram indústrias.

Está evidente que a concentração de empregos obedece ao padrão centro-periferia. À medida em que se afasta do Centro e, também, do eixo da Rodovia Dutra, a oferta de empregos cai bruscamente. Como consequência, os moradores destas áreas, já caracterizados por menores rendimentos, estão mais sujeitos a terem que empreender distâncias maiores, isto é, promover mais distanciamento espacial para exercer o trabalho. Logo, retornando a ideia sobre obter vantagens a partir do espaço produzido, há que se pensar, como exposto por Villaça (2001; 2012), que não se trata apenas de ter “perto” de si, em privilegiada localização, os serviços ou variados e qualificados equipamentos urbanos. Mas, ter também o trabalho. Como escreveu o autor (2012, p.69) acerca do quadrante sudoeste de São Paulo: agrupadas ali, as camadas de maior renda materializaram sua tripla segregação, ou seja, a moradia, o comércio e serviço (bem como toda a acessibilidade que os envolve) e, também, o trabalho (mas não aqueles ligados ao setor da indústria e, sim, os do terciário). O mesmo pode ser dito com relação ao “centro rico” de São José dos Campos e porções da região oeste. Não se trata apenas de melhores padrões de urbanidade em seletas localizações que concentram os mais elevados preços da terra. Mas, sim, das facilitadas acessibilidades a tudo que envolve a garantia de reprodução da vida. Isso remete às ideias de Pereira *et al* (2017; 2019) ao dizer que o mapeamento das acessibilidades é fundamental às políticas de mobilidade urbana visto que, muitas vezes, determinadas infraestruturas de transportes, a depender de sua localização ao serem implantadas, irão beneficiar grupos que já têm ao alcance de si - seja pela renda, seja pela localização – facilitadas oportunidades de uso da cidade.

#### 4.4 Tempo médio de deslocamento casa-trabalho

Em São José dos Campos, o motivo trabalho, corresponde a 37,97% dos deslocamentos diários, segundo a Pesquisa OD (IPPLAN, 2014). Depois deste, vem o motivo “estudo” (16,83%), que, no caso, não integra a presente investigação. Depois de analisar a espacialidade dos empregos pelo mapa anterior, cabe analisar os tempos dispendidos conforme as diferentes localizações.

Ressalta-se que o tempo de viagem é uma das características mais estudadas na área de transporte urbano e por associar-se ao bem-estar das pessoas e relacionar-se diretamente aos níveis de congestionamento das cidades, é de interesse central para as políticas urbanas e de transporte. Neste contexto, o específico tempo de viagem casa trabalho também tem sido ponto central no entendimento sobre as formas de organização social e econômica do espaço urbano (Pereira; Schwanen, 2013). Além do mais, segundo os autores (Ibid, p.8), “é apontado como indicador relevante para análises de desigualdade”.

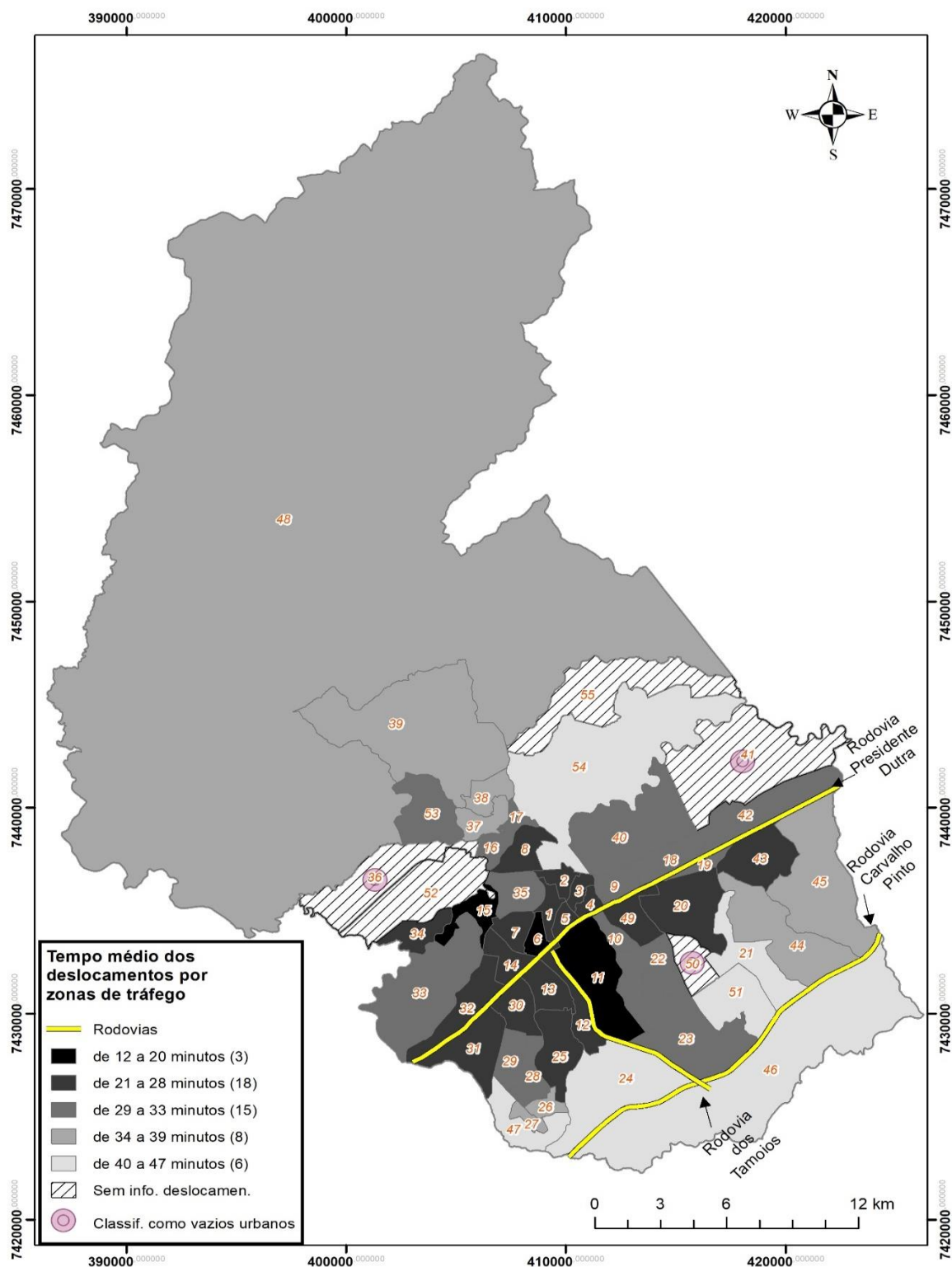
Pelo mapa representado na figura 11, se vê que foram adotadas 5 faixas de tempo médio sem distinções quanto ao modal utilizado. A menor faixa de tempo vai dos 12 aos 20 minutos e, a maior, dos 40 aos 47 minutos. O menor tempo se restringe a apenas 03 zonas de tráfego: DCTA e INPE (11), na Sudeste; Condomínio Esplanada do Sol e Serimbura (15), no Centro; Vila Adyana e Vila Betânia (6), no Centro. Zonas estas que, quanto à variável renda, apresentam os maiores estratos (1 e 2).

Destaca-se que a macrozona Oeste, por exemplo - à exceção do bairro Limoeiro (33) que é caracterizado pelo mais baixo estrato de renda, o 6 -, está por inteiro postada na segunda melhor faixa de tempo (21 a 28 minutos). Já o citado Limoeiro se enquadra na faixa de tempo intermediária (29 a 33 minutos). Assim como a Oeste, a macrozona Centro também tem a maior parte de suas áreas postadas na segunda melhor faixa de tempo. A exceção, de forma similar ao Limoeiro, ocorre com o Banhado (35) que se situa na faixa de tempo intermediária e é representativo do menor estrato de renda (aliás, o menor do Centro) – isso leva a pensar sobre o modal que é utilizado e, também, sobre onde tais populações vendem sua força de trabalho.

Em geral, à medida em que ocorre tanto o distanciamento da região Centro, bem como do eixo da Rodovia Dutra o tempo de deslocamento aumenta – logo é nas porções periféricas que está o pior tempo. Inversamente ao melhor tempo (12 a 20 minutos), todas

as zonas de tráfego da faixa que vai dos 40 a 47 minutos apresentam os piores estratos de renda (5 e 6), distribuídos entre as regiões Sul, Leste, Norte, Extremo Norte e Sudeste.

**Figura 11 - Tempo médio das viagens casa-trabalho.**



Fonte: Adaptado de São José dos Campos, 2015b.  
Elaborado por Daniel José de Andrade a partir de dados selecionados pelo autor.

Ao observar esta cartografia de forma conjunta àquela relativa à oferta de empregos (figura 10, anterior), se constata que as zonas a partir das quais a população leva mais tempo para se deslocar são também aquelas que têm menor oferta de empregos. Percebe-se também que as macrozonas mais populosas, a Sul e a Leste, dentro delas próprias, apresentam diferenças quanto ao tempo do deslocamento casa-trabalho conforme as zonas de tráfego. Mas, enquanto a Sul possui até que relativas porções de seu território enquadradas na segunda melhor faixa de tempo (21 a 28 minutos), a Leste possui apenas 03 zonas de tráfego enquadradas neste respectivo tempo médio (todas, inclusive, mais próximas ao eixo da Rodovia Dutra: 49, 20 e 43) – são preponderantes, na Leste, portanto, os tempos mais desvantajosos. O mesmo ocorre com a região Norte, Extremo Norte e Sudeste.

Voltando-se aos cruzamentos com a variável renda, observa-se que na faixa intermediária de tempo (29 a 33 minutos), prevalecem as menores renda (estratos 4,5 e 6) – há uma única zona de tráfego classificada com estrato de renda 3 (no caso, é a 9: Vila Industrial e Vila Tatetuba). Local este, situado na região Leste, que é uma centralidade já consolidada e posicionada de forma muito próxima à Rodovia Dutra. Ou seja, não sendo a renda a categoria determinante aos tempos de deslocamento, a localização mais próxima (ou não) dos eixos de circulação tem sua influência como se está averiguando até então na maior parte das análises.

Logicamente, o modal utilizado também interfere nos diferentes tempos de deslocamento casa-trabalho. Por isso, a importância, como será feito mais adiante, de se visualizar também onde o uso do transporte por passageiros e do automóvel privado se destacam considerando os disparates de tempo que um e outro empregam em suas viagens, conforme apontado na Pesquisa OD: o automóvel, em média emprega metade de tempo com relação ao transporte coletivo do tipo ônibus municipal (IPPLAN, 2014).

De qualquer forma, constata-se que, igualmente à concentração de empregos, em geral, o tempo de deslocamento casa-trabalho obedece ao padrão centro-periferia exibindo os melhores tempos em áreas com preço da terra mais elevado onde se situa a população com maior nível de rendimentos, além de estruturas urbanas mais consolidadas – o que inclui os eixos de transporte que integram a mobilidade.

Fica claro que entre os diferentes espaços da cidade correm tempos também diferentes à medida que a usamos para diversas funções, entre as quais está o trabalho. Não se trata de apontar que todos devem desfrutar do espaço urbano com

máxima velocidade – algo que remete aos tempos urgentes e fragmentados dos espaços metropolitanos (VERÁS, 2001). Mas, sim, refletir acerca de tempos mais justos entre todos à medida em que uma cidade tem seu espaço produzido dentro de uma lógica de bem comum. É natural, por exemplo, que os tempos do caminhar, do pedalar – meios de transporte ativos – sejam diversos dos tempos dos veículos motorizados.

No entanto, os disparates, em São José dos Campos, neste sentido não se dão devido às características técnicas de cada um dos modais (o que seria aceitável). Tais diferentes tempos – constitutivos do “perto” e “longe” – são fruto da segregação socioespacial das camadas de maior renda. Como enfatizou Villaça (2001), se não há como produzir o tempo, este é indiretamente produzido pelo espaço. Assim, ao se produzir o espaço, também se está intervindo na produção de diferentes tempos de deslocamento que resultam em diferentes formas de apropriação da cidade. Segregadas em suas privilegiadas localizações, os grupos de maior renda não se apropriam apenas do espaço desigual, mas sim dos tempos de deslocamento – no caso, os mais vantajosos como mostrou o mapa da figura 11.

Numa escala mais ampliada, como escreveu Illich, “os pobres são aqueles que gastam muito tempo para que o sistema de transportes funcione para os ricos do país” (2005, p. 49). Ainda em matéria de tempo, quanto à própria produção coletiva da cidade, não se pode esquecer que “a localização também é dada pelo tempo de trabalho socialmente necessário para produzi-la, ou seja, para produzir a cidade inteira da qual a localização é parte” (Villaça, 2001, p.72). Portanto, a força de trabalho periférica de São José dos Campos, uma vez controlada e espoliada na relação espaço-tempo combinadamente não só se apropria menos da cidade enquanto espaço social que eles próprios ajudam a produzir como também empreendem mais tempo para garantir sua própria reprodução social.

#### **4.5 Índice de mobilidade**

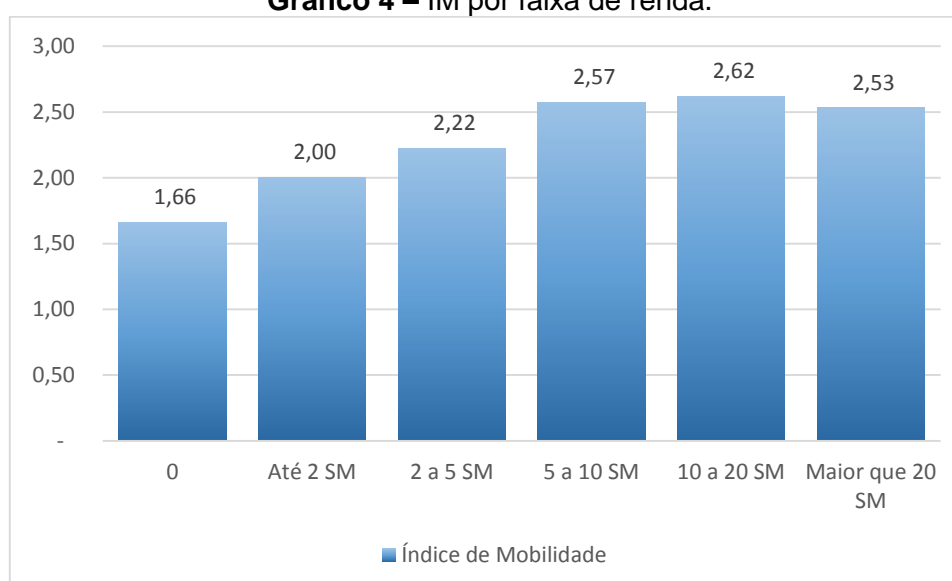
Esclarece-se que o índice de mobilidade (IM) corresponde à média do total de viagens realizadas pela população de uma determinada área ao longo de um dia comum, por qualquer meio de transporte e por qualquer motivo (IPPLAN, 2014, p.27). Conforme o Relatório da Mobilidade Urbana – diagnóstico e prognóstico – Plano Diretor de Mobilidade Urbana (São José dos Campos, 2015b), o IM é um atributo do

indivíduo que caracteriza sua movimentação pelo território e, dessa forma, quanto “maior a mobilidade, maior a possibilidade de apropriação da vida urbana e do acesso aos bens e serviços que a cidade oferece” (Ibid, p. 111). Ou seja, o próprio documento do poder público reconhece que se trata de um indicador relacionado à “apropriação da vida urbana”.

Ainda segundo o citado documento, em São José dos Campos, o IM médio é de 2,57 por habitante. Um número acima da média para cidades de mesmo porte que é de 1,90 conforme o Sistema de Informações da Mobilidade Urbana – Relatório Geral 2012 (ANTP, 2012). No entanto, tal índice se comporta diferentemente segundo as 07 macrozonas e, mais ainda, conforme as suas zonas de tráfego.

Antes das análises pormenorizadas, vale retomar a variável renda e observar, por meio do gráfico 4, a linearidade entre tal categoria e o IM – aspecto evidenciado pela maioria das pesquisas OD do Brasil como reforçado por Vasconcellos ao longo da discussão teórica que embasa a dissertação.

**Gráfico 4 – IM por faixa de renda.**



Fonte: Adaptado de IPPLAN, 2014.

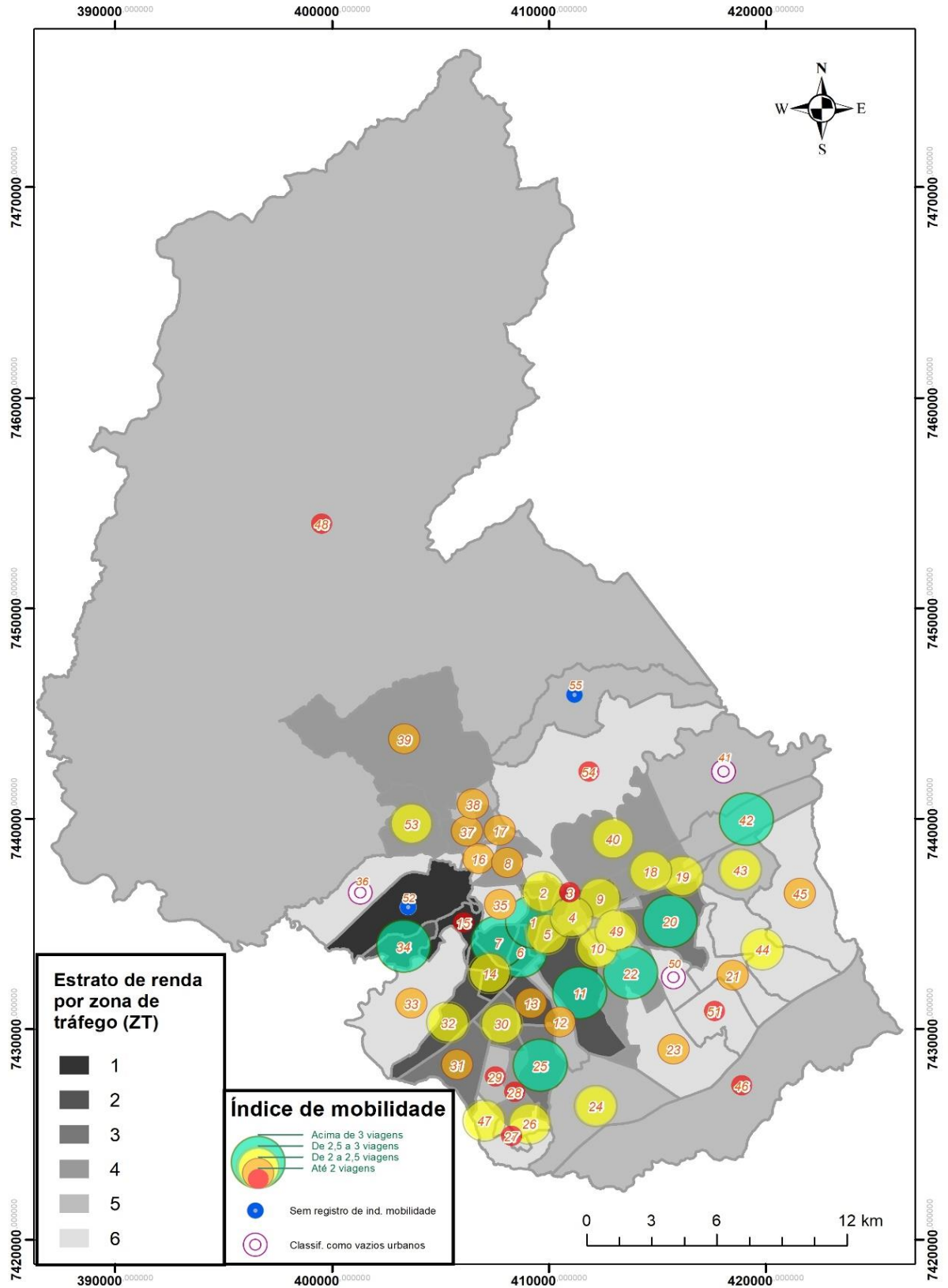
É importante destacar que uma ida e volta do trabalho, acusam, pelo menos duas viagens ao dia. São, então, índices acima disso – no caso de populações economicamente ativas – que evidenciam que existe a realização de viagens para além do trabalho (motivo este que, em geral, “forçadamente” leva as pessoas a se deslocarem). Sendo assim, índices abaixo de 2,0, pelo contrário, podem sugerir o desemprego ou ocupação eventual. A investigação, portanto, se propôs a observar

com onde estão os IMs não apenas abaixo da média do município como também abaixo de 2,0.

Considerando as macrozonas, é na Oeste que está o IM médio mais alto: 2,87. Em seguida, vem o Centro (2,82), depois a Leste (2,71) e a Sudeste (2,68). Abaixo da média do município que é de 2,57 estão a Sul (2,45), Norte (2,26) e Extremo Norte (1,75) (SÃO JOSÉ DOS CAMPOS, 2015b, p. 112-114). Mas, reforça-se que estes não podem ser tomados como absolutos em cada uma das regiões. Aspecto que reforça a tese a respeito do cuidado diante das médias gerais que acabam “ocultando” determinadas realidades socioeconômicas e, assim, promovendo políticas públicas incapazes de corrigir diferenças.

Seguindo adiante com a observação quanto à variável renda, foi produzido um mapa que permite ler a relação desta categoria com os IM espacializados segundo as zonas de tráfego – figura 12. No caso, quanto à renda, consta a estratificação trazida pela figura 9 exposta anteriormente. Reforça-se que tanto os estratos de renda como os IM são dados oriundos do Relatório da Mobilidade Urbana – diagnóstico e prognóstico – Plano Diretor de Mobilidade Urbana (SÃO JOSÉ DOS CAMPOS, 2015b, p. 32-34 e p. 112-114). Tais dados podem ser acessados por meio dos anexos 1 e 2.

Figura 12 – Cruzamento entre o IM e renda.



Fonte: Adaptado São José dos Campos, 2015b.

Elaborado por Daniel José de Andrade a partir de dados selecionados pelo autor.

O mapa evidencia, de fato, que nas zonas de tráfego com IM acima de 3,0 (circunferências verdes), predominam os estratos de renda mais elevados (faixas 1 e 2) – destaque ao agrupamento, na região Centro, das zonas de tráfego 1, 6 e 7. Estas compreendem àquilo que Santos chama de “nó de circulação” (2009, p. 72) por agregar a alta acessibilidade necessária à reprodução cumulativa das melhores infraestruturas e serviços.

Observam-se algumas particularidades quanto a situações em que a renda não se mostrou das mais expressivas no cruzamento espacial levando, portanto, a considerar outros aspectos. É o caso de Eugênio de Melo e Galo Branco (agrupados na zona de tráfego 42), região Leste, bem como do Residencial Flamboyant e Jardim Uirá (agrupados na zona de tráfego 22), região Sudeste. Ambas, 42 e 22, são zonas de tráfego que postadas mais próximas à Rodovia Dutra possuem relativas ofertas de empregos do setor industrial o que, por sua vez, ajuda a promover viagens.

Quanto às localidades onde estão os críticos IM de até 2,0 (circunferências vermelhas), inversamente, em sua maioria, estão em áreas periféricas, bem distantes do eixo da Rodovia Dutra (as exceções são as zonas de tráfego 15<sup>19</sup> e 03). Se tratam de localizações com estratos de renda muito baixos e, na maior parte, com inexpressivas ofertas de emprego. Destaque, por exemplo, na região Sul, às zonas de tráfego 27, 28 e 29, todas bem próximas entre si: populosas, nestas, a densidade de empregos por habitantes é de 0,1. Criticidade semelhante também é observada na Leste, zona de tráfego 51 (Santa Cecília e Jardim Helena): apesar da baixa população, a densidade de empregos é zero. Tal aspecto se repete na zona de tráfego 54 (Águas de Canidú e Chácara Havaí), na região Norte. Aponta-se que a zona de tráfego 46 (Cajuru), na Sudeste, é a de menor IM de todo o município: índice de 1,17 (estrato de renda:5). Portanto, muito abaixo da média que é de 2,57 (SÃO JOSÉ DOS CAMPOS, 2015b, p.32-34; 112-114).

Sobre essas áreas de reduzidos IM (aqueles ainda abaixo de 2,0), que contrastam com as de índice elevado, cabe trazer a reflexão de Santos (1998) sobre

---

<sup>19</sup> A zona de tráfego 15 (Condomínio Esplanada do Sol e Serimbura), localizada na região Centro, conforme o Relatório da Mobilidade Urbana (SÃO JOSÉ DOS CAMPOS, 2015b, p.112-114) traz dados relativos ao IM não condizentes ao perfil socioeconômico da área tendo em vista que, quanto à renda, seu estrato é o mais alto (1) segundo trazido antes pela figura 9. Já o IM está registrado como 1,4. A hipótese é que por se tratar de área com condomínios horizontais privados que, na época da Pesquisa OD estavam ainda em início de ocupação, foram, portanto, registradas poucas viagens. Embora tal aspecto não interfira nas análises trazidas pela presente investigação, o autor julgou pertinente fazer o respectivo apontamento.

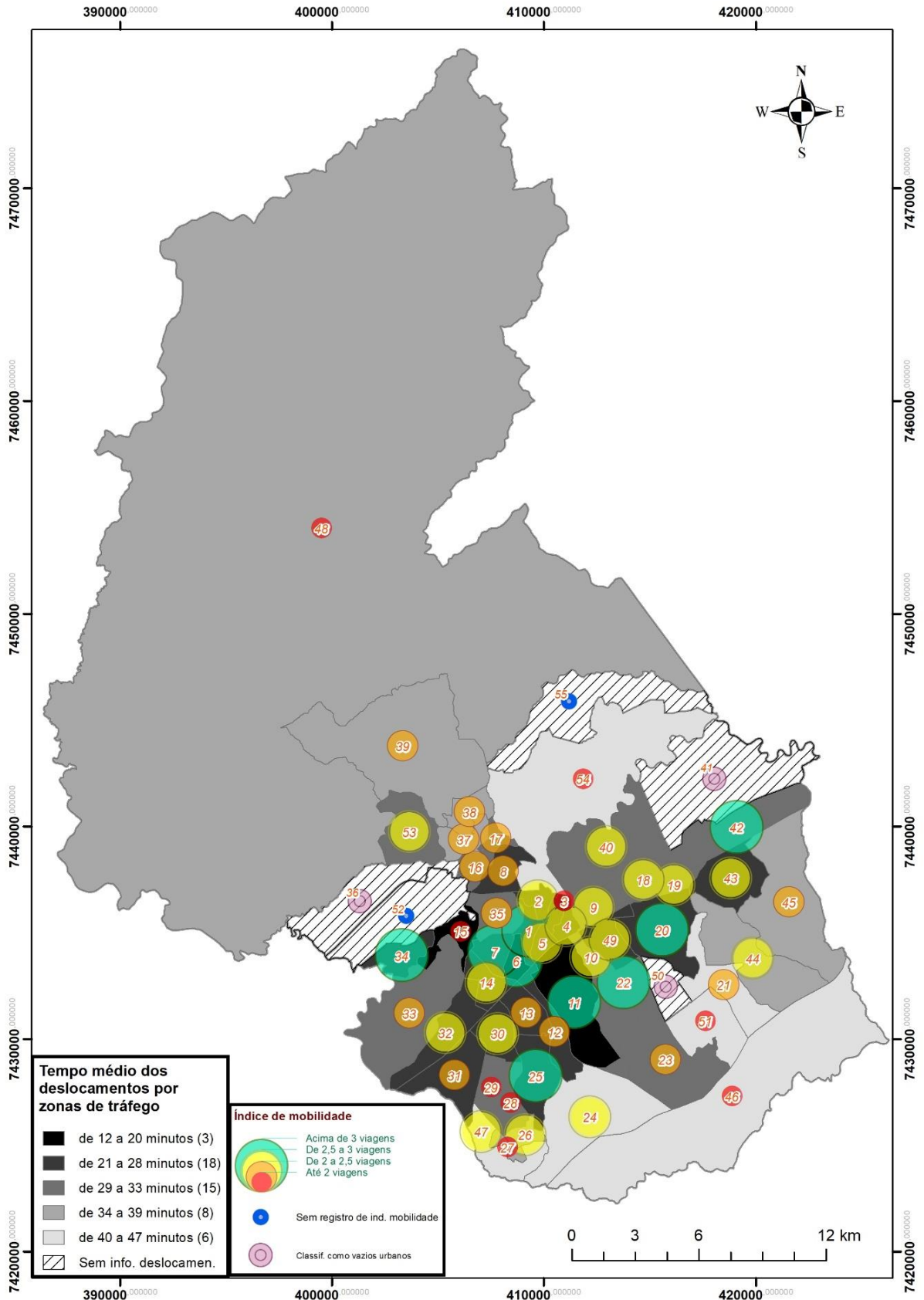
os grupos que utilizam somente parte da rede urbana, ou seja, fazem uso das mínimas e/ou precárias estruturas existentes na localização menos privilegiada em que vivem ou usam pouco aquelas de outros lugares devido às limitações de acesso (seja em termos de estrutura, seja em termos de renda principalmente). Logo, mais confinadas ao seu bairro e arredores mais próximos, vivem “como se fosse uma pequena cidade, uma cidade local” (Ibid, p.112), ainda que estejam numa grande cidade – situação que se potencializa quando se quer ocorrem as viagens a trabalho. Quando Maricato fala acerca das longínguas periferias como “bombas sociológicas” (2010, p.10) e de uma exclusão que é um todo que as caracteriza, a menor mobilidade urbana está inclusa visto que isso impulsiona uma série de outras violências segundo a autora.

Prosseguindo-se com as análises, os índices de 2,0 a 2,5 (laranja), seguem prevalecendo nas porções mais periféricas com poucas exceções. Na região Norte, particularmente, é quase homogêneo. Por sua vez, observando o índice de 2,5 a 3,0 – no qual se enquadra o índice médio da cidade (2,57) –, este está bem concentrado ao longo do eixo da Rodovia Dutra sobreposto, em sua maioria, ao estrato salarial ao menos mediano (com poucas exceções) como revela o mapa.

Sem ainda apontar números relativos à divisão modal (se transporte coletivo, se modo motorizado ou à propulsão humana), valem observações que cruzam os IM aos tempos de deslocamento casa-trabalho para que se ateste a sobreposição de indicadores que evidenciam a exclusão dos habitantes mais periféricos da cidade. Tal espacialização consta na figura 13 a seguir.

Logo se percebe que para os grupos de IM abaixo de 2,0 prevalece a faixa de tempo mais longa (40 a 47 minutos). Já para os grupos de IM acima de 3,0, predomina a segunda melhor faixa de tempo (21 a 28 minutos) – é nítida tal polarização.

**Figura 13 – Cruzamento entre o IM e o tempo de deslocamento casa-trabalho**



Fonte: Adaptado de São José dos Campos, 2015b.

Elaborado por Daniel José de Andrade a partir de dados selecionados pelo autor.

Partindo para observações mais particulares e considerando também a variável renda, se vê que à exceção de uma, todas as zonas de tráfego referenciadas na faixa de tempo mais longa (40 a 47 minutos de viagem) demonstram o seguinte: ou apresentam estratos bem baixos de renda ou reduzidos IM (a exceção é o Parque Interlagos e Altos da Quinta (24), na Sul, que tem IM de 2,65, porém, índice este “puxado” pelo transporte coletivo como se verá mais adiante). Em alguns casos, prevalecem ambas as situações conjuntamente: caso do Cajuru (46), do Santa Cecília e Jardim Santa Helena (51) e Águas de Canidú e Chácara Havaí (54) – em todas estas zonas de tráfego, lembrando, o IM é bastante abaixo da média municipal evidenciando maior confinamento territorial, portanto (1,17; 1,74 e 1,24, respectivamente) (SÃO JOSÉ DOS CAMPOS, 2015b, p.32-34; p.112-120).

Ao se analisar a faixa de tempo entre 34 e 39 minutos, em geral, o fato se repete (ou renda ou IM baixos), destacando-se por exemplo, na macrozona Leste, o Jardim Ebenezer e Chácara Sítio Jataí (45) e, na macrozona Sul, o Jardim Imperial e Jardim Colonial (27). Nestes dois, em particular, seja a renda, seja o IM são baixos: 2,19 e 1,96 respectivamente. E consta a reduzidíssima – ou nula de fato – oferta de empregos como já mencionado antes. Há ainda a particularidade do Jardim Ebenezer e Chácara Sítio Jataí (45), na Leste, serem a zona de tráfego de mais elevado IM relativo Transporte Coletivo de todo o município: 1,22. Só perdem para a zona de tráfego Águas de Canidú e Chácara Havaí (1,03), na Norte. Ou seja, a já reduzida mobilidade se dá de forma mais vinculada ao uso do transporte público - discussão que será feita na categoria de análise a seguir, “divisão modal”.

Quando Harvey escreve que “os ricos podem comandar o espaço, enquanto os pobres são prisioneiros dele” (1976, p.171) está se sintetizando as leituras expostas em torno do IM que ajudam a compreender o quanto a segregação socioespacial contribui com a espoliação urbana (KOWARICK, 1979). Aspecto que reforça a tese de que a definição da qualidade e dos padrões de vida da força de trabalho liga-se aos “[...] ambientes construídos que se adaptam às exigências da acumulação e produção das mercadorias” (HARVEY, 1982, p.20). Algo totalmente oposto a uma distribuição mais justa da cidade – seja em espaço, seja em tempo para maior desfrute de oportunidades – entre todas as diferentes forças de trabalho que a constituem.

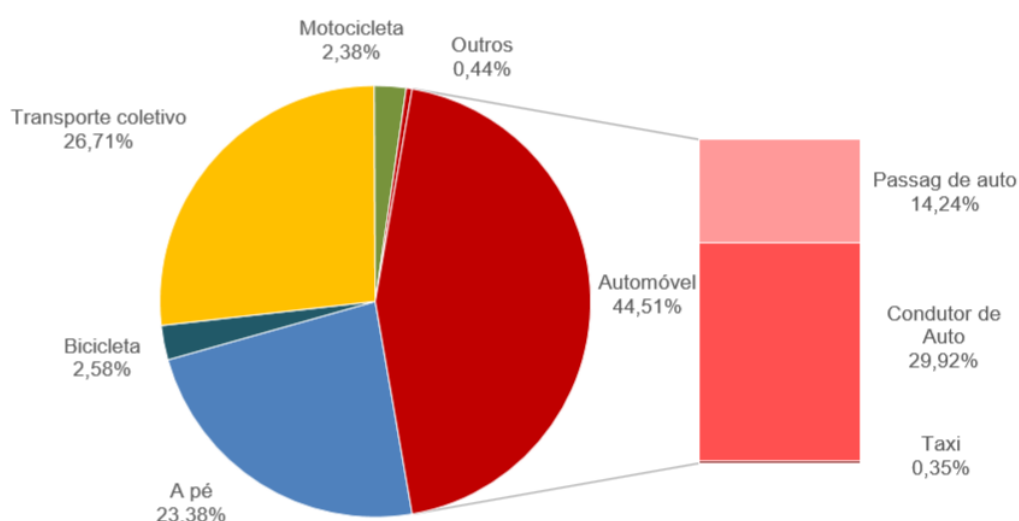
Quando em São José dos Campos se observa o já maior confinamento territorial de certos grupos associado a tempos maiores de deslocamento para acessar o trabalho reforçam-se as abordagens de Barbosa (2016) trazidas para esta

dissertação acerca da mobilidade como um mecanismo de controle ao invés de um instrumento de emancipação política. Por sua vez, quando constituído como um mecanismo de controle é que tendem os discursos focados na maior eficiência técnica dos meios de transporte de modo a - minimamente - otimizar o deslocamento da força de trabalho. Porém, apenas para se chegar ao trabalho e assim garantir a reprodução capital não compartilhada socialmente entre o espaço produzido.

#### 4.6 Divisão modal: o automóvel predomina

Partindo para a divisão dos modos de transporte em São José dos Campos, há o gráfico 5 com dados do Relatório da Mobilidade Urbana - diagnóstico e prognóstico - Plano Diretor de Mobilidade Urbana (SÃO JOSÉ DOS CAMPOS, 2015b). Para fins de entendimento das divisões, conforme o citado documento, esclarece-se que o modo "transporte coletivo" reúne viagens dos seguintes tipos: ônibus executivo, intermunicipal, municipal, fretado, escolar ou lotação. Já o modo "outros" compreende a viagens cujo principal modo foi realizado por caminhões e outros. Com relação ao "automóvel", estão inclusos os passageiros bem como os usuários de taxi. Os modos "bicicleta", "a pé" e "motocicleta" são aqueles feitos exclusivamente com os referidos meios (SÃO JOSÉ DOS CAMPOS, 2015b, p.109).

**Gráfico 5 - Divisão modal.**



Fonte: São José dos Campos, 2015b.

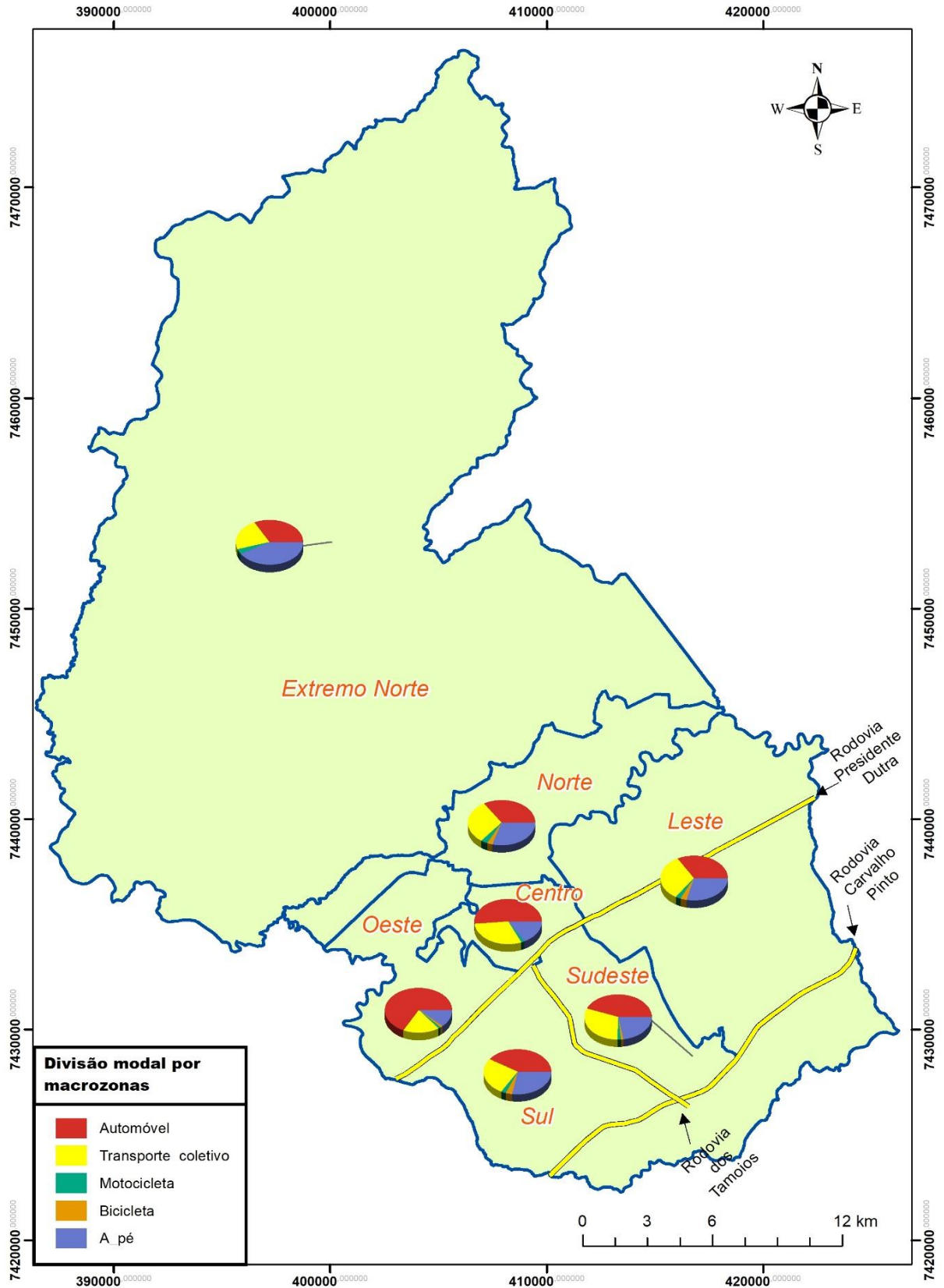
Desperta atenção a participação dos modos individuais motorizados, pois em São José dos Campos, esse índice é maior que a média dos municípios de mesmo

porte, representando 46,89% do total das viagens diárias (considerando automóvel e motocicleta). Em municípios com população entre 500 mil e um milhão de habitantes, segundo a ANTP, a média dos modos motorizados individuais (incluindo as motos) é de 33,8% (SÃO JOSÉ DOS CAMPOS, 2015b). Portanto, se vê que São José dos Campos extrapola a média geral em cerca de 13% a mais. Trata-se de um dado que, a princípio, desde a época de sua evidência deveria guiar as decisões que envolvem a mobilidade ao menos (diz-se “ao menos” porque como a presente dissertação vem defendendo, a mobilidade ultrapassa os estreitos limites da área dos transportes).

Já quanto aos modos não motorizados (que incluem as viagens a pé e por bicicleta) a média conforme os municípios de população semelhante é de 39,2% e a do transporte coletivo é de 27,1%. Portanto, quanto ao modo coletivo, se está praticamente na média com o registro de 26,71% das viagens. E quanto aos modos ativos se está bastante abaixo da média porque somando-se o modo a pé e bicicleta, chega-se a 25,96%. Por fim, quanto às motocicletas se está abaixo da média: 2,38% contra 3,39 (IPPLAN 2014 e SÃO JOSÉ DOS CAMPOS, 2015b).

Todavia, é fundamental, mais uma vez, considerar que não se deve tomar esses percentuais como homogêneos entre as diferentes regiões da cidade como revela a figura 14, principalmente tendo em vista as categorias de análise até então discutidas com destaque à renda. Por mais que chame atenção a forte presença dos automóveis revelando que São José dos Campos seguiu a tendência nacional de elevação das taxas de motorização, seu uso deve ser analisado de forma combinada a outras variáveis. E isso sem perder de vista a histórica hegemonia que o envolve, decretando-o quase que coercitivamente como forma de deslocamento até mesmo entre os mais empobrecidos. O mapa trazido pela figura 14 evidencia o quanto, de fato, o automóvel tem forte presença em todas as partes da cidade. Mas, ainda assim, é mais latente em algumas – caso da região Oeste. Mais adiante, serão discutidas outras particularidades quanto à divisão modal.

Figura 14 - Divisão modal por macrozonas.



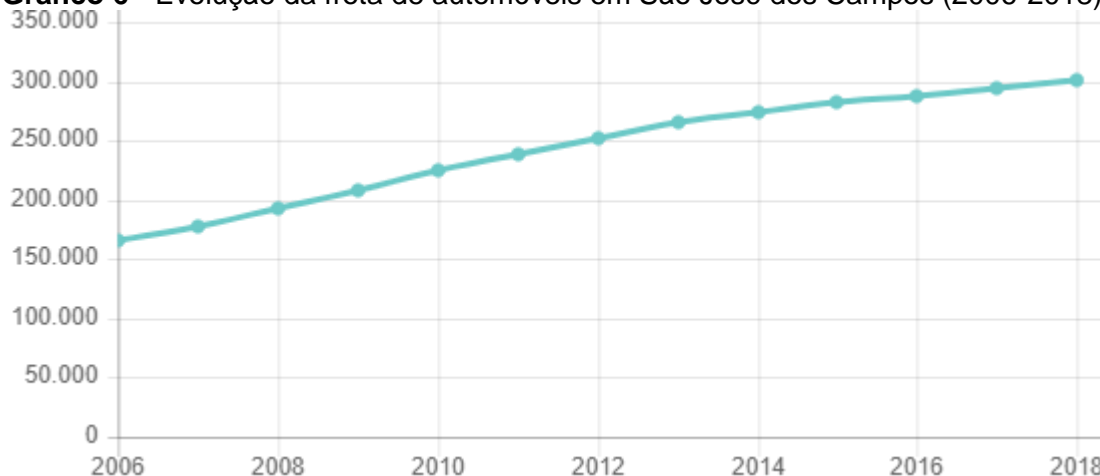
Fonte: Adaptado de São José dos Campos, 2015b.  
Elaborado por Daniel José de Andrade.

Antes de introduzir a relação entre renda e meios de transporte, tendo em vista a citada hegemonia e as altas taxas de motorização do país, sobretudo a partir da virada do século, aponta-se que a frota veicular de São José dos Campos teve um aumento de 78% de 2000 a 2010. A frota de motos, particularmente, teve um aumento ainda mais significativo chegando a 139% no mesmo período (IPPLAN, 2014, p.22). Tais números corroboram os dados de Carvalho (2016), Vasconcellos (2016 e 2018) e Carvalho e Pereira (2011) trazidos para a dissertação acerca da elevação das taxas de motorização em todo o Brasil, em meio a qual a compra de motos se destaca (principalmente entre as camadas de menor poder aquisitivo).

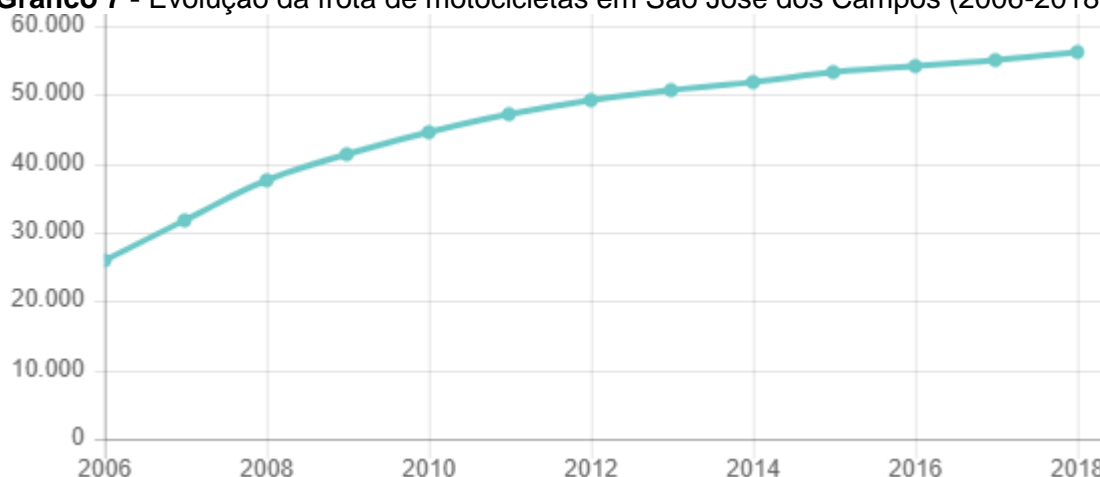
A propósito, quanto à taxa de motorização, mais uma vez São José dos Campos, na época da realização da Pesquisa OD, registrou número acima da média nacional considerando municípios com mais de 500 mil habitantes. Em 2011, tal média era de 2,70 hab./veículo, enquanto São José dos Campos registrou 1,91 hab./veículo (ano de 2010). Em 2000, esta era de 2,91 hab./veículo. Ou seja, em 10 anos houve um crescimento de 52% da taxa de motorização no município (IPPLAN, 2014, p.22-23).

Os gráficos 6 e 7 trazem a série histórica, considerando o período de 2006 até 2018, relativa ao incremento dos automóveis e das motocicletas, respectivamente. Os automóveis que, em 2006, eram 165.397 unidades no município passaram para 300.781 unidades representando assim um aumento em torno de 45% da frota em 12 anos. As motos, que eram 25.946 unidades em 2006, passaram a somar 56.249 unidades em 2018. Ou seja, mais do que o dobro.

**Gráfico 6** - Evolução da frota de automóveis em São José dos Campos (2006-2018)



Fonte: IBGE, 2018.

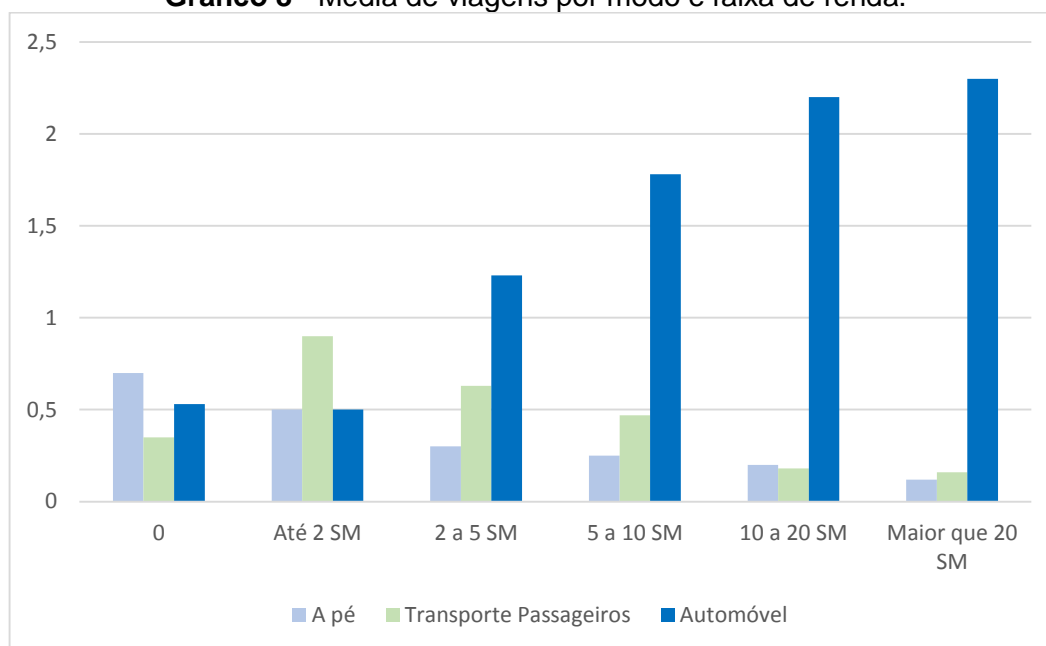
**Gráfico 7 - Evolução da frota de motocicletas em São José dos Campos (2006-2018)**

Fonte: IBGE, 2018.

Em 2018, portanto, somados todos os veículos, a frota chegou a 435.309 unidades, sendo que em 2006 era de 226.663 unidades. Atualmente, ano de 2020, segundo o DENATRAN (2020), os veículos em São José dos Campos somam 452.913 unidades, sendo que destas, 309.987 são automóveis e 59.958 são motocicletas. Um número, reforça-se, que deveria pesar sobre as decisões relativas ao planejamento urbano considerando todas as externalidades que a alta motorização causa ao meio como um todo.

#### **4.6.1 Renda e meios de transporte: a polarização carros x transporte coletivo**

Sobre a renda e a sua relação com os meios de transporte - considerando os modos a pé, transporte por passageiros e automóvel, o gráfico 8 reflete o quanto o uso do último, em São José dos Campos, cresce à medida que a renda aumenta. E, inversamente, perdem espaço os meios ativos de transporte bem como o transporte público – os modos não só mais saudáveis à cidade, como também mais justos socioespacialmente, como foi enfatizado pelos pesquisadores da área de mobilidade urbana que integram esta dissertação.

**Gráfico 8 - Média de viagens por modo e faixa de renda.**

Fonte: Adaptado de IPPLAN, 2014.

Ao se constatar que partir de 02 salários o automóvel já passa a ser adotado, se conclui que mesmo famílias de baixa renda se esforçam para comprar e manter um automóvel privado. Quando se recorda – pelos próprios dados trazidos até então -, que a população de baixa renda, em São José dos Campos, mora em localizações periféricas desprovidas de empregos, por exemplo, sugere-se que, mesmo usando um carro para chegar ao serviço, percorrerão distâncias maiores. Há que se perceber, portanto, que o impacto orçamentário – por morar longe ou perto do trabalho e deslocar-se de carro até o local – varia também conforme o endereço dos sujeitos na mesma cidade. Os veículos motorizados representarão, portanto, a tentativa de tornar mais perto – por meio da velocidade e não pelo espaço - o dito “longe”. A população de maior renda em São José dos Campos, como pudemos observar, vive em áreas não só mais nobres da cidade caracterizadas por boas infraestruturas (incluindo as de transportes) como têm mais perto de si os empregos. Isso implica em tempos menores de deslocamento - conforme atestaram os dados anteriores -, e, conseqüentemente, menos recursos financeiros para acessar o trabalho. A depender da distância há deslocamentos passíveis de serem feitos a pé, inclusive, não implicando, neste caso, em gastos. Uma realidade oposta aos habitantes das porções periféricas que precisam, por exemplo, percorrer maiores distâncias para alcançar o serviço. Logo, sem mesmo analisar a qualidade dos caminhos pedonais, as distâncias, por si só, já são fatores que definem a maior (ou menor) possibilidade de se ir caminhando.

Cabe citar que segundo a Pesquisa de Orçamentos Familiares (POF) relativa a 2017-2018 divulgada pelo IBGE (2019), os gastos com transportes passaram a representar 18,1% do orçamento ultrapassando as despesas com alimentação. No entanto, é nas famílias de menor renda que o impacto é maior. Moradores periféricos economizariam recursos financeiros se tivessem empregos mais próximos de si ou se pudessem contar com um eficiente e acessível (em termos de tarifação reduzida) transporte público em vez do automóvel privado para acessar suas distantes ocupações de trabalho. A precária (e cara) condição do transporte público acaba estimulando-os à compra do carro ou de uma motocicleta como forma de solucionar seu ir e vir mais rápido pela cidade. Logo, é o próprio Estado que onera as populações periféricas em vez de prover sua maior acessibilidade de forma segura, eficiente e menos custosa, ou seja, o poder público transfere, assim, os custos da mobilidade aos trabalhadores compondo dessa forma mais um elemento da espoliação urbana.

Nesse sentido, se percebe mais concretamente não só o estruturante trinômio formado pela moradia-mobilidade-trabalho enfatizado por Kowarick (1979) como também a necessidade de amparo estatal para a sua sustentação. Em meio ao protagonismo que o carro assume em São José dos Campos - inclusive como orientador do sistema de transporte e coercitivo modo de vida -, relegando aos mais empobrecidos o uso do transporte público, não se pode deixar de mencionar o fator tempo já que, como visto, há a busca pelo “ir e vir mais rápido” para a reprodução da vida. Segundo a Pesquisa OD (IPPLAN, 2014, p.112; p.121), as viagens pelo modo transporte de passageiros são as mais demoradas (44 minutos, em média) – praticamente o dobro da média de tempo empreendido pelas viagens em meios motorizados privados. Tamanha desvantagem comprova o que Illich (2005) escreveu em torno das disputas pelo espaço e tempo que os meios de transporte evocam: ninguém pode ganhar tempo sem que, obrigatoriamente, faça um outro perder. Uma colocação que reforça a tese de Villaça acerca do domínio exercido a partir do controle dos tempos de deslocamento. Sendo a segregação funcional não apenas para o controle sobre o espaço, mas também sobre tempo, percebe-se o quanto os meios de transportes e as infraestruturas que os envolvem integram as disputas.

O dado a respeito dos 44 minutos do transporte público leva a revisitar o mapa relativo ao tempo de deslocamento casa-trabalho e deduzir que, nas faixas de tempo médio mais longos (34 a 39 minutos e 40 a 47 minutos), deve prevalecer o transporte

público como forma de deslocamento por mais que o uso do automóvel, na cidade, seja muito expressivo e predomine com relação aos demais modais. Além disso, lembrando: nas duas faixas, por sua vez, se destacam as zonas de tráfego caracterizadas pelos estratos mais baixos de renda (5 e 6). Ou seja, representativas, de fato, quanto à menor possibilidade de acesso aos motorizados.

Segundo a PMSJC, os corredores Centro-Sul e sobretudo Centro-Leste são os mais sobrecarregados quanto à circulação do transporte público, mas as linhas que atendem a região Leste concentram-se em menos vias que nas demais regiões, havendo ali maior saturação (SÃO JOSÉ DOS CAMPOS, 2017). Explica-se que as linhas de ônibus seguem o padrão radiocêntrico, isto é, todas chegam à macrozona Centro. Por isso, essa região é bem abastecida quanto ao transporte público: 86% das linhas passam por ali (IPLLAN, 2014, p.21). Destaca-se que o número de linhas permaneceu quase inalterado ao longo da última década, pois a Pesquisa OD que coletou os dados em 2011, anuncia que eram, na época, 101 linhas e 383 veículos. Até 2020, as linhas somavam 103 e os ônibus, 388. Quanto aos passageiros transportados, passaram a ser 7.033.998 (SÃO JOSÉ DOS CAMPOS, 2020). Já em 2014, os passageiros transportados eram 8.418.590 ao mês em 2014 (IPLLAN, 2014, p.21). Tais números evidenciam a redução conforme a tendência nacional abordada na seção 1 desta dissertação – aspecto que tanto se faz alarmante à medida que os veículos privados “invadiram” as ruas.

De qualquer forma, cabe observar como se verá na subseção seguinte, não só em quais macrozonas (e mesmo zonas de tráfego) se sobressaem determinados modos de transporte (destaque ao automóvel e ao transporte coletivo), como também identificar a menor adesão a este ou aquele. Assim, atesta-se a apropriação desigual do espaço não apenas por ele mesmo, como também pelas formas de deslocamento, ou seja, as técnicas usadas para tal. Como veio sendo argumentado, estas também integram a produção do espaço configurando-o como mais – ou menos – justo.

Nesse sentido, não se pode perder de vista a abordagem sobre o ambiente construído como um campo de disputa entre o capital e o trabalho, “em torno do que é bom para a acumulação e do que é bom para as pessoas” (HARVEY, 1982, p. 19). As grandes infraestruturas voltadas à circulação dos automóveis – vide o abrangente Plano Macroviário da cidade inserido no ideal de desenvolvimento urbano – explicita bem como o “ambiente construído torna-se um artefato do trabalho humano que subsequentemente retorna para dominar a vida diária” (Ibid). Afinal, além de parte da

população que sequer irá se beneficiar de tais grandes obras, ainda se tornará refém delas à medida que abocanham recursos que poderiam ser destinados a demais meios de consumo coletivo para uma reprodução mais justa da força de trabalho. Se a moradia, por exemplo, veio se adaptando às exigências da acumulação capital como foi observado ao longo do processo de urbanização da cidade, há que se pesar o papel das infraestruturas que envolvem a mobilidade (principalmente à medida que a cidade se espraia ainda mais como é caso de São José dos Campos).

#### **4.6.2 Modais e macrozonas: as evidências da racionalidade da desigualdade**

Segundo a Pesquisa OD há pelo menos um automóvel em 69% dos domicílios da cidade. Mas, é na Oeste e Centro que estão os maiores percentuais de deslocamentos com o tal meio de transporte conforme as macrozonas de origem: 65,3% e 50,1% respectivamente (IPPLAN, 2014, p.112 e p.134).

As demais regiões aparecem com os seguintes percentuais de participação: Sudeste (44,8%), Sul (42,1%), Norte (35,3%), Leste (34,4%) e Extremo Norte (33,8%) (Ibid). A fim de fazer contrapontos é importante relembrar que ambas as regiões – Oeste e Centro – são as mais bem assistidas quanto a equipamentos urbanos, comércio, serviços e áreas de lazer. Inclusive, o Centro, em particular, se destaca quanto à oferta de transporte público como exposto anteriormente. Tais aspectos, a princípio, poderiam colaborar para que seus moradores se sintam mais incentivados a tirar partido dos modos ativos de transporte para, ao menos, seus deslocamentos internos à macrozona, isto é, aqueles que implicam em distâncias menores.

Todavia, a pesquisa revela exatamente o contrário endossando a ideia de Vasconcellos (2018 e 2016) acerca das camadas de maior renda causarem bem mais impactos, ao exercerem seus deslocamentos, sendo o uso irracional dos veículos motorizados privados o grande impulsionador de tal processo.

Além da alta adesão ao automóvel, os dados mostram que é nas duas macrozonas, Centro e Oeste, que o uso, por exemplo, dos modos ativos de transporte (caminhada e bicicleta) é menor com relação a todas as demais. O Centro, com o modo a pé, participa com 19,1% e o percentual da Oeste é de apenas 9,8%. Nas demais regiões, conforme se pode ver pela tabela 2, varia entre 20,1% (Sudeste) a 35,8% (Extremo Norte). Nas populosas regiões Sul e Leste representam

respectivamente 24,2% e 25,4%. Já a Norte participa com 24,7% e a Sudeste com 20,1% (IPPLAN, 2014, p. 124).

**Tabela 2** - Participação do modo a pé segundo macrozona de origem da viagem.

Participação do modo a pé	Norte	Extremo Norte	Centro	Leste	Sudeste	Sul	Oeste
	24,7%	35,8%	19,1%	25,4%	20,1%	24,2%	9,8%

Fonte: Adaptado de IPPLAN, 2014.

Quanto ao modo bicicleta, a situação se repete: mais uma vez, Oeste e Centro têm baixa expressão. Conforme mostra a tabela 3, no Centro representa 0,9% dos deslocamentos e, na Oeste, 1,2%. Já na Norte, 2,8%, na Leste, 2,9%, e 3,2 na região Sul (maior representatividade). Sudeste e Extremo Norte participam com 1,6% e 0,3% respectivamente (IPPLAN, 2014, p. 116).

**Tabela 3** - Participação do modo bicicleta segundo macrozona de origem da viagem.

Participação do modo bicicleta	Norte	Extremo Norte	Centro	Leste	Sudeste	Sul	Oeste
	2,8%	0,3%	0,9%	2,9%	1,6%	3,2%	1,2%

Fonte: Adaptado de IPPLAN, 2014.

Tais números, portanto, quanto à mobilidade ativa, evidenciam que a média geral do município como mostrado antes (gráfico 5), principalmente com relação à bicicleta, tem variações relevantes entre as regiões. A Leste é duplamente emblemática: tanto o modo a pé como a bicicleta estão acima da média percentual praticada pela cidade. Nesse sentido, é a que mais polariza por completo com relação à região Oeste marcada pelo ir e vir motorizado (privado) de seus moradores. Cabe lembrar que no Brasil, em geral, até o final da década de 2000, as pessoas que caminham ou usam bicicleta “foram atores “invisíveis”” (VASCONCELLOS, p.75, 2016). Afinal, a representação da reorganização do espaço em favor do motor “esvaziou de poder e de sentido a capacidade inata de se mover” (ILLICH, 2005, p.57).

Sendo as periferias a localização de maior expressão dos que caminham e pedalam, como revela a pesquisa, sua “invisibilidade” foi mais ainda potencializada, principalmente quando deixam seus deslocamentos internos à macrozona para empreender distâncias maiores rumo às áreas mais centrais da cidade. É importante ressaltar que, além do baixo alcance e, sobretudo, reduzida interconexão entre as ciclovias e ciclofaixas de São José dos Campos, a Rodovia Presidente Dutra

associada às alças e viadutos que integram o Anel Viário se apresentam como desafios àqueles que circulam de bicicleta entre as diferentes regiões – aos moradores da Sul, por inteiro, e da maior parte da Leste é preciso atravessar a rodovia para se acessar o Centro (FOCHESATO, 2017). Portanto, na cidade, o preconceito cultural quanto ao uso da bicicleta como meio de transporte (BRASIL, 2007) é potencializado pela maior vulnerabilidade entre infraestruturas urbanas bem pouco acolhedoras da mobilidade ativa<sup>20</sup> que acaba ficando à mercê da absoluta fluidez dos motorizados. Em geral, uma realidade brasileira das cidades médias e, sobretudo, das grandes que vem se alterando gradativamente devido a pressões organizadas dos movimentos cicloativistas que ganharam mais força política na última década sobretudo (SOARES *et al.*, 2015).

Partindo para o uso do ônibus municipal como forma de deslocamento (um modo do grupo “transporte por passageiros” visto que este engloba os ônibus executivos, os ônibus intermunicipais, os transportes fretados e a lotação, entre outros), sua participação conforme as macrozonas de origem vai de 6,0% a 22,6%. A exceção da Oeste - com a mais baixa participação (6,0%) - entre as demais regiões os percentuais variam de 16,8% (Centro) a 22,6% (Norte) como se pode ver pela tabela 4 (IPPLAN, 2014, p. 120)

**Tabela 4** - Participação do modo “ônibus municipal” segundo macrozona de origem da viagem.

Participação do modo ônibus municipal	Norte	Extremo Norte	Centro	Leste	Sudeste	Sul	Oeste
	22,6%	18,5%	16,8%	20,7%	18,2%	17,5%	6,0%

Fonte: Adaptado de IPPLAN, 2014.

Há também os IM relativos aos modais conforme as seguintes designações: Transporte Coletivo (TC), Transporte Motorizado Individual<sup>21</sup> (TMI) e o Transporte Não Motorizado<sup>22</sup> (TNM) - classificações estas adotadas pela PMSJC que a partir daqui

<sup>20</sup> Importante destacar que o investigador reconhece que análises detalhadas referentes à qualidade das infraestruturas de circulação da mobilidade ativa (ciclovias e calçadas) em São José dos Campos - sobretudo no quesito segurança - em muito contribuiriam à presente pesquisa. Porém, isso extrapolaria os limites da dissertação uma vez que envolveria uma ampla (e nova) gama de dados.

<sup>21</sup> No caso do TMI (Transporte Motorizado Individual), são consideradas também, junto ao automóvel, as motocicletas devido à baixa expressão deste modal quando da realização da Pesquisa OD em São José dos Campos, conforme o gráfico 5 antes mostrado e discutido.

<sup>22</sup> O TNM corresponde ao modo a pé e bicicleta, ou seja, aos modos ativos.

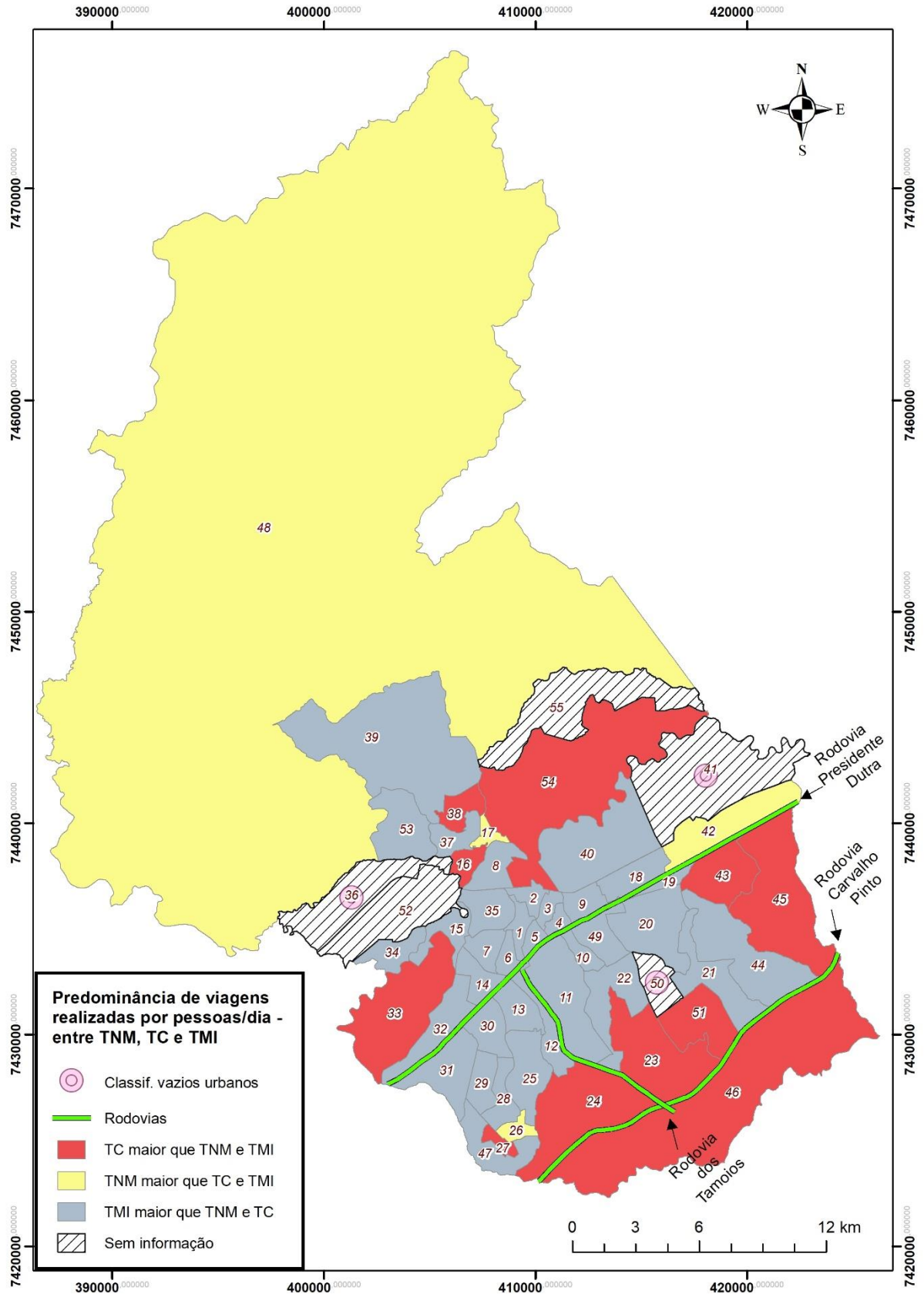
serão reproduzidas. Sendo assim, para algumas análises e representações cartográficas a seguir, foram tomados tais dados que, no caso, constam no documento derivado da Pesquisa OD, o Relatório da Mobilidade Urbana – Diagnóstico e prognóstico (SÃO JOSÉ DOS CAMPOS, 2015b, p.112-114). Cabe apontar que a tabela anterior tratou da modalidade do tipo “ônibus municipal”. Já o TC diz respeito a todas as modalidades que integram o modo transporte por passageiros.

Segundo o respectivo documento e como já dito antes, é a região Oeste que apresenta o mais baixo IM relativo ao TC: 0,35. Mas, como se trata de um índice médio, se destaca que em algumas zonas de tráfego da referida macrozona tal IM é ainda menor: é o caso do Jardim Aquarius e Jardim Colinas (zona de tráfego 14) e Urbanova (zona de tráfego 34). Tais localizações trazem o IM relativo ao TC de 0,20 e 0,21 respectivamente (SÃO JOSÉ DOS CAMPOS, 2015b, p.112-114). Inversamente, é nestas mesmas que o IM relativo ao TMI é bastante alto como se discutirá mais adiante. Estes são dados que explicitam claramente como o transporte coletivo – sobretudo o do tipo “ônibus municipal” – não é adotado pelas populações de elevada renda.

É na região Leste que está o IM médio mais alto relativo ao TC (0,87). Mas, mesmo nas demais regiões – a exceção do Centro com IM de 0,45, portanto um pouco mais elevado que a Oeste de 0,35 – é um índice expressivo. Há casos, conforme a zona de tráfego, que o IM do TC predomina sobre os IMs relativos ao TNM e ao TMI, significando, então, a grande dependência do transporte coletivo aos deslocamentos dos moradores – o mapa da figura 15 evidencia essa situação revelando que, apesar de São José dos Campos trazer a forte marca da alta motorização privada, há locais que não expressam tal realidade.

No mesmo mapa também é possível observar as localidades onde o IM relativo ao TNM se sobressai quanto aos demais. À exceção de Eugênio de Melo (zona de tráfego 17), região Leste, postada ao longo da Dutra, todas as demais zonas de tráfego estão em partes bem periféricas do território.

**Figura 15 - Prevalência do IM conforme a divisão entre Transporte Não Motorizado (TNM), Transporte Motorizado Individual (TMI) e Transporte Coletivo (TC).**



Fonte: Adaptado de São José dos Campos, 2015b.  
Elaborado por Daniel José de Andrade a partir de dados selecionados pelo autor.

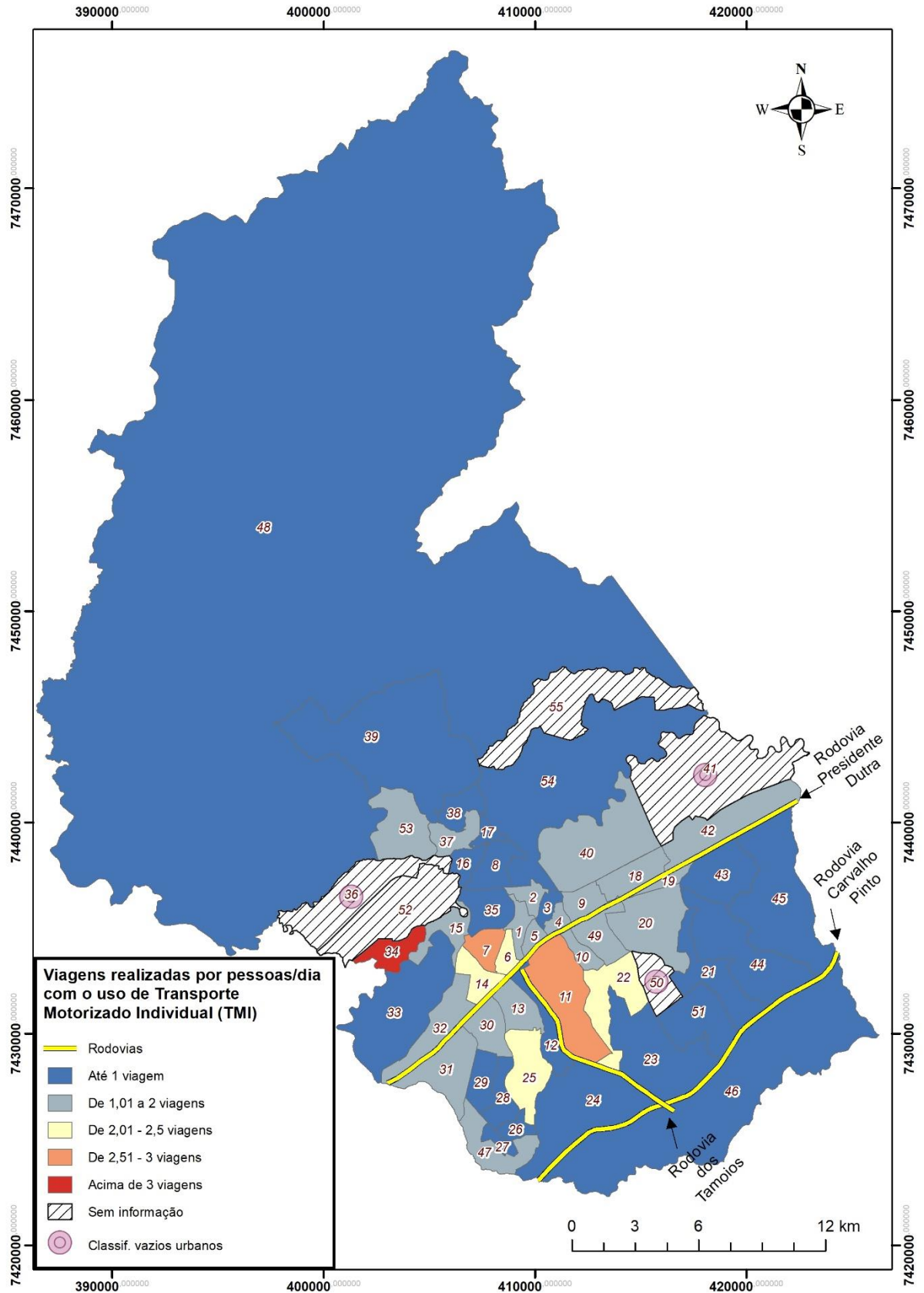
Em vermelho, as zonas de tráfego referentes a maior predominância das viagens realizadas em transporte coletivo dão a dimensão do quanto, a região Leste, é, de fato, mais expressiva no que tange ao uso de tal modal. Mas, em geral, tomando-se todas as zonas de tráfego sinalizadas, com base nas categorias de análises anteriormente tratadas, observa-se que somam um conjunto de exclusões que remete à ideia do “exílio na periferia” cunhada por Santos (2009): são territórios marcados por baixo estrato de renda, reduzidíssima (ou mesmo nula em alguns casos) oferta de emprego, baixo índice de mobilidade urbana e maiores tempos de deslocamento casa-trabalho. Indicadores estes que determinam uma espécie de *apartheid* com relação à cidade “real” e que acabam, portanto, sendo ainda mais potencializados pelo uso e dependência do transporte coletivo para poder acessar a cidade.

Uma observação que também vale ser feita é quanto à zona de tráfego 33 (Limoeiro) na região Oeste: tal zona, classificada com o estrato de renda mais baixo, não expressa a condição socioeconômica da macrozona onde está inserida. Aspecto que, no caso, se reflete quanto à maioria dos deslocamentos serem feitos de transporte coletivo.

Ainda que o mapa anterior também mostre o quanto é marcante em São José dos Campos o IM relativo ao TMI, é importante à pesquisa observações relativas às áreas de sua ainda maior predominância – por isso foi produzida a cartografia da figura 16. O mapa trata do IM relativo ao TMI, mas com as estratificações conforme a quantidade de viagens (ver legenda). Compondo a dialética da mobilidade urbana onde uns poucos solapam a relação espaço-tempo de muitos, o mapa revela o antes apontado acerca do Urbanova (zona de tráfego 34): a localidade é aquela em que o automóvel protagoniza com mais força a cena diária. Como se vê, extrapola em número de viagens: o IM, com exatidão é de 3,29 conforme o Relatório da Mobilidade Urbana (SÃO JOSÉ DOS CAMPOS, 2015b, p. 113).

Em seguida, como se vê no mesmo mapa, em posição também vantajosa, se destacam outras localizações com índices entre 2,5 e 3,0 (cor laranja). Uma pertencente à região Centro (7) (Vila Ema e Jardim Esplanada) e a outra é da Sudeste: (o DCTA/INPE: 11). Tais localizações do Centro, lembrando, são uma centralidade altamente consolidada e que veio, ao longo de um processo, sendo cada vez mais produzida entre arranjos do capital junto ao Estado. Pelo próprio atual PD, como foi visto – classificada como uma “centralidade municipal” - continuará a ser uma localização potencializada.

Figura 16 - Variação do IM relativo ao Transporte Motorizado Individual (TMI).



Fonte: Adaptado de São José dos Campos, 2015b.  
Elaborado por Daniel José de Andrade a partir de dados selecionados pelo autor.

Logo, em tal centralidade municipal, que já proporciona maior alcance a empregos, serviços, comércios e melhores infraestruturas, o motor privado, então, “acelera” ainda mais o acesso às oportunidades da cidade selecionando aqueles que mais rapidamente integrarão a “economia dos fluxos velozes” (BARBOSA, 2016, p. 52) – elemento que ajuda a retroalimentar a ideia de que a cidade deve continuamente se adaptar, por meio de suas formas, a tal fluidez. Não por acaso agrega bairros com os melhores tempos de deslocamento casa-trabalho.

Na faixa do índice entre 2,0 e 2,5 (cor amarela), novamente, há uma localidade do Centro (6), outra da região Oeste (14) e, também, uma da Sul (25) e outra da Sudeste (22). Esta última, no caso, é a única zona de tráfego que apresenta desvio com relação ao padrão de sobreposição entre alta renda e elevado IM relativo ao TMI. Sobre a zona de tráfego 25 (Bosque dos Eucaliptos e Quinta das Flores), relembro: correspondem, na região Sul, a uma área bastante consolidada, de estrato de renda mediano e que se destaca com relação ao restante da macrozona, portanto.

Ainda sobre o bairro Urbanova (34), na Oeste, deve ser apontado que já no início da década de 2000, junto ao Aquarius (zona de tráfego 14), também da Oeste, o local registrava a maior concentração de automóveis da cidade segundo o Atlas das Condições de Vida em São José dos Campos (CARMO *et al.*, 2003, p.54). Na época, cerca de 19% dos domicílios do Urbanova dispunham de 03 automóveis – algo destoante com relação ao restante da cidade, pois considerando o município todo, a pesquisa revelava que em cerca de 40% dos domicílios urbanos, não havia nenhum automóvel e em 46% dos domicílios, um veículo. Dois veículos em 12% dos domicílios e mais de 03 automóveis em cerca de 2% dos domicílios. Portanto, o Urbanova prosseguiu mantendo a mais alta taxa de motorização.

Já o Aquarius, embora ainda estivesse, há 20 anos, no início da consolidação de sua área como uma concentradora de bens, serviços e empregos, seus moradores tinham fácil acesso aos equipamentos urbanos devido à posse de veículos associada a alta renda (isto é, com os automóveis poderiam rapidamente alcançá-los no Centro). Hoje, prosseguem não só com a alta renda, elevada posse de veículos, bem como têm ao redor de si – portanto perto - uma estratégica centralidade que, como pôde ser visto, na seção anterior, também será ainda mais potencializada conforme o PD atual. Isso comprova a tese do capital seguir o direcionamento lançado pelas elites, mercantilizandando a cidade – e promovendo-a também enquanto *marketing* - conforme as necessidades de seletos grupos.

Concluindo as análises relativas à divisão modal cabe, brevemente, mencionar a motocicleta ainda que seu uso, em São José dos Campos, como foi apontado, esteja abaixo da média com relação a cidades de porte semelhante. Os dados trazidos pela tabela 5, reafirmam os estudos de Vasconcellos (2016 e 2018) e Carvalho (2016) sobre a forte adesão das motocicletas entre as camadas de menor renda a partir da primeira década de 2000.

**Tabela 5** - Participação do modo motocicleta segundo macrozona de origem da viagem.

Participação do modo motocicleta	Centro	Leste	Sudeste	Sul	Oeste	Norte	Extremo Norte
	1,9%	2,7%	2,2%	2,5%	1,4%	3,6%	3,2%

Fonte: Adaptado IPPLAN, 2014.

É nas macrozonas Norte e Extremo Norte que tal modal mais têm participação com relação aos demais meios de transporte: 3,6% e 3,2% respectivamente. Como se vê, portanto, na Norte, o percentual está de acordo com a média nacional. Recordase que é nessa macrozona que está a segunda menor renda do município, seguida do Extremo Norte. Nas regiões Leste, Sul e Sudeste a participação da motocicleta varia de 2,5% a 2,7%. A mais baixa participação associa-se diretamente às regiões de mais alta renda: na Centro, representa 1,9% dos deslocamentos e na Oeste, 1,4%.

#### 4.7 As trabalhadoras domésticas e a espoliação urbana

Esta subseção que encerra as análises se dedica a demonstrar a partir de uma específica categoria de trabalho os fenômenos que foram tratados ao longo da pesquisa. Nesse sentido, o mapeamento das viagens a trabalho realizadas pelas trabalhadoras domésticas<sup>23</sup> permitirá evidenciar a espoliação urbana como resultante da segregação socioespacial que dialoga com a mobilidade. A ideia é que os dados revelem não apenas um “endereço” exato de moradia e/ou um “endereço” exato de ocupação de determinados sujeitos sociais, mas também a forma de realização da viagem entre um ponto e outro.

<sup>23</sup> Nesta seção, será utilizado o termo “trabalhadora doméstica” (preferencialmente) e/ou “empregada doméstica”, sempre no feminino, tendo em vista que a maioria absoluta da categoria é composta por mulheres.

Sobre a categoria selecionada, antes de tudo, é preciso compreendê-la como força de trabalho integrante de um processo de urbanização que assistiu avanços modernizantes sem abandonar as marcas do atraso como reforçado nesta dissertação. Logo, o assalariamento precário ou informalidade predominante vieram marcando as relações de trabalho, assegurando assim uma cultura de desprestígio da ocupação exercida bem como do próprio trabalhador. Segundo Maricato, “a cidade é, em grande parte, reprodução da força de trabalho. Desde sempre, essa reprodução, entre nós, não seu deu pelas vias formais e sim pelos expedientes de subsistência. Essa característica marca decisivamente a produção das cidades” (2001, p.45).

Para além de um passado colonial, escravocrata e patriarcal que marca as trabalhadoras domésticas brasileiras determinando questões de gênero, raça e classe, o fato é que são muito representativas quanto à passagem da “informalidade” para o “assalariamento precário” mencionados. Logo, quando escravas, eram mais do que invisibilizadas: exploradas. Depois, ao ingressarem no mercado de trabalho, ao longo de mais de um século, entre informalidade, baixa remuneração e seguridades trabalhistas<sup>24</sup> conquistadas muito recentemente, as trabalhadoras domésticas ainda carregam enorme desprestígio social mesmo que executem uma atividade da qual necessitaremos pelo resto de nossas vidas: o trabalho reprodutivo. Trabalho este, portanto, necessário ao sustento de qualquer domicílio, seja ele rural ou urbano.

Vale lembrar que o emprego doméstico representou uma das principais formas de ingresso de mulheres de camadas sociais pobres e de menores níveis de escolaridade no mercado de trabalho. Se caracteriza por “altos níveis de informalidade, baixos salários e desproteção social e sindical, dada a circunscrição da relação de trabalho aos domicílios dos empregadores” (DIEESE, 2020, p.1). De acordo com Telles (2013), a categoria de trabalhadora doméstica é historicamente reconhecida como o segmento mais inferiorizado do mercado de trabalho. Atualmente, são cerca de 6 milhões de trabalhadoras, sendo que o Brasil conta com o maior contingente de empregadas domésticas do mundo. Não se pode esquecer que seus direitos foram adquiridos paulatinamente e repleto de restrições (DIEESE, 2020).

---

<sup>24</sup> A LC 150 mais conhecida como “Lei das Domésticas” data de 1º de junho de 2015. Garantiu a regulamentação da jornada de trabalho e o acesso ao Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS) (DIEESE, 2020).

Em sociedades de herança colonial marcadas pela concentração de terra, renda e poder, segundo Maricato se estabeleceu “a continuidade de privilégios senhoriais na formação da mentalidade burguesa” (2003, p.153), ocasionando assim “a exclusão das classes “baixas” dos processos históricos e sociais (negando inclusive sua existência como classe com direitos a serem respeitados como ocorreu no capitalismo “maduro”)” (Ibid). Nesse sentido, entre os tantos trabalhos desvalorizados (economicamente e socialmente), o das domésticas traz essa representação em torno da manutenção de privilégios por parte de quem os contrata. Logo, o privilégio de alguns é mantido às custas da “invisibilidade” de muitos.

Há que se considerar que uma vez que movem, diariamente, a economia do cuidado – da casa, de pertences, finanças e pessoas – as trabalhadoras domésticas têm relação direta com o dia a dia das cidades remetendo às abordagens de Harvey (2013 e 2014) quanto à urgente necessidade de visões ampliadas com relação ao trabalho e a composição das lutas que envolvem o direito à cidade. De acordo com o autor há uma miríade de atividades vinculadas “[...] à produção e reprodução de uma vida cotidiana cada vez mais urbanizada” (2014, p.248). Daí a importância do olhar se voltar também aos trabalhadores informais, temporários e/ou de mais baixa qualificação: todos garantidores do funcionamento do cotidiano urbano.

Ao relembrar o direito à cidade enquanto um direito coletivo, como veio sendo reforçado nesta dissertação, Harvey aponta que

incluir não apenas os trabalhadores da construção, mas também todos aqueles que facilitam a reprodução da vida cotidiana: cuidadores e professores, os responsáveis pelos sistemas de esgoto e pelo metrô, os encanadores e eletricitistas, montadores de andaimes e operadores de guindastes, trabalhadores de hospitais e os motoristas de caminhões, ônibus e taxis, os trabalhadores de restaurantes e os artistas, os caixas de banco e os administradores da cidade. (2014, p.245-246).

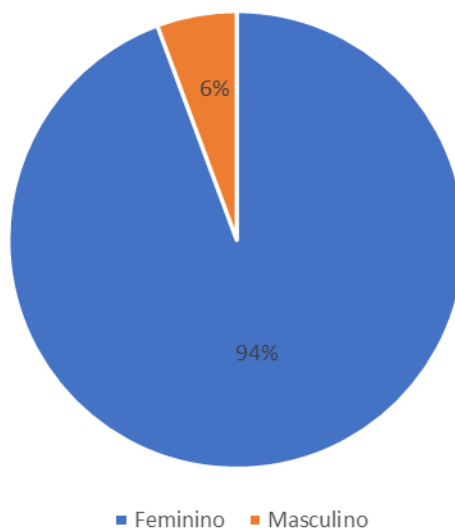
Logo, a força de trabalho escolhida para ser mapeada ao mesmo tempo que representa, historicamente, um “segmento de baixa qualificação” (Kowarick, 1979, p. 86), evoca atenção perante as atividades que desenvolve, sobretudo, em ambientes privados garantindo não apenas a reprodução da vida de outras pessoas, mas sim, seu bem-estar. Além do mais, o trabalho doméstico embora caracterizado por uma relação que não promove, diretamente, geração de lucro aos empregadores, a atividade possibilita tempo a eles. E o tempo, por sua vez, é determinante para o

próprio desfrute de uma cidade – seja para com este poder circular mais por ela entre as oportunidades que oferece, seja para poder também exercer maior permanência onde se quer estar ou atuar (da rua à casa e da casa à rua).

#### 4.7.1 Caracterização das trabalhadoras domésticas

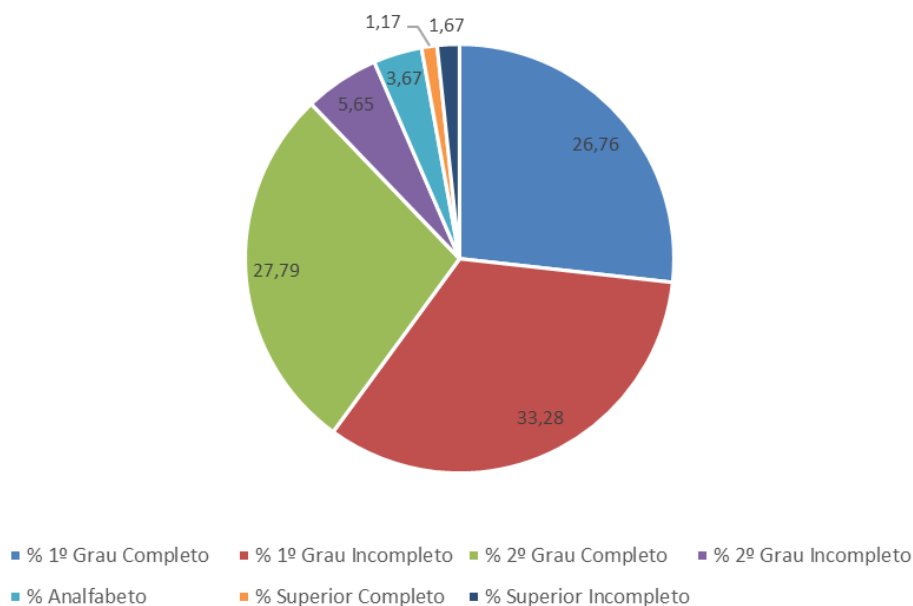
Antes de partir para a caracterização das trabalhadoras domésticas, aponta-se que compreendem a tal categoria, segundo o Manual da Pesquisa OD (2011) “empregados domésticos de serviços domésticos, jardinagem, faxina, segurança, motorista”. O grupo é formado majoritariamente por mulheres como revela o gráfico 9. Comparando-se ao cenário brasileiro, segundo o DIEESE (2013), em 2011 – ano em que de fato foi realizada a Pesquisa OD – estimava-se que 6,6 milhões de pessoas tinha como ocupação o serviço doméstico, sendo que desse montante, mais de 92% eram mulheres. Portanto, o dado de São José dos Campos ratifica o percentual do DIEESE.

**Gráfico 9** - Gênero das trabalhadoras domésticas.



Fonte: IPPLAN, 2014. Elaborado pelo autor.

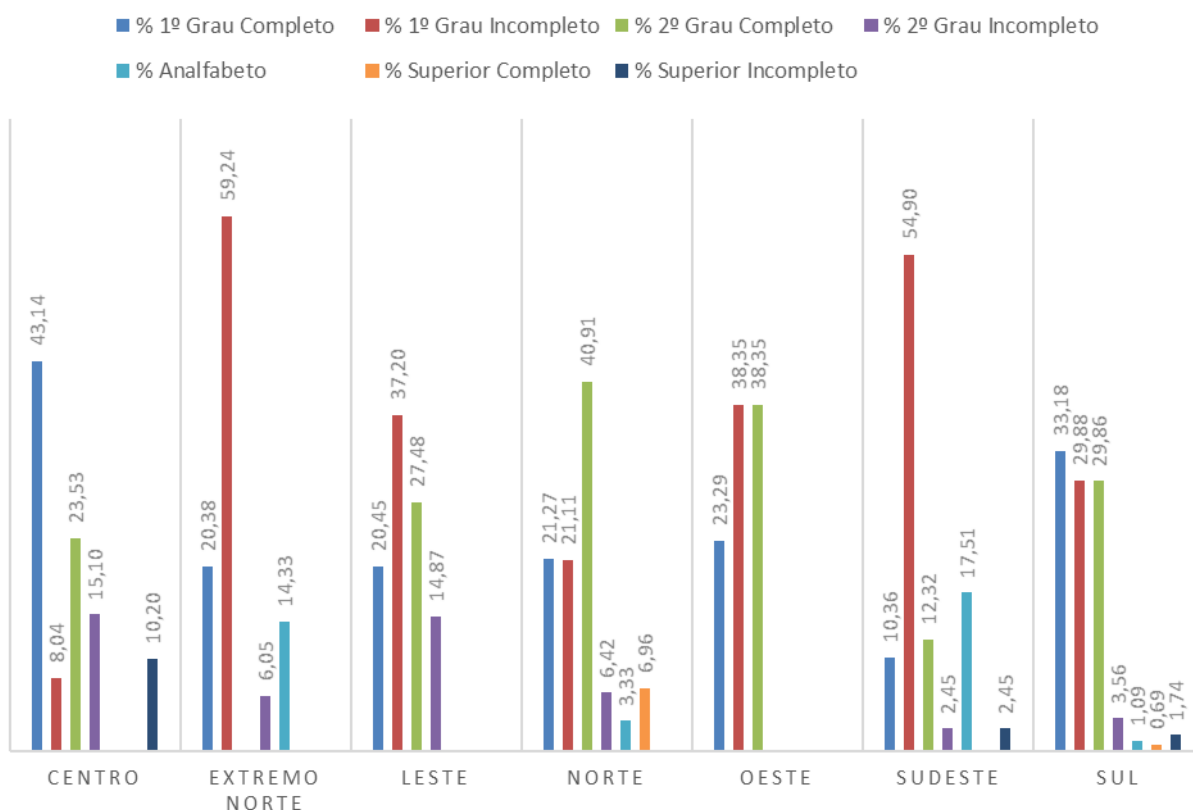
Com relação ao grau de instrução, conforme o gráfico 10, o maior percentual corresponde ao primeiro grau incompleto: 33,28%. O primeiro e o segundo grau completos apresentam percentuais aproximados (26,76% e 27,79% respectivamente). O percentual relativo ao superior completo aparece com extrema timidez, 1,17%, sendo ultrapassado pelo analfabetismo que corresponde a 3,67%.

**Gráfico 10** - Grau de escolaridade das trabalhadoras domésticas.

Fonte: IPPLAN, 2014. Elaborado pelo autor.

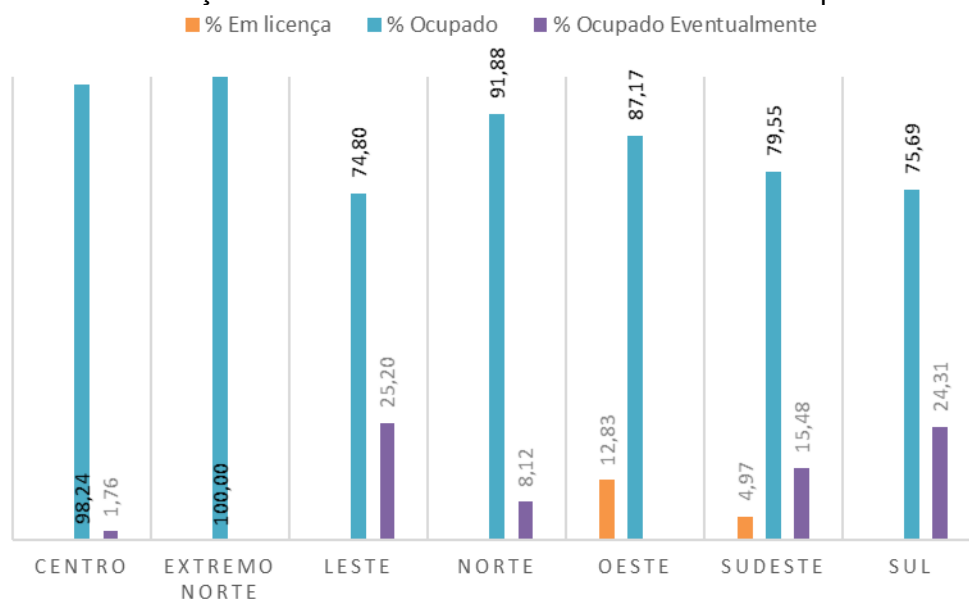
Tais dados, novamente, se encontram em consonância com o DIEESE (2013) que, para a pesquisa de 2011, constatou elevada proporção de trabalhadoras domésticas com fundamental completo ou médio incompleto (23,1%). Os baixos níveis de escolaridade, segundo o DIEESE (2013) refletem o lugar que o trabalho doméstico ocupa na sociedade. É “visto como atividade em que a mulher seria “naturalmente apta” a desempenhá-la, ou seja, não precisaria obter qualificação profissional para essas atribuições, o que fortalece a desmotivação e a desvalorização dessas trabalhadoras” (Ibid, p. 8).

Quanto ao analfabetismo, como mostra o gráfico 11, se sobressai entre as trabalhadoras das macrozonas Sudeste e Extremo Norte, sendo ausentes nas regiões Leste, Centro e Oeste. Vale lembrar que a macrozona Extremo Norte, de características rurais, é a que expressa a menor renda e menor população. A Sudeste por sua vez, que também tem parte de seu território em área rural, apresenta adensamento populacional que varia bastante dentro da própria região e tem a terceira menor renda do município. Há que se lembrar que os níveis de escolaridade se relacionam ao fator renda diretamente. Não em vão, o analfabetismo não se manifestou entre as domésticas oriundas das regiões Oeste e Centro. Voltando-se às regiões Sudeste e Extremo Norte, observa-se que em ambas é bem marcante mesmo o primeiro grau incompleto (se sobressaem dentre todas as macrozonas).

**Gráfico 11 - Grau de instrução das trabalhadoras domésticas por macrozonas.**

Fonte: IPPLAN, 2014. Elaborado pelo autor.

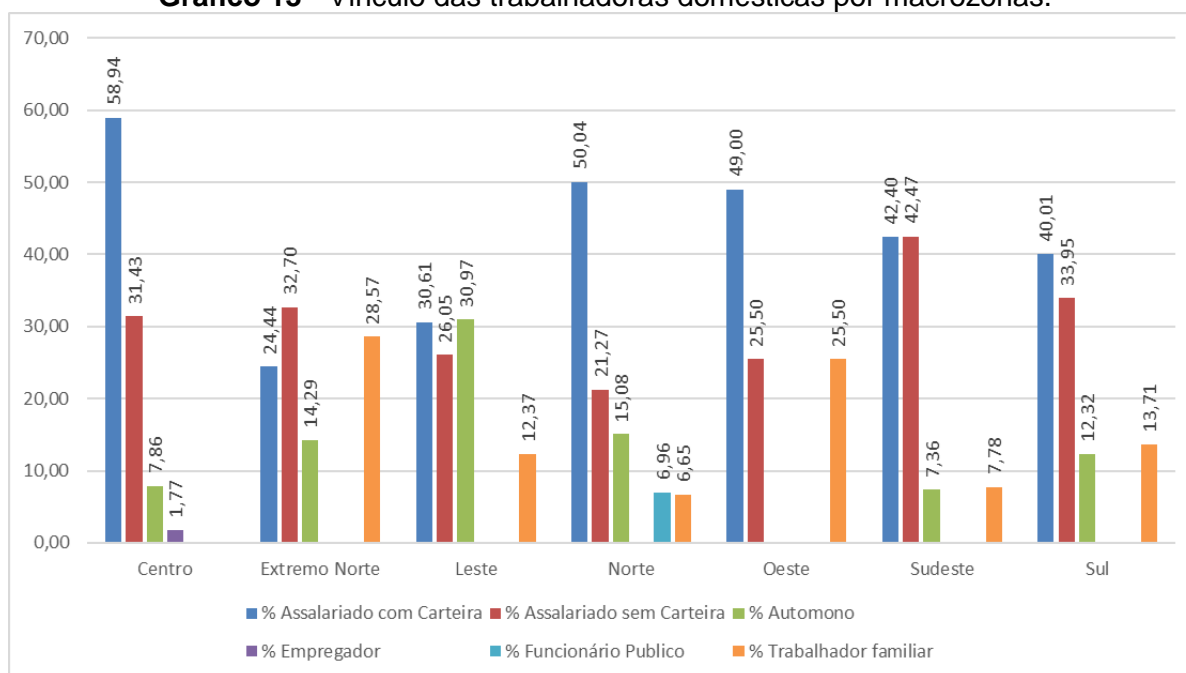
Partindo-se para a condição da atividade 75,69% têm ocupação permanente, ao passo que 24,31% representam eventual ocupação (isso significa que embora sem emprego, realiza atividades eventuais). O gráfico 12 mostra o indicador conforme as macrozonas. Quanto à ocupação eventual, é nas regiões Leste e Sul que aparecem com mais incidência, seguidas da Sudeste. Já para as trabalhadoras domésticas da Oeste e Extremo Norte a ocupação permanente é absoluta. Quanto à ocupação permanente, talvez, isso possa ser explicado por desempenharem a atividade em locais onde os empregadores requerem frequência e continuidade no exercício da atividade e, preferencialmente, pela mesma pessoa, ou seja, sem rotatividade.

**Gráfico 12 - Condição da atividade das trabalhadoras domésticas por macrozonas.**

Fonte: IPPLAN, 2014. Elaborado pelo autor.

Quanto ao tipo de vínculo, as assalariadas com carteira representam maioria: 41,2%. Já as sem carteira: 32%. Autônomas são na ordem de 13,7% e as trabalhadoras familiares 12,2%. No caso, a classificação “trabalhadores familiares” corresponde àquelas que “trabalham regularmente em negócio da própria família, mas sem remuneração”, segundo o Manual da Pesquisa OD (2011, p.10). À exceção da região Centro, conforme se vê pelo gráfico 13, tal tipo de vínculo está presente entre as domésticas de todas as macrozonas. Ainda sobre o assalariamento com carteira, aponta-se que trata-se de um percentual, na cidade, um pouco acima dos dados da pesquisa do DIEESE (2013, p.20) que, para a região metropolitana de São Paulo, ano de 2012, registrou 35,2% entre a categoria.

Prosseguindo com a leitura do gráfico 13, observa-se que o grupo relativo ao assalariamento com carteira é mais expressivo aquele da região Centro (quase o dobro com relação ao grupo sem carteira). Já o grupo assalariamento sem carteira, dentre todas as macrozonas, se sobressai na Sudeste e Extremo Norte o que, talvez, possa ser explicado pela menor escolarização do grupo em ambas as regiões como pôde ser visto antes. Aliás, na Sudeste, a proporção é praticamente a mesma entre as assalariadas com carteira e sem carteira. É nas regiões Centro – já mencionada - Oeste e Norte que o assalariamento com carteira aparece com maior expressão. Na própria Norte, retornando-se à escolaridade, se vê que o grau de escolaridade mais elevado é razoável (manifestou-se, inclusive, o superior completo).

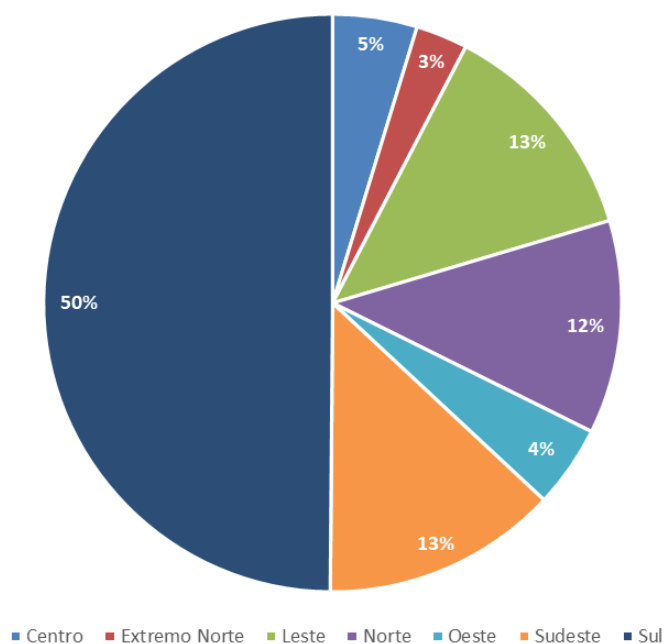
**Gráfico 13 - Vínculo das trabalhadoras domésticas por macrozonas.**

Fonte: IPPLAN, 2014. Elaborado pelo autor.

#### 4.7.2 Origem das trabalhadoras domésticas

Quanto às macrozonas de origem das trabalhadoras domésticas, ou seja, seus locais de moradia a partir das quais se dão as viagens rumo ao trabalho, é a região Sul a predominante de acordo com o gráfico 14. As regiões Sudeste, Leste e Norte têm percentuais similares de participação, sendo que as macrozonas Centro, Oeste e Extremo Norte têm baixa expressão. Sendo as regiões Centro e, principalmente, a Oeste as que concentram renda média mais elevadas da população de São José dos Campos, o perfil ocupacional, certamente, corresponde a setores mais bem remunerados. Isso explica, portanto, a ínfima presença das trabalhadoras domésticas nas respectivas regiões enquanto moradoras.

Além da Sul, as regiões Sudeste, Leste Norte, juntas, assumem porção expressiva (38%). É claro que a maior concentração populacional – destaque à Sul, a mais populosa de todas, lembrando – colabora no reflexo dos números trazidos. No entanto, depois de toda a investigação feita até aqui sobre o processo de segregação socioespacial constituído em São José dos Campos, se conclui que é nas localizações menos privilegiadas, concentradoras das populações de menor renda, que vive esse perfil de força de trabalho.

**Gráfico 14** - Trabalhadoras domésticas por macrozonas (suas origens).

Fonte: IPPLAN, 2014. Elaborado pelo autor.

Relevando variações que ocorrem internas às macrozonas à medida que se afasta do eixo da Rodovia Dutra e de algumas centralidades (na Sul, por exemplo, zonas de tráfego 25 e 13: Bosque dos Eucaliptos e Quinta das Flores; Jardim Satélite e Floradas de São José, respectivamente), foi trazido a figura 17 que espacializa onde estão as maiores densidades relativas às saídas pelo motivo trabalho das trabalhadoras domésticas. Fica evidente, portanto, a forte participação da região Sul enquanto geradora de viagens da categoria, sendo que o mapa de calor permite ainda identificar, ali, os pontos de maiores concentrações. Também, na vizinha região Sudeste, se vê uma concentração marcante de saídas.

Na Sul, a zona de tráfego 28 corresponde ao Bosque dos Ipês e Campo dos Alemães. E, na Sudeste, a 23 corresponde ao Jardim do Lago e Vila Iracema. Revisitando as categorias de análise que compõem esta dissertação, relembra-se que todas estas além da baixa renda, são locais que reproduzem indicadores negativos como a baixíssima oferta de emprego, IM bem abaixo da média e tempos de deslocamento casa-trabalho menos favoráveis (em ambos, média de tempo entre 29 a 33 minutos). Além disso, na composição do já baixo IM, aquele relativo ao Transporte Coletivo, aponta-se que a zona de tráfego 23, por exemplo, está entre

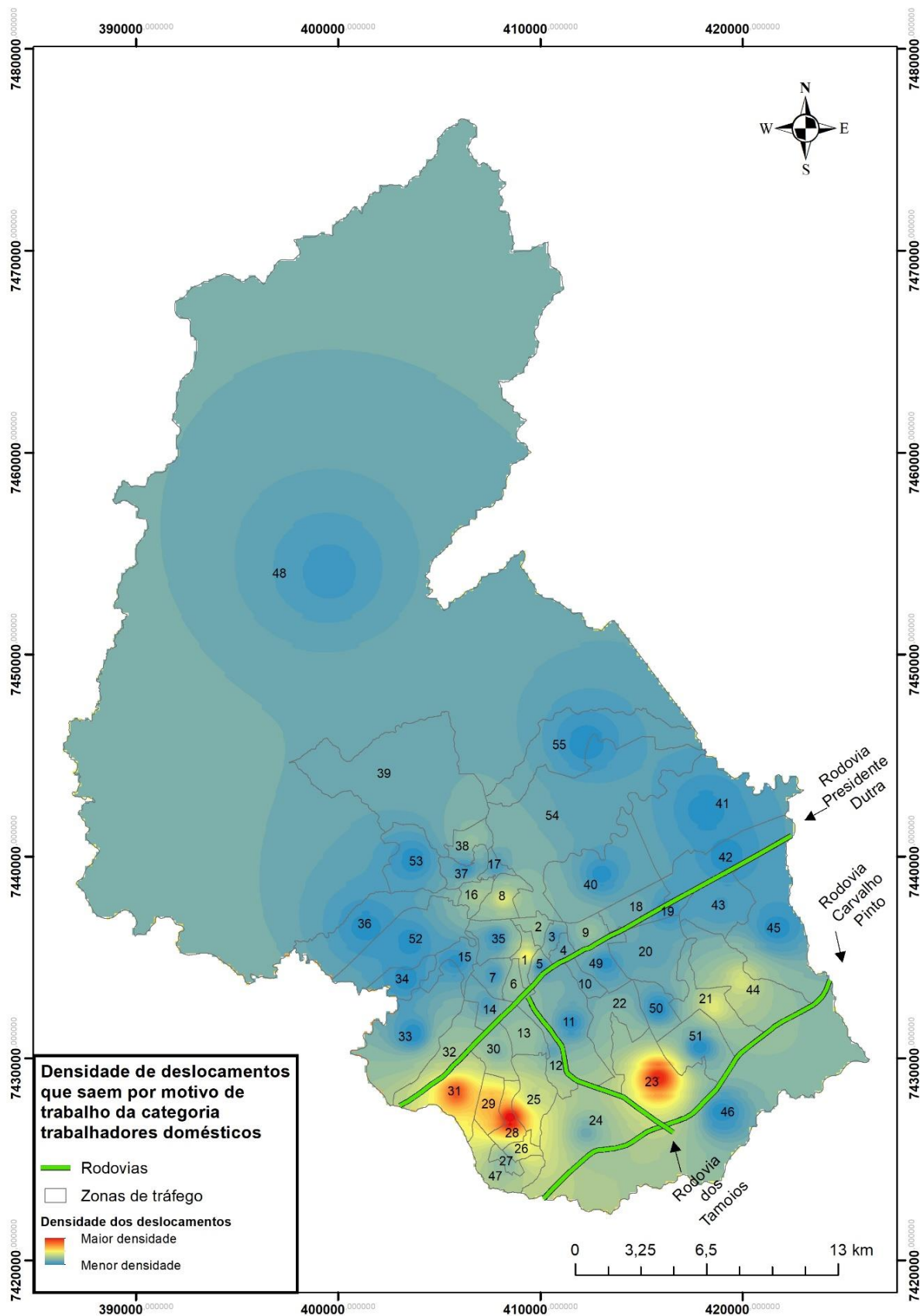
aquelas em que o respectivo modal se sobressai quanto aos demais (fato que pôde ser antes constatado pela figura 15, da subseção 4.6.2).

Voltando às análises da Sul, as concentrações menores – mas que também se destacam – relativas às zonas de tráfego 29 e 26 próximas ao Bosque dos Ipês e Campo dos Alemães (28), a situação quanto aos indicadores apontados, assemelha-se. Vale lembrar que todo este agrupamento entre a zona de tráfego 26 e 29 corresponde àqueles setores mais adensados do município, integrando a grande gleba que, a partir da década de 80, recebeu as primeiras habitações populares de São José dos Campos. A própria zona de tráfego 26 – recordando pela anterior figura 15 mais uma vez – está entre aquelas da cidade onde o IM relativo aos modos ativos de transporte (bicicleta e caminhada) é maior que os demais (TC e TNM) (SÃO JOSÉ DOS CAMPOS, 2015b, p. 32-34 e 112-114).

Prosseguindo com a leitura cartográfica da Sul, a zona de tráfego 31 (Palmeiras de São José e Rio Comprido), embora menos, também se sobressai. Ainda que esteja postada mais próxima ao eixo da Rodovia Dutra - o que colabora para uma faixa de tempo favorável a todos os deslocamentos casa-trabalho -, a localização se caracteriza por estrato de renda mediano (3) e o IM está levemente abaixo da média do município (IM de 2,41 sendo que o geral do município é de 2,57). Assim como o agrupamento anterior mencionado, trata-se de uma área igualmente populosa, mas que, com relação aos empregos, é um pouco melhor assistida devido às indústrias presentes nos arredores (destaque àquelas do bairro Chácaras Reunidas).

A espacialização também revela – porém bem timidamente – saídas ao Norte, da zona de tráfego 8 (Santana e Vila Rossi), do Centro (1), na região Centro, e, da Leste, Chácara Pousada do Vale/Campos de São José (21) e Parque Novo Horizonte/Residencial Dom Bosco (44). Com exceção do Centro (1), todas estas citadas zonas de tráfego repetem, principalmente, o indicador da baixa renda. Junto a tal, ou IM reduzido ou expressividade quanto ao uso dos modos ativos de transporte (caso da zona da zona de tráfego 21 como também mostrou o mapa da figura 15).

Figura 17 - Densidade das saídas das trabalhadoras domésticas pelo motivo trabalho.



Fonte: IPPLAN, 2014.

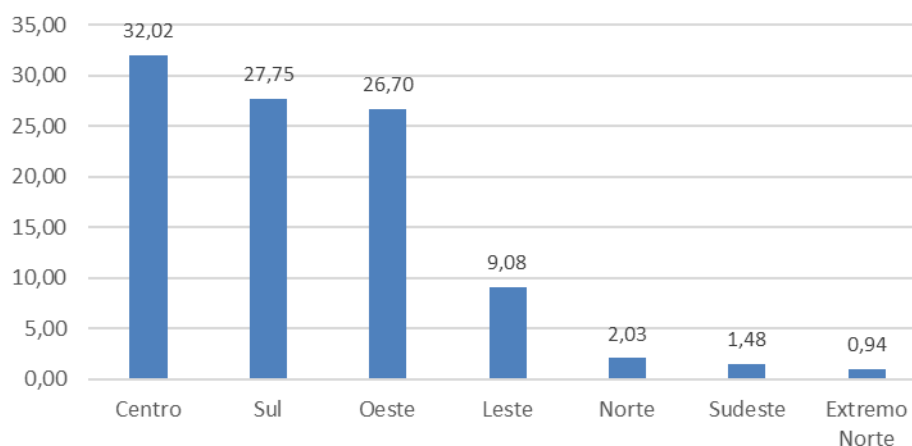
Elaborado por Daniel José de Andrade a partir de dados selecionados pelo autor.

### 4.7.3 Os fluxos de viagens a trabalho das trabalhadoras domésticas

As macrozonas como destino das viagens a trabalho das trabalhadoras domésticas apresentam percentuais que reforçam a ideia da concentração de empregos – mas, dessa vez, da categoria - em específicas áreas da cidade, entre as quais o Centro e a região Oeste têm destaque. Ambas, como já foi visto, ofertam empregos em comércio e serviços revelando os maiores índices da cidade.

Pelo gráfico 15, percebe-se que a região Sul como destino também é expressiva, sendo, portanto, uma região ao mesmo tempo receptora e geradora de viagens. Porém, mais adiante, por meio da figura 18, será possível constatar, em tal macrozona, onde exatamente se dá a forte concentração de atuação do trabalho doméstico (se verá que se trata de seletas áreas). A porção Leste ainda recebe uma parte da categoria, sendo as demais macrozonas bem pouco expressivas.

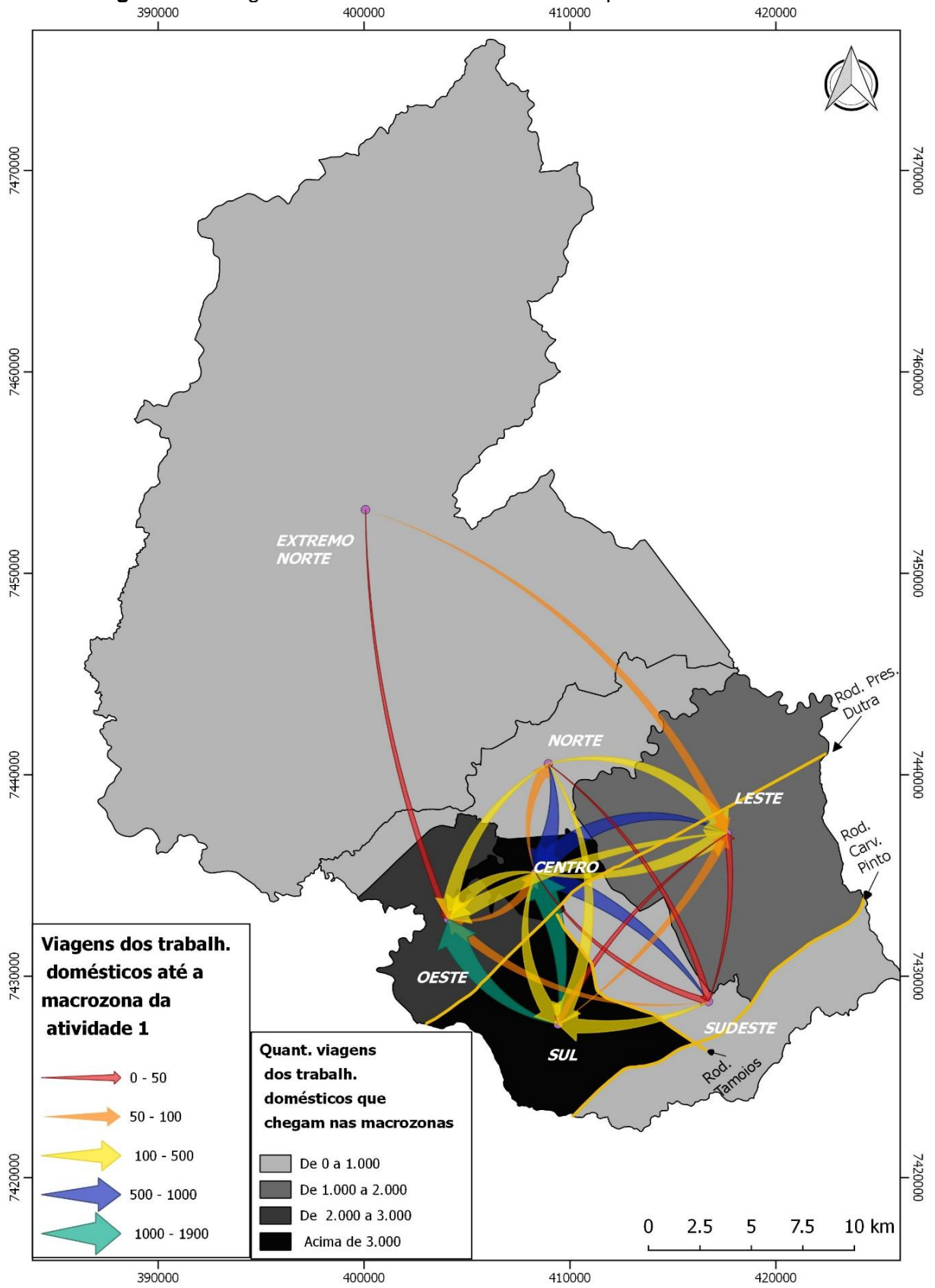
**Gráfico 15** - Percentual das trabalhadoras domésticas que chegam nas macrozonas.



Fonte: IPPLAN, 2014. Elaborado pelo autor.

Já quanto aos fluxos de viagens, a figura 18, possibilita visualizar as trocas em entre as regiões. O Centro, por exemplo, à exceção do Extremo Norte recebe viagens vindas de toda as macrozonas, sendo da Sul a quantidade maior. Já a Oeste recebe de todas as regiões – mas, igualmente, predomina a força de trabalho que vem da Sul. E esta, por sua vez, que gera e recebe muitas viagens da categoria, têm como maior origem as domésticas vindas da Sudeste e do Centro. Há também aquelas que vêm do Norte e Leste em menores quantidades, respectivamente. Já a Leste, bem menos expressiva enquanto receptora das domésticas, recebe mais as que vêm do Centro. Mas, há viagens vindas também (em bem menor quantidade) do Norte e Sul.

Figura 18 - Viagens das trabalhadoras domésticas pelo motivo trabalho<sup>25</sup>.



Fonte: IPPLAN, 2014.

Elaborado por Daniel José de Andrade a partir de dados selecionados pelo autor.

<sup>25</sup> Os mapeamentos individualizados por macrozonas encontram-se nos apêndices de A a F.

#### 4.7.4 Destino das trabalhadoras domésticas: maiores concentrações

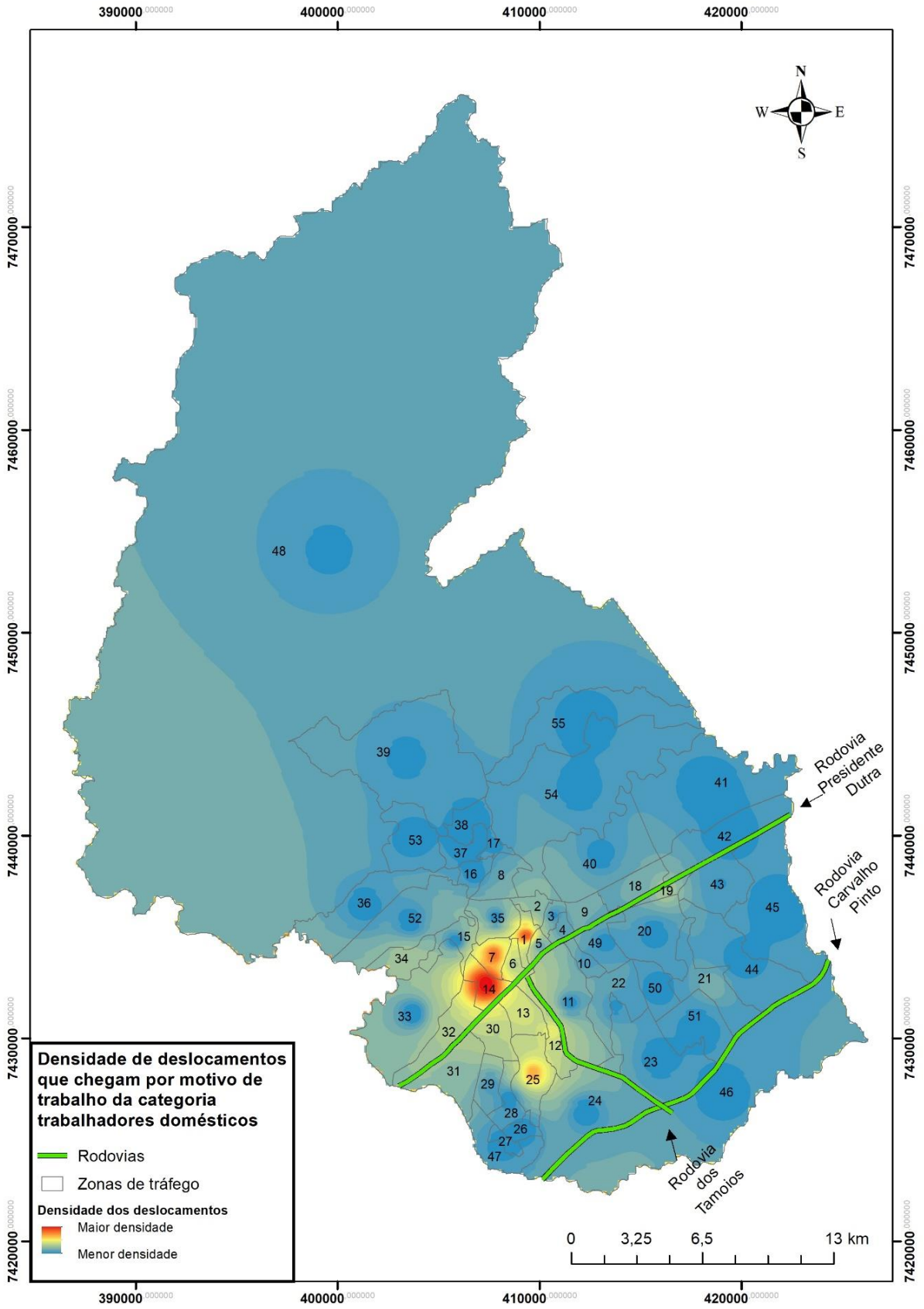
Além de visualizar as macrozonas que compreendem a maior expressão enquanto local de exercício da atividade de doméstica, a investigação buscou identificar as localizações de maior concentração por meio de um mapa de calor trazido pela figura 19. Assim, consegue-se compreender em que parte do território, mais especificamente, vendem sua força de trabalho.

Fica claro que não estão “espalhadas” por diferentes partes. O ponto de alta concentração ocorre na região Oeste, bem marcadamente na zona de tráfego 14 (Jardim Aquarius e Jardim Colinas). Local - como veio sendo reforçado ao longo de toda a pesquisa - caracterizado como o “centro das elites” seja em sua porção horizontal (condomínios), seja em sua porção vertical bastante adensada mesclando ocupações residenciais e comerciais. Do padrão de urbanidade ao nível de rendimentos, um ambiente completamente oposto àquele onde vive a maioria das trabalhadoras domésticas ratificando a colocação de Villaça (2001) acerca da segregação de uns, ser, ao mesmo tempo, responsável pela segregação de outros, combinadamente, seguindo a lógica do escravo e do senhor já apontada pelo autor.

Outra área igualmente elitizada onde se manifesta a presença do trabalho doméstico é, no Centro, a zona de tráfego Vila Ema e Jardim Esplanada (7) – parte que compreende ao “centro rico” da cidade mesclando, igualmente, ocupação vertical e horizontal além de todas as características que definem a localização como privilegiada: elevada oferta de empregos, tempos vantajosos quanto ao deslocamento casa-trabalho, IM bem acima da média da cidade e, por fim, facilitada acessibilidade aos demais pontos da cidade. Enfim, localizações que agregam os mais elevados preços do solo e que contam com complexas leis de zoneamento que, claramente, selecionam os grupos sociais.

Ainda na macrozona Centro, a zona de tráfego Centro (1), também revela presença. Interessante é observar que na região Sul, a zona de tráfego 25 (Bosque dos Eucaliptos e Quinta das Flores) também é um ponto concentrador. Como já foi abordado, o local se configura como uma área consolidada e, além do mais, vale destacar que o Quinta das Flores é um condomínio privado de alto padrão (aliás, está entre os mais antigos da cidade, pois foi construído na década de 80). Um típico “enclave fortificado” (CALDEIRA, 2000), que, pelo padrão, usualmente demanda de trabalho doméstico nos amplos domicílios que abriga.

Figura 19 - Densidade dos destinos das trabalhadoras domésticas pelo motivo trabalho.



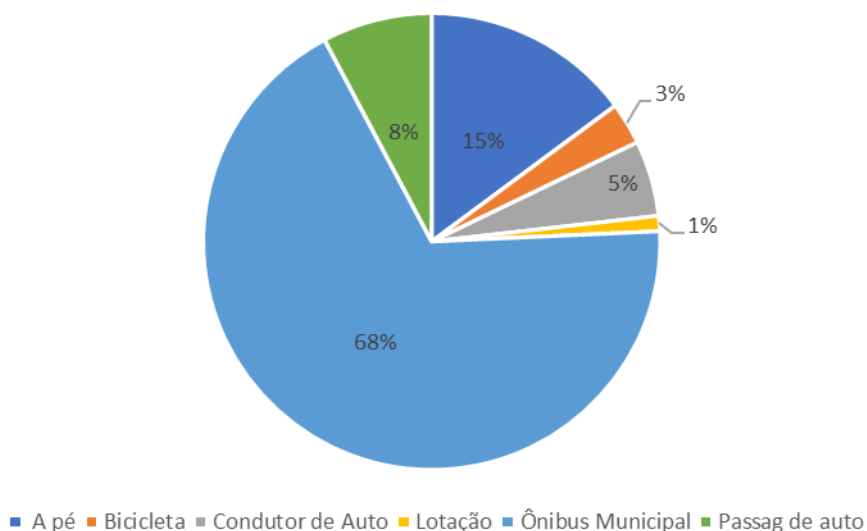
Fonte: IPPLAN, 2014.

Elaborado por Daniel José de Andrade a partir de dados selecionados pelo autor.

#### 4.7.5 Modal e tempo de deslocamento das trabalhadoras domésticas

Uma vez que o meio de transporte interfere no tempo de deslocamento, à investigação coube levantar os modais utilizados pelas trabalhadoras domésticas quando rumam ao trabalho. Com os resultados obtidos pode-se dizer que a cidade “pensada para o automóvel” – tendo em vista o marcante rodoviarismo em São José dos Campos – não existe para elas. Conforme o gráfico 16, o ônibus municipal representa 68% de viagens das domésticas. Em seguida, estão o modo a pé com 15%, a bicicleta com 3% e a lotação (entende-se: as vans, ou seja, o transporte alternativo), 1%. Ainda quando surge o automóvel, em apenas 5% das viagens são as condutoras. Ou seja, número inferior àquele quando seguem como passageiras: 8%.

**Gráfico 16** - Modal utilizado pelas trabalhadoras domésticas.



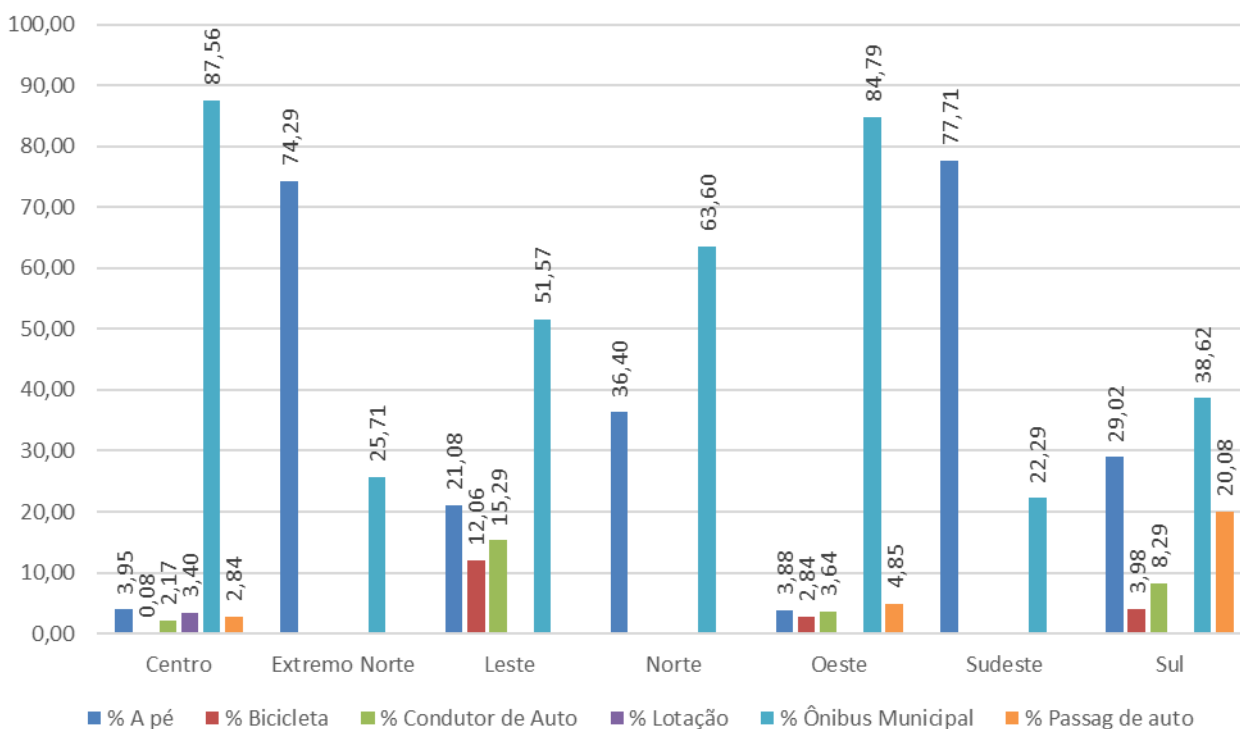
Fonte: IPPLAN, 2014. Elaborado pelo autor.

O gráfico 16 traz a divisão modal conforme as regiões de origem. Se constata que em todas as regiões, o ônibus prevalece tendo forte destaque no Centro e na Oeste – em ambas, os demais modais têm baixíssima representação. Percebe-se que no Extremo Norte bem como na Sudeste o modo a pé tem representação maior que o ônibus municipal sugerindo, assim, ser o modo para as viagens internas à macrozona. Em ambas as regiões assim como na Norte não aparece o modo automóvel (seja enquanto passageiras, seja enquanto condutoras). Enquanto condutoras, há maior manifestação na Leste.

Observa-se que a região Sul é aquela em que se vê uma maior mescla dos modos, sendo bastante representativos aqueles a pé – uma vez que a Sul é receptora da trabalhadora doméstica, isso sugere que algumas se deslocam a pé para o trabalho que se localiza na mesma macrozona de origem, portanto. Já a bicicleta mais bem representada na Leste se traduz numa realidade local que envolve todos os tipos de viagens independentemente do motivo: é um modal ali utilizado acima da média do município como já apresentado por esta dissertação (tabela 3).

Sobre o modo a pé que, de certa forma, em geral, também reproduziu os percentuais das viagens de cada macrozona independentemente das pessoas e dos motivos, cabe lembrar que é uma forma de transporte que também se associa à baixa renda. Isto é, a fim de poupar recursos, muitas pessoas – sobretudo nas periferias – se movem a pé. Além do mais é um meio de transporte que permite maiores combinações ágeis nos deslocamentos (como ir às compras, resolver questões pessoais e pegar ou deixar filhos da escola, entre outras). Todas estas atividades historicamente mais circunscritas ao gênero feminino.

**Gráfico 17 - Modal utilizado pelas trabalhadoras domésticas por macrozonas.**



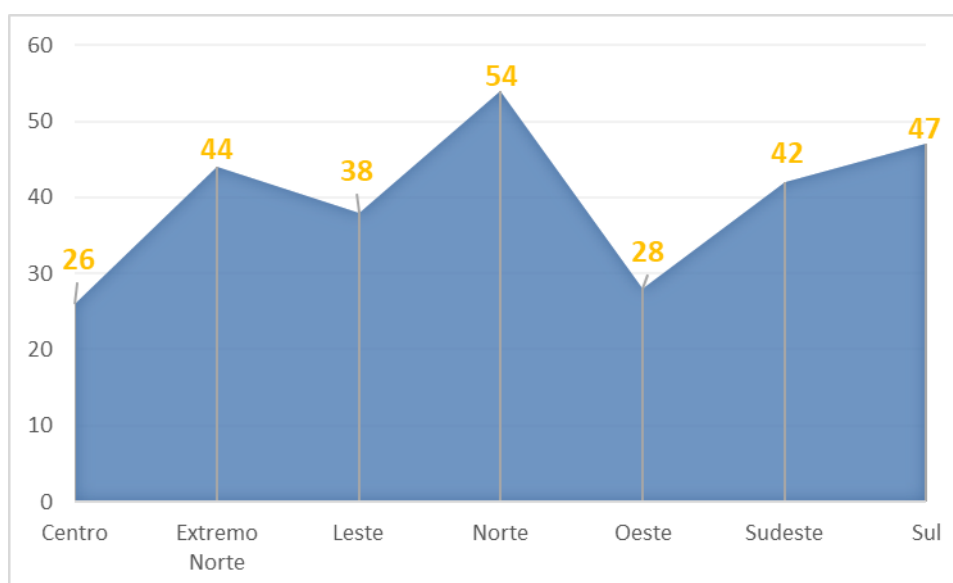
Fonte: IPPLAN, 2014. Elaborado pelo autor.

Partindo-se para a última análise – aquela relativa ao tempo médio das viagens das trabalhadoras domésticas – o gráfico 18 mostra as oscilações conforme as

macrozonas de saída para o exercício do trabalho. Se observam que os melhores tempos correspondem às saídas do Centro (26 minutos) e Oeste (28 minutos), inversamente às demais. Sendo as próprias Centro e Oeste grandes receptoras da atividade, tal melhor tempo condiz com o fato de os deslocamentos irem, em maior quantidade, para essas mesmas direções (portanto, áreas mais próximas e num contexto também facilitado pelo número elevado de linhas de transporte público que o Centro agrega). Com isso, se observa que o melhor tempo acaba ficando restrito justamente a áreas que não expressam fortes localizações de moradia e, portanto, saída das trabalhadoras domésticas.

Já a Sul, por sua vez, sendo expressivo local de origem das empregadas domésticas enviando-as não só para dentro da própria região - como pôde ser observado antes pelo mapa dos fluxos -, bem como para a Oeste e o Centro, apresenta tempo bem mais desvantajoso (47 minutos). Situação que se repete para as demais regiões, tendo seu ápice de maior tempo para as saídas da Norte (54 minutos) – o que, de fato, se explica pela expressiva distância entre esta e a própria zona Sul para onde vão algumas das trabalhadoras, ainda que em menor proporção.

**Gráfico 18** - Média (em minutos) do tempo de deslocamento das trabalhadoras domésticas conforme as macrozonas de saída.



Fonte: IPPLAN, 2014.

Elaborado por Daniel José de Andrade a partir de dados selecionados pelo autor pelo autor.

Voltando aos modais por elas utilizados conforme as macrozonas, cabe relevar também que é na Oeste e Centro que o ônibus é mais predominante a ponto do modo

a pé sequer ter expressão em ambas, ao contrário da Sul e demais regiões, em geral. Ou seja, as caminhadas também se responsabilizam por tempos mais longos de viagem quando comparadas ao ônibus. Isso talvez também colabore para explicar os tempos mais elevados nas regiões periféricas endossando a ideia de que os modais escolhidos interferem nos tempos de deslocamento, sobretudo em cidades que privilegiam a circulação dos motorizados privados.

Mas, em suma, o que prevalece é que, sendo o ônibus o principal meio de transporte das viagens realizadas pela categoria e, sendo este, em São José dos Campos, responsável pelo dobro de tempo das viagens (por qualquer motivo) quando comparado ao automóvel, o tempo de deslocamento com os coletivos sempre será mais desfavorável. E o desfavorecimento cresce à medida que aumentam as distâncias a serem percorridas. Logo, de ônibus, quanto mais distantes as trabalhadoras domésticas estiverem de seu local de trabalho, mais tempo empreenderão.

Mas, não se pode esquecer que suas distantes moradias – conforme demonstrado pela cartografia da figura 17 - foram produzidas à medida que as camadas de mais alta renda determinaram suas localizações mais privilegiadas. E é nestas que as trabalhadoras vão prestar seus serviços possibilitando que seus contratantes tenham mais tempo para gerar uma série de outras atividades e, também, produzir mais capital. O tempo, cabe frisar, não se recupera. Assim, neste intercâmbio desigual, mas funcional, entre zonas “luminosas e opacas” (SANTOS, M. 2006), não se distribui apenas cidades e oportunidades diferentes, mas, sobretudo, tempo.

Portanto, o conjunto dos resultados observados em torno desta categoria de trabalho, evidenciam a tese trazida acerca da apropriação diferenciada do espaço que se dá a partir da segregação socioespacial por sua vez necessária à espoliação urbana. Logicamente, em São José dos Campos, não se trata apenas da espoliação desta categoria de trabalho. As análises anteriores permitiram revelar a existência, na cidade, de tal fenômeno. Mas, buscou-se, na pesquisa, também trazer à tona quem seriam parte destes sujeitos espoliados jogando luz, então, tanto sobre a indissociabilidade entre o direito à cidade e a mobilidade urbana, bem como sobre um campo de lutas que tende a ser protagonizado cada vez mais por aqueles historicamente excluídos, porém, responsáveis pela garantia da reprodução da vida.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

O caminho percorrido por esta dissertação a fim de evidenciar as relações entre a mobilidade urbana e a desigualdade socioespacial em São José dos Campos possibilitou acenar algumas constatações e, conseqüentemente, algumas direções quanto à apropriação e o uso da cidade segundo diferentes sujeitos sociais. Afinal, a pesquisa não se encerra. Pelo contrário: ela cumpre seu papel de orientar futuras políticas públicas em torno da mobilidade urbana e, também, gerar reflexões sobre o que ainda merece ser investigado.

Como ponto de partida, relevando a área do Planejamento Urbano e Regional no qual a pesquisa se insere, tentou-se uma quebra de paradigma em torno da mobilidade para que possa ser concebida como um direito urbano fundamental e não como um simples direito de circular ou de ir e vir associados a maior velocidade e eficiência (ambos elementos, lembra-se, ligam-se diretamente à circulação capital que caracteriza um contexto global cada vez mais neoliberal). Tal quebra de paradigma não se trata de um menosprezo às técnicas que envolvem os meios de transporte, mas, sim, de provocar uma inflexão quanto ao sentido maior da mobilidade urbana: um sentido intrínseco ao direito à cidade para que este possa ser garantido e praticado em sua plenitude. Por isso, antes da investigação quantitativa relativa aos dados da Pesquisa OD, a seção 3, ao analisar o campo legal que envolve a mobilidade urbana pôde compreender as narrativas – bem como ações propostas – do poder público municipal em torno da referida questão. Destaca-se que a análise do processo de urbanização de São José dos Campos – tratado ao longo da seção 2 – foi essencial, justamente, à posterior constatação de como a mobilidade urbana vem sendo articulada sob um viés que não dialoga com o pleno direito à cidade. Diante disso, compondo aqui as reflexões das considerações finais, valem alguns questionamentos: de que adiantam, por exemplo, ônibus mais eficientes se, aos finais de semana, estão bem menos disponíveis em determinados bairros? De que adiantam novas enormes vias expressas rasgando a espraiada cidade se nelas não circula o transporte público ou circula muito restritamente? Ou, ainda, se atravessam enormes vazios urbanos que ferem com o dever de cumprir com a função social da propriedade? Em suma, de que adiantam tais situações – justamente pautadas em maior eficiência e velocidade - se as hierarquias socioespaciais são mantidas

determinando distâncias físicas, econômicas e sociais que se acumulam traduzindo-se em desigualdades de acesso às oportunidades da cidade a começar pelos próprios locais de moradia?

Embora os três questionamentos anteriores não tenham, diretamente, integrado a pesquisa, servem aqui de provocação para abordar uma das hipóteses trazidas e que aponta, assim, para a necessidade do fortalecimento de uma narrativa e de uma ação mais transformadora - e, portanto, menos tecnocrática - em torno da mobilidade urbana. Como foi possível constatar, São José dos Campos se apressou, no campo normativo, em ter sua política de mobilidade associada a um plano de mobilidade urbana conforme estabelecido pela PNMU. No entanto, o PlanMob não só antecedeu a PMMU – enquanto deveria ser o contrário –, como envolveu uma irrisória participação popular em sua construção, culminando num plano que mais se caracteriza como uma carta de intenções. Além disso, sob o slogan “Programa Cidade Unida”, as narrativas dos materiais das audiências públicas se ativeram muito mais à necessidade de diversificação dos meios de transporte e à necessidade de maior aceitação e compartilhamento de todos os modais no espaço público – isso com o intuito de humanizar as ruas, a cidade, segundo a PMSJC. Logo, propagou-se um ideal de acesso às oportunidades da cidade que se liga, acima de tudo, às formas e técnicas que envolvem o deslocamento espacial sem questionar a desigual distribuição de bens, serviços e empregos no território que, obrigatoriamente, envolvem, as leis de uso e ocupação do solo e todo o ordenamento territorial.

Dessa forma, o propósito da “cidade unida” e “mais humanizada” não foi descortinado sob a perspectiva das diferentes condições socioespaciais que marcam os diversos modos de vida já a partir do local onde se mora. Ou seja, é essencial identificar (se) e (o quê) temos facilmente ao nosso alcance no bairro ou região onde vivemos como elementos que potencializam a formação de nossa cidadania. Se infraestruturas urbanas inexistem onde moramos, em que condições as acessamos onde estão? Aqui, é essencial a observação quanto às centralidades: este denominador comum entre o PlanMob e o PD, apresentado pelo poder público como um instrumento capaz de melhorar a mobilidade, parece ignorar que os investimentos em infraestruturas urbanas, serviços e empregos são, historicamente, distribuídos desigualmente pela cidade. Sendo assim, se instituídas a favor do capital, as ditas centralidades têm potencial para continuar otimizando a relação espaço-tempo de específicos sujeitos sociais ao invés da população toda.

O discurso mais pautado na melhoria da circulação – como se assiste em São José dos Campos e para além das centralidades - a fim de promover maior velocidade dos fluxos e otimização dos tempos de viagem é um aliado dos interesses capitais apoiados em grandes obras de infraestrutura. Obras estas que não fazem mais do que propagar um modelo de desenvolvimento urbano excludente e que se alimenta do mito do sistema viário - isto é, algo necessário ao bem comum - para o progresso de todos. A Ponte Estaiada, localizada entre as regiões Centro e Oeste, é a mais recente (e potente) expressão de tal fato. Uma vez que toda força de trabalho tem urgência em chegar mais rápido aos seus empregos e lares, o discurso da necessidade de maior eficiência do sistema de transporte – que ao final acaba por atender a maior fluidez dos motorizados privados - se faz cativante mesmo entre os mais empobrecidos enfraquecendo a compreensão de que o acesso à cidade – a ser debatido antes mesmo da circulação - pode ser revolucionado por outras dinâmicas de uso e ocupação do solo. Nesse sentido, a presente pesquisa pôde apontar que é preciso redistribuir a cidade de São José dos Campos que já existe. É preciso ressignificar as narrativas que envolvem a mobilidade urbana repensando criticamente a organização do seu ordenamento territorial que atende a lógicas cada vez mais especulativas da terra e, conseqüentemente, espoliativas da força de trabalho mais despossuída.

Uma abordagem sistêmica da mobilidade urbana que não se limita, inclusive, a discutir apenas o ir e vir do trabalho e que se volta, assim, a uma política de cidade, põe em xeque a função social da propriedade para que aí, sim, o slogan da “cidade unida” ultrapasse a retórica da PMSJC. Do contrário, a forma de operar a mobilidade urbana do município – vide a própria força do Plano Macroviário que só cresceu a cada novo PD contando inclusive com fontes externas de financiamento como o BID – não faz mais do que acentuar a segregação socioespacial constituída na cidade tornando melhor a vida apenas de seletos grupos que vivem em privilegiadas localizações. Algo, portanto, totalmente contrário ao que preconiza o EC, a PNMU e a PMMU. Afinal, a PNMU, é clara ao dizer, entre seus objetivos, que a mobilidade urbana tem o papel de “reduzir as desigualdades e promover a inclusão social” (artigo 7º).

Tomando emprestada a expressão de Lefebvre, a São José dos Campos que “explodiu em pedaços” ao longo de sua veloz urbanização, como foi visto ao longo da seção 2, circunscreveu a vida de distintos grupos sociais em marcações espaciais

bem delimitadas à medida que se deu a disputa pela apropriação do seu espaço. Não resta dúvida quanto ao cindido território que expressa uma polarização centro-periferia que pôde se evidenciada pelas cartografias produzidas pela pesquisa. Dados espacializados e cruzados entre si não só reafirmaram a dialética segregação socioespacial que marca a cidade como direcionaram o entendimento de que a maior mobilidade de alguns – portanto, seu maior acesso às oportunidades da cidade - é sustentada pela menor mobilidade de muitos outros. Mas, tal fenômeno não diz respeito apenas ao espaço. Ele envolve, diretamente, o fator tempo; elemento fundamental que integra as condições socioespaciais dos modos de vida. No entanto, uma vez inseridos num sistema cada vez mais voltado à velocidade de circulação do capital, o tempo, então, associa-se diretamente ao trabalho. Por isso, assiste-se a narrativas que supervalorizam o tempo na mobilidade urbana o que, por sua vez, reverbera em obras de grande infraestrutura para “resolver” a circulação. Fica então relegada a ideia do tempo que se liga ao desfrute da cidade, à apropriação do espaço urbano a partir de uma série de atividades - para além das relações de trabalho - também constituidoras da integridade humana.

A partir daí, há que se pensar, como buscou evidenciar parte do conjunto cartográfico da seção 4 da pesquisa, o verdadeiro papel da segregação socioespacial que leva a um maior confinamento territorial das populações periféricas de São José dos Campos mais empobrecidas. A sua menor mobilidade urbana, como se pôde ver, em maior parte liga-se à reprodução de indicadores como a baixa renda, moradia em localizações desprovidas de oferta de empregos e maiores tempos de deslocamento casa-trabalho (aspecto este bem evidenciado pela cartografia da figura 13, por exemplo, que cruzou especificamente o IM com os tempos de deslocamento). Ainda quanto ao fator tempo, este apenas se otimiza dentre a população periférica, caso não seja o transporte público o meio de locomoção. Isto é, quando são utilizados os modos motorizados privados.

Mas, o fato é que na “cidade para o automóvel” – pode-se dizer assim tendo em vista o forte rodoviarismo que sistematicamente estrutura São José dos Campos como foi constatado - há necessidade do transporte público para o acesso à cidade por parte dos mais despossuídos (vale lembrar, inclusive, que o modo a pé se torna mais limitado quando as distâncias a serem percorridas são expressivas; uma realidade da população mais periférica quando se trata de acessar o emprego). A cartografia revelou as áreas de predominância do transporte coletivo sobre os demais

modais (destaque à figura 15) atestando que correspondem àquelas que, sob a perspectiva da viagem casa-trabalho, levam muito mais tempo médio para se deslocar – aspecto oposto às melhores faixa de tempo de deslocamento. Na mesma cidade, enquanto uns levam, em média, de 12 a 20 minutos para acessar o trabalho, outros levam de 40 a 47 minutos (um dado, frisa-se, sobre o qual o próprio poder público tem conhecimento uma vez que foi gerado por ele). Mas, por se tratar de uma média, há que se considerar que há tanto maiores como menores tempos. Embora a presente pesquisa não tenha se debruçado em analisar o que significa subjetivamente dispende – de mais ou menos tempo – no ir e vir do trabalho, é incontestável que períodos mais longos interferem diretamente na dinâmica cotidiana das pessoas, prejudicando-as. Logo, uma abordagem crítica e plena do exercício do direito à cidade não pode ignorar tal aspecto.

Diante disso, aponta-se a espoliação urbana sofrida por parte da população mais periférica a partir da segregação socioespacial que se estabeleceu como um controle não só do espaço, mas sim do tempo de deslocamento de determinados sujeitos sociais. Ou seja, o espaço urbano socialmente construído se distribui desigualmente entre a população de São José dos Campos incluindo o fator tempo que se desenrola junto a maior (ou menor) mobilidade. Mais do que uma polarização centro-periferia, o que se pôde atestar são específicas localizações – destaque à região Oeste e partes do Centro - concentradoras de elementos que, combinadamente, facilitam aos seus moradores a reprodução da vida humana em todos os sentidos, incluindo os acúmulos de capital que, como dito, perpassam o elemento tempo.

Na tentativa de demonstrar quem seriam parte dos sujeitos espoliados, os dados relativos ao grupo de trabalhadoras domésticas e seus deslocamentos para o exercício de sua ocupação, puderam revelar que vendem sua força de trabalho de forma mais concentrada exatamente nas ditas privilegiadas localizações da cidade, ou seja, no vetor Centro-Oeste (figura 19). Por sua vez, majoritariamente como demonstraram as espacializações cartográficas, suas origens são as longínquas e desassistidas periferias das regiões Sul, com maior destaque, e, também, Sudeste, Leste e Norte (gráfico 14 e figura 17). Além do mais, tal categoria que bem retrata a estrutura social brasileira de marcas coloniais, escravagistas e patriarcais que colaboram para explicar não só a divisão do trabalho como a segregação socioespacial que marca o país, tem um meio de transporte bem definido na

“carrocêntrica” São José dos Campos. É o ônibus, em sua grande maioria, que as leva e as traz de volta para casa depois de uma jornada de trabalho responsável por garantir o viver urbano em diferentes espaços permitindo, inclusive, que outras pessoas disponibilizem de mais tempo em seu dia a dia. Já elas disponibilizam parte significativa de seu próprio tempo antes mesmo de chegar ao trabalho, isto é, durante o acesso a tal como se pôde evidenciar. Aliás, foi em meio à análise dos dados relativos ao deslocamento das trabalhadoras domésticas que se pôde atestar que, de fato, há tempos acima da média de 47 minutos antes citado. No caso desta força de trabalho em específico, considerando as macrozonas de saída para o exercício de sua ocupação, chega-se à média de 54 minutos (gráfico 18) – vale lembra que, em se tratando de uma média, há tempos ainda maiores.

Inconteste, os dados revelados em torno das domésticas reforçam o quanto leituras homogêneas do território ocultam a realidade vivida em determinadas áreas e, conseqüentemente, a mobilidade urbana de distintos grupos sociais. Diz-se assim por que da mesma forma que o ônibus como principal meio de transporte das domésticas rumo ao trabalho (68% das viagens) desperta extrema atenção, por exemplo, também para as questões de gênero tendo em vista que o grupo é formado por uma maioria absoluta de mulheres (94%), o modo a pé (representação de 15% das viagens das trabalhadoras domésticas) e o modo bicicleta (3%) igualmente chamam atenção. Afinal, remetem aos dados apontados pela própria Pesquisa OD que explicitam o quanto as regiões Leste, Sul e Norte fazem uso mais expressivo de ambos os modais nas viagens do dia a dia (por diferentes motivos). Ou seja, por mais que São José dos Campos se estruture em torno do carro e a cidade revele uma quantidade de unidades bastante acima da média nacional quando comparada a municípios de mesmo porte, as estratégicas narrativas que reforçam que se trata de uma cidade que “anda de automóvel” acabam ofuscando e, conseqüentemente, enfraquecendo as políticas públicas de acolhimento e incentivo dos usuários dos modos ativos de transporte muito mais expressivos nas populosas periferias. No cenário evidenciado acerca de grupos que se movimentam mais e, ao mesmo tempo, outros, menos, há que pensar também nas condições dos deslocamentos (qualidade espacial) conforme os diferentes meios de transporte. Não foi de escopo da pesquisa avaliar, por exemplo, a qualidade – refletida também em segurança – dos trajetos realizados pelas domésticas (seja no ônibus sobretudo, a pé ou de bicicleta). Mas, certamente, uma vez que a cidade deliberadamente privilegia as infraestruturas viárias

para a circulação dos modos motorizados privados, é de se esperar que as adversidades não sejam poucas.

Logo, a reflexão final da pesquisa acena para a necessidade de um planejamento urbano que descortine sobre o quanto a mobilidade pode ser um instrumento, na mão do Estado e do capital, de maior potencialização da segregação socioespacial já instituída e interessada em manter os deslocamentos dos mais empobrecidos restritos ao motivo trabalho. O controle sobre os que se deslocam menos e em piores condições socioespaciais é decisivo por manter uma visão despolitizada e, portanto, não emancipatória da mobilidade urbana.

**Uma possível agenda de pesquisa:** a presente dissertação, à medida que os dados foram analisados, acenou caminhos para a continuidade das investigações, principalmente a partir do que foi evidenciado com o deslocamento a trabalho das trabalhadoras domésticas. O que, por ora, destaca-se resumidamente, são os seguintes pontos:

1. Para além do gênero, a questão racial também deve ser relevada nas Pesquisas OD, pois antes de tudo, independentemente do modal, tratam-se de corpos políticos que transitam, repletos de subjetividades. Da mesma forma que as questões de gênero são capazes de definir a maior/menor mobilidade urbana (aspecto que a presente dissertação não tratou, mas que foi acenado), as questões de raça, certamente, trarão também suas implicações.
2. Ainda sobre a ideia dos corpos políticos, talvez, caiba repensar as metodologias das Pesquisas OD relevando diagnosticar também “os não destinos” e seu porquê. Ou seja, para onde as pessoas gostariam de ir, mas não vão? Com essa abordagem, talvez se tenha indicativos sobre elementos que não só cerceiam o ir e vir como definem fronteiras – ainda que abstratas - entre diferentes territorialidades.
3. Desconstrução do padrão viciado em compreender a mobilidade urbana (e assim desenhar as políticas públicas) sob a perspectiva prevalente das viagens pelo motivo trabalho – principalmente quando se trata de uma visão de mobilidade urbana alinhada à ideia de direito à cidade.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ABDAL, A. *et al.* **Métodos de pesquisa em ciências sociais: bloco qualitativo.** São Paulo/CEBRAP. São Paulo, 2016.
- AUFHEBEN. A importância do carro para a economia moderna. *In*: LUDD, N. (org). **Apocalipse motorizado: a tirania do automóvel em um planeta poluído.** 2. ed. São Paulo: Conrad, 2005, p. 83-102.
- ALVARENGA, D. N.; RESCHILIAN, P. R. O lugar da moradia social em São José dos Campos – SP. **Revista Univap.** São José dos Campos-SP-Brasil, v. 23, n. 43, dez. 2017. ISSN 2237-1753 p. 73-84.
- ANDRÉS, R. O mundo sem carros. **PISEAGRAMA**, Belo Horizonte, número 14, página 92-99, 2020a. Disponível em: [https://piseagrama.org/o-mundo-sem-carros/?fbclid=IwAR1RWUxMJSLgKRab85oXGPhGHOcYyWIENnUQiUpzPTehLcum\\_a63axbrCLqY](https://piseagrama.org/o-mundo-sem-carros/?fbclid=IwAR1RWUxMJSLgKRab85oXGPhGHOcYyWIENnUQiUpzPTehLcum_a63axbrCLqY). Acesso em 10 ago. 2020.
- ANDRÉS, R. A dupla exclusão: como a quarentena joga luz sobre as crises do clima e das cidades. **Piauí.** Edição 165, 2020b, p.1-15. Disponível em: <https://piaui.folha.uol.com.br/materia/a-dupla-exclusao/>. Acesso em: 01 jul. 2020.
- AMORIM FILHO, O.; SERRA, R.V. Evolução e perspectivas do papel das cidades médias no planejamento urbano e regional. *In*: ANDRADE, T. A.; SERRA, R. V. **Cidades médias brasileiras.** Rio de Janeiro: Ipea, 2001. p.1-34. Disponível em:[http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/livros/capitulo1\\_evolucao.pdf](http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/livros/capitulo1_evolucao.pdf). Acesso em: 01 ago. 2020.
- ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS - ANTP. **Sistema de Informações da Mobilidade Urbana da Associação Nacional de Transportes Públicos – SIMOB/ANTP.** Relatório Geral 2018. Maio de 2020. Disponível em: <http://files.antp.org.br/simob/sistema-de-informacoes-da-mobilidade--simob--2018.pdf>. Acesso em: 14 ago. 2020.
- ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS - ANTP. **Sistema de Informações da Mobilidade Urbana da Associação Nacional de Transportes Públicos – SIMOB/ANTP.** Relatório Geral 2011. Setembro de 2012. Disponível em: [http://files-server.antp.org.br/\\_5dotSystem/userFiles/SIMOB/relatorio%202011.pdf](http://files-server.antp.org.br/_5dotSystem/userFiles/SIMOB/relatorio%202011.pdf). Acesso em: 14 ago. 2020.
- ANTUNES, R. **Os sentidos do trabalho.** 2. ed. São Paulo: Boitempo, 2009.
- ANTUNES, Ricardo. **O privilégio da servidão: o novo proletariado de serviços na era digital.** São Paulo: Boitempo Editorial, 2018.
- ARANTES, O. Uma estratégia fatal – A cultura nas novas gestões urbanas. *In*: ARANTES, O; VAINER, C.; MARICATO, E. **A Cidade do Pensamento Único – desmanchando consensos.** 3. ed. Petrópolis: Editora Vozes, 2002, p. 11-74.

BANCO INTERAMERICANO DE DESENVOLVIMENTO - BID. **São José dos Campos é beneficiado em programa de estruturação urbana.** Comunicados de Imprensa, 2011. Disponível em: <https://www.iadb.org/pt/noticias/sao-jose-dos-campos-e-beneficiado-em-programa-de-estruturacao-urbana>. Acesso em 15 nov. 2020.

BALBIM, R. Mobilidade: uma abordagem sistêmica. *In*: BALBIM, R.; KRAUSE, C.; LINKE, C.C. (orgs). **Cidade e movimento: mobilidades e interações no desenvolvimento urbano.** Brasília: Ipea; ITDP, 2016. p.23-42.

BALBIM, R. A nova agenda urbana e a geopolítica das cidades. *In*: COSTA, M.A.; FAVARÃO, C.B.; MAGALHÃES, M.T.Q. (orgs). **A nova agenda urbana e o Brasil: insumos para sua construção e desafios a sua implementação.** Brasília: Ipea, 2018. p.05-22.

BARBOSA. J. L. A mobilidade urbana como expressão do direito à metrópole. *In*: LIMONAD, E. *et al.* **Um novo planejamento para um novo Brasil?** Rio de Janeiro: Letra Capital, 2014. v. 1, p.187-201. Disponível em: <http://www.anpur.org.br/publicacao/arquivos/um-novo-planejamento-para-um-novo-brasil-alta-resolucao.pdf>. Acesso em: 01 ago. 2020.

BARBOSA. J. L. O significado da mobilidade na construção democrática da cidade. *In*: BALBIM, R.; KRAUSE, C.; LINKE, C.C. (orgs.). **Cidade e movimento: mobilidades e interações no desenvolvimento urbano.** Brasília: Ipea; ITDP, 2016. p.43-56.

BECKER, B. K.; EGLER, C. A. G. **Brasil: uma nova potência regional na economia mundo.** 3. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1998.

BOARETO, R. **A bicicleta e as cidades: como inserir a bicicleta na política de mobilidade urbana.** 2 ed. São Paulo: Instituto de Energia e Meio Ambiente, 2010.

BORGES, L. S. Mapa da pobreza urbana de São José dos Campos / SP – 2000. *In*: ENCONTRO NACIONAL DE ESTUDOS POPULACIONAIS, ABEP, 14., 2004, Caxambu- MG Brasil. **Anais...** Belo Horizonte: ABEP, 2004. Disponível em: <http://www.abep.org.br/publicacoes/index.php/anais/article/view/1428/1393> Acesso em: 19 out. 2020.

BOURDIEU, P.; CHAMBOREDON, J-C.; PASSERON, J-C. **Ofício de sociólogo: metodologia de pesquisa na sociologia.** Petrópolis, RJ: Vozes, 2015.

BRANDÃO, C. A. Crise e rodadas de neoliberalização: impactos nos espaços metropolitanos e no mundo do trabalho no Brasil. **Cadernos Metrópole**, São Paulo, v. 19, n. 38, p. 45-69, abr. 2017.

BRASIL, Ministério das Cidades. **Coleção bicicleta Brasil: programa brasileiro de mobilidade por bicicletas.** Caderno 1. Caderno de Referência para elaboração de plano de mobilidade por bicicleta nas cidades. Brasília: Ministério das Cidades, 2007.

BRASIL. República Federativa do. **Lei Federal 10.257.** Estatuto da Cidade, Brasília: Ministério das Cidades, 2001.

BRASIL. República Federativa do. Lei Federal 12.587. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. **D.O.U.**, Brasília, 4 jan. 2012.

BRASIL. República Federativa do. Lei Federal 14.000. Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para dispor sobre a elaboração do Plano de Mobilidade Urbana pelos Municípios. **D.O.U.**, Brasília, 20 maio 2020.

CALDEIRA, T.P. **Cidade de Muros: crime, segregação e cidadania em São Paulo**. São Paulo: Editora 34, Edusp, 2000.

CAMARGO, A. R.; LAMPARELLI, C. M.; GEORGE, P. C. S. Nota introdutória sobre a construção de um objeto de estudo: “O urbano”. **ETC... espaço, tempo e crítica: Revista Eletrônica de Ciências Sociais Aplicadas**, v.1, n.1, maio 2007. Disponível em: <https://www.yumpu.com/pt/document/read/12880300/nota-introdutoria-sobre-a-construcao-de-um-objeto-de-estudo-uff>. Acesso em: 11 jul. 2020.

CARMO, R. L. *et al.* **Atlas das Condições de Vida em São José dos Campos**. Campinas: NEPO; Unicamp; São José dos Campos: Prefeitura, 2004. Disponível em: <https://servicos2.sjc.sp.gov.br/media/26424/atlas.pdf>. Acesso em: 01 jan. 2021.

CARVALHO, C. H. R. Mobilidade urbana: avanços, desafios e perspectivas. *In*: COSTA, M.A. (org.). **O Estatuto da Cidade e a Habitat III: um balanço de quinze anos da política urbana no Brasil e a Nova Agenda Urbana**. Brasília: Ipea, 2016. p.345-361.

CARVALHO, C. H. R.; PEREIRA, R.H.M. **Efeitos da variação da tarifa e da renda da população sobre a demanda de transporte público coletivo no Brasil**. Brasília: Ipea, 2011. (Texto para Discussão, n. 1595). Disponível em: [https://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com\\_content&view=article&id=9767](https://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=9767). Acesso em 10 dez. 2020.

CASTELLS, M. **A sociedade em rede**. São Paulo: Paz e Terra, 1999.

CASTELLS, M. **A questão urbana**. 7.ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2020.

COSTA, P. E.O. **Legislação urbanística e crescimento urbano em São José dos Campos**. Dissertação (Mestrado). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007.

COSTA, S. M. F. *et al.* Processo de Horizontalização e Verticalização em São José dos Campos de 1950 a 2000. *In*: PAPALI, M. A. (org). **Histori(cidades): um olhar Multidisciplinar**. São Paulo: Annablume, 2008, p.87-113.

COSTA, S. M. F.; MARIA, M. G. Crescimento Urbano e novas formas de urbanização na cidade de São José dos Campos (SP). *In*: COSTA, S.M.F.; MELLO, L.F. (orgs.). **São José dos Campos: história e cidade**. Volume V. Crescimento urbano e industrialização em São José dos Campos. São Paulo: Intergraf, 2010. p.109-141

DAVIS, M. **Planeta favela**. São Paulo: Boitempo, 2013.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO - DENATRAN. **Frota de Veículos 2020**. Disponível em: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/conteudo-denatran/frota-de-veiculos-2020>. Acesso em 30 nov. 2020.

DEPARTAMENTO INTERSINDICAL DE ESTATÍSTICA E ESTUDOS SOCIOECONÔMICOS - DIEESE. O emprego doméstico no Brasil. **Estudos e pesquisas**, no.68, ago. 2013. Disponível em: <https://www.dieese.org.br/estudosetorial/2013/estPesq68empregoDomestico.pdf>. Acesso em: 10 dez. 2020.

DEPARTAMENTO INTERSINDICAL DE ESTATÍSTICA E ESTUDOS SOCIOECONÔMICOS - DIEESE. Quem cuida das cuidadoras: trabalho doméstico remunerado em tempos de coronavírus. **Estudos e Pesquisas**, no.96, jul. 2020. Disponível em: <https://www.dieese.org.br/estudosepesquisas/2020/estPesq96covidTrabalhoDomestico.pdf>. Acesso em: 10 dez. 2020.

FERNANDES, F. A reconstrução da realidade nas ciências sociais. **Rev. Mediações**, Londrina v. 2. n. 1, p. 47-56, jan./jun.1997.

FERNANDES, F. **A revolução burguesa no Brasil**. 3. ed. Rio de Janeiro: Guanabara, 1987.

FERNANDES, M.T.M. A segregação mostrando sua força na produção do espaço intraurbano: o deslocamento da classe de alta renda na cidade de São José dos Campos. *In*: COSTA, S.M.F.; MELLO, L.F. (orgs.). **São José dos Campos: história e cidade**. Volume V. Crescimento urbano e industrialização em São José dos Campos. São Paulo: Intergraf, 2010. p.183-205.

FOCHESATO, F.G. **Falta de conexão coloca em risco quem pedala em São José dos Campos**. 2017. Disponível em: <https://vadebike.org/2017/10/conexao-ciclovitaria-centro-sul-passarela-vale-sul-sao-jose-dos-campos/>. Acesso: 12 dez. 2020.

FOLHA DE SÃO PAULO. Habitação. Levantamento da Asseivap mostra que crescimento da oferta em São José está reduzindo valor do aluguel. Aumenta o número de imóveis vazios. **Folha de S.Paulo Vale, 1998**. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/fsp/vale/vi24099811.htm>. Acesso em: 05 jan. 2021.

GEHL, J. **Cidades para pessoas**. 2. ed. São Paulo: Perspectiva, 2013.

GOHN, M. G. A sociedade brasileira em movimento: vozes das ruas e seus ecos políticos e sociais. **Caderno SHR**, Salvador, v.27, n.71, p.431-441, maio/ago.2014.

GOMES, C.; OLIVEIRA, J.O.S. Introdução à urbanização contemporânea: espaços e paisagens na região do Vale do Paraíba (SP). *In*: COSTA, S.M.F.; DE MELLO, L.F. (orgs.). **São José dos Campos: história e cidade**. Volume V. Crescimento urbano e industrialização em São José dos Campos. São Paulo: Intergraf, 2010. p.33-65.

GOMIDE, A. A. **Transporte urbano e inclusão social**: elementos para políticas públicas. Brasília: Ipea, 2003. (Texto para Discussão, n. 960). Disponível em:

[https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/TDs/td\\_0960.pdf](https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/TDs/td_0960.pdf). Acesso em 25 jun. 2020.

GOOGLE EARTH. **Banco de dados de imagens em alta resolução**. Disponível em: [kh.google.com](http://kh.google.com). Acesso em 17 de janeiro de 2021.

GORZ, A. A ideologia social do automóvel. *In*: LUDD, N. (org). **Apocalipse motorizado**: a tirania do automóvel em um planeta poluído. 2. ed. São Paulo: Conrad, 2005, p. 73-82.

GUIMARÃES, A.C.M. Mudanças socioespaciais em São José dos Campos e alguns de seus efeitos na criminalidade. *In*: COSTA, S.M.F.; DE MELLO, L.F. (orgs.). **São José dos Campos**: história e cidade. Volume V. Crescimento urbano e industrialização em São José dos Campos. São Paulo: Intergraf, 2010. p.1207-225.

HARVEY, David. **Social justice and the city**. London: Edward Arnold, 1976.

HARVEY, D. O Trabalho, o capital e o conflito de classes em torno do ambiente construído nas sociedades capitalistas avançadas. **Espaço e Debates**, São Paulo, n. 6, p. 6-35, jun./set. 1982.

HARVEY, D. O direito à cidade. **Lutas Sociais**, São Paulo, n. 29, p. 73-89, jul./dez. 2012. Disponível em: <https://revistas.pucsp.br/ls/article/view/18497/13692>. Acesso em: 20 nov. 2019.

HARVEY, D. A liberdade da cidade. *In*: MARICATO, E. *et al.* **Cidades rebeldes**: passe livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil. São Paulo: Boitempo, Carta Maior, 2013, p.27-34.

HARVEY, D. **Cidades Rebeldes**: do direito à cidade à revolução urbana. São Paulo: Martins Fontes, 2014.

HOBSBAWN, E. **A Era dos Extremos**: o breve século XX: 1914-1991. São Paulo: Companhia das Letras, 2013.

ILLICH, I. Energia e equidade. *In*: LUDD, N. (org). **Apocalipse motorizado**: a tirania do automóvel em um planeta poluído. 2. ed. São Paulo: Conrad, 2005, p. 33-71.

IBGE divulga estimativa da população dos municípios para 2020. **Agência IBGE notícias**, 2020. Disponível em: <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-sala-de-imprensa/2013-agencia-de-noticias/releases/28668-ibge-divulga-estimativa-da-populacao-dos-municipios-para-2020#:~:text=O%20IBGE%20divulga%20hoje%20as,77%25%20em%20rela%C3%A7%C3%A3o%20a%202019>. Acesso em: 10 set. 2020.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFICA E ESTATÍSTICA - IBGE. **Pesquisa de orçamentos familiares 2017-2018**: primeiros resultados. Coordenação de Trabalho e Rendimento. Rio de Janeiro: IBGE, 2019. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv101670.pdf>. Acesso em: 01 jan. 2021.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE. **São José dos Campos**: população no último censo demográfico 2010. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/sao-jose-dos-campos/panorama>. Acesso em: 20 jun. 2020.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE. **São José dos Campos**: trabalho e rendimento 2010 e 2018. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/sao-jose-dos-campos/panorama>. Acesso em: 20 jun. 2020.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE. **São José dos Campos**: frotas de veículos. Brasília: IBGE, 2018. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/sao-jose-dos-campos/pesquisa/22/0?ano=2018&tipo=grafico&indicador=28120>. Acesso em: 01 dez. 2020.

INSTITUTO DE PESQUISA, ADMINISTRAÇÃO E PLANEJAMENTO – IPPLAN (coord.). **Atlas da pesquisa origem e destino**: panorama da mobilidade em São José dos Campos. São Carlos: Cubo, 2014.

JACOBS, J. **Morte e vida de grandes cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2014.

KOWARICK, L. **A espoliação urbana**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979.

LARA, F. L. A Arquitetura moderna brasileira e o automóvel: o casamento do século. *In*: BALBIM, R.; KRAUSE, C.; LINKE, C.C. (orgs.). **Cidade e movimento**: mobilidades e interações no desenvolvimento urbano. Brasília: Ipea; ITDP, 2016. p-131-142.

LEFEBVRE, H. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2001.

LENCIONI, S. Reestruturação urbano-industrial no Estado de São Paulo: a região da metrópole desconcentrada. *In*: Território: globalização e fragmentação. São Paulo: Hucitec – Anpur, 1988, p.199-210.

LENCIONI, S. Metropolização do Espaço. *In*: \_\_\_\_\_. **Metrópole, metropolização e regionalização**. Rio de Janeiro: Consequência, 2017, p. 41-56.

LESSA, S. N. **São José dos Campos**: o planejamento e a construção do polo regional do Vale do Paraíba. Tese de Doutorado. Unicamp, 2001.

LESSA, S.N. A construção do polo regional do Vale do Paraíba: planejamento regional e ordenamento territorial de São José dos Campos. *In*: ZANETTI, V. (org.). **Os Campos da Cidade**: São José Revisitada. São Paulo: Intergraf, 2008, p.117-147.

LIMA, C. **Memória e planejamento urbano Vila Miguel Eras São José dos Campos/SP**: elementos do passado no presente. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional). Instituto de Pesquisa e Desenvolvimento, Universidade do Vale do Paraíba, São José dos Campos, 2011.

LUDD, N. (org.). Carros e remédios. *In: \_\_\_\_\_*. **Apocalipse motorizado**: a tirania do automóvel em um planeta poluído. 2. ed. São Paulo: Conrad, 2005, p. 15-31.

MANUAL DA PESQUISA ORIGEM E DESTINO. **Prefeitura Municipal de São José dos Campos**. Instituto de Pesquisa Administração e Planejamento. Oficina Engenheiros Consultores Associados. *S.l.: S.n.*, 2011. [PDF].

MANOLESCU, F.M.K.; KROM, V. A dinâmica do desenvolvimento sócio-econômico de São José dos Campos. *In: PAPALI, M. A. (org)*. **Histori(cidades)**: um olhar Multidisciplinar. São Paulo: Annablume, 2008, p.155-174.

MARICATO, E. **Brasil, cidades**: alternativas para a crise urbana. Petrópolis: Vozes, 2001.

MARICATO, E. É a questão urbana, estúpido. *In: MARICATO, E. et al.* **Cidades rebeldes**: passe livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil. São Paulo: Boitempo, Carta Maior, 2013, p.19-26.

MARICATO, E. **Metrópole na Periferia do Capitalismo**: ilegalidade, desigualdade e violência. São Paulo: Hucitec, 1996. (Estudos Urbanos – série arte e vida urbana).

MARICATO, E. Metrópole, legislação e desigualdade. **Estud. av.**, São Paulo, v. 17, n. 48, p. 151-166, ago. 2003.

MARICATO, E. O estatuto da cidade periférica. *In: CARVALHO, C.S.; ROSSBACK, A. (orgs.)*. **O estatuto da cidade comentado**. São Paulo: Ministério das Cidades: Aliança das Cidades, 2010.

MARICATO, E. **O impasse da política urbana no Brasil**. 3.ed. 4ª. reimp. Petrópolis: Vozes, 2020.

MARICATO, E. **Para entender a crise urbana**. 3ª. reimp. São Paulo: Expressão Popular, 2017.

MASSEY, D. Um sentido global do lugar. *In: ARANTES, A. A. (org.)*. **O espaço da diferença**. Campinas: Papyrus, 2000, p.177-185.

MIURA, V. T. **Os Marcos Referenciais Urbanos na História de São José dos Campos, SP**. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional). Instituto de Pesquisa e Desenvolvimento, Universidade do Vale do Paraíba, São José dos Campos, 2006.

OLIVEIRA, F. **A economia brasileira**: crítica à razão dualista. Petrópolis, RJ: Vozes, Cebrap, 1972.

OLIVEIRA, F. A questão regional: a hegemonia inacabada. **Estudos Avançados 7 (18) 1993**. Disponível em: <https://www.scielo.br/pdf/ea/v7n18/v7n18a03.pdf>. Acesso em 10 dez. 2020.

PENEDO, A. **Arquitetura Moderna - São José dos Campos**. São José dos Campos: Fundação Cultural Cassiano Ricardo, 1997.

PEREIRA, R. H. M. *et al.* **Desigualdades socioespaciais de acesso a oportunidades nas cidades brasileiras**. Brasília: Rio de Janeiro: Ipea, 2019. (Texto para Discussão Ipea, 2535). Disponível em: <http://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/9586>. Acesso em: 01 jul.2020.

PEREIRA, R. H. M.; SCHWANEN, T. **Tempo de deslocamento casa-trabalho no Brasil: diferenças entre regiões metropolitanas, níveis de renda e sexo**. Brasília: Rio de Janeiro: Ipea, 2013. (Texto para Discussão Ipea, 1813). Disponível em: [https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/TDs/td\\_1813.pdf](https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/TDs/td_1813.pdf). Acesso em 01 jul.2020.

PEREIRA, R.H.M. *et al.* **Distributional effects of transport policies on inequalities access to opportunities in Rio de Janeiro**. 2017. (Preprint). Disponível em: <https://osf.io/preprints/socarxiv/cghx2/>. Acesso em 10 ago. 2020.

RESCHILIAN, P. R. Habitação Social e Ordenamento Territorial: a dinâmica socioespacial do processo de inclusão precária em São José dos Campos. *In*: COSTA, S.M.F.; DE MELLO, L.F. (orgs). **São José dos Campos: história e cidade**. Volume V. Crescimento urbano e industrialização em São José dos Campos. São Paulo: Intergraf, 2010, p.163-181.

RIBEIRO, L. C. Q; CARDOSO, A.L. Da Cidade à Nação: gênese e evolução do urbanismo no Brasil. *In*: RIBEIRO, L. C. Q; PECHMAN, R. (orgs.). Cidade, povo e nação: gênese do urbanismo moderno. Rio de Janeiro: 2.ed. **Letra Capital**. Observatório das Metrôpoles: INCT, 2015. [recurso eletrônico].

RODRIGUES, A.M. Estatuto da cidade: função social da cidade e da propriedade. Alguns aspectos sobre população urbana e espaço. **Cadernos Metrôpole**, n.12, p. 09-25, 2004.

ROLNIK, R. 10 anos do estatuto da cidade: das lutas pela reforma urbana às cidades da copa do mundo. *In*: RIBEIRO, A.C.T; VAZ, L.F.; SILVA, M.L.P. (orgs). **Leituras da cidade**. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2016. p.87-104.

ROSA FILHO, A. **As políticas públicas do poder executivo na remoção e/ou reurbanização das favelas de São José dos Campos, SP**. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional). Instituto de Pesquisa e Desenvolvimento, Universidade do Vale do Paraíba, São José dos Campos, 2002.

SANTOS, A. P. **Arquitetura Industrial: São José dos Campos**. São José dos Campos: Fundação Cultural Cassiano Ricardo, 2006.

SANTOS, C.R.; ZANETTI, V.; KOJIO, N.C.M. Um caso de desfavelização em São José dos Campos “O Morro do Regaço”. **XIII Encontro Latino Americano de Iniciação Científica e IX Encontro Latino Americano de Pós-Graduação** – Universidade do Vale do Paraíba, 2009, p.1-4. Disponível em: [http://www.inicepg.univap.br/cd/INIC\\_2009/anais/arquivos/RE\\_0082\\_0906\\_01.pdf](http://www.inicepg.univap.br/cd/INIC_2009/anais/arquivos/RE_0082_0906_01.pdf). Acesso em: 10 nov. 2020.

SANTINI, D. **Passe livre: as possibilidades da tarifa zero contra a distopia da uberização**. São Paulo: Autonomia Literária, 2019.

SANTOS JUNIOR, O. A.; MONTANDON, D. T. "Síntese, desafios e recomendações". In: \_\_\_\_\_ (orgs.) **Os planos diretores municipais pós Estatuto da Cidade: balanço crítico e perspectivas**. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2011.

SANTOS, M. A Totalidade do Diabo. In: \_\_\_\_\_. **A economia espacial da cidade**. São Paulo: Hucitec, 1977, p.31-42.

SANTOS, M. **A urbanização brasileira**. 5. ed. São Paulo, SP: Edusp, 2018.

SANTOS, M. **Espaço e Método**. São Paulo: Nobel, 1985.

SANTOS, M. **Metamorfoses do espaço habitado: fundamentos teóricos e metodológicos da geografia**. São Paulo: Hucitec, 1988.

SANTOS, M. **O espaço do cidadão**. 4 ed. São Paulo: Nobel, 1998.

SANTOS, M. **Pensando o espaço do homem**. São Paulo: Hucitec, 1997.

SANTOS, M. **Por uma outra globalização**. 6. ed. Rio de Janeiro: Record, 2001.

SANTOS, M. **Por uma geografia nova: da crítica da geografia a uma geografia crítica**. 6.ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2004.

SANTOS, M. **Da totalidade ao lugar**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2005.

SANTOS, M. **A natureza do Espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. 4 ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006.

SANTOS, M. **Metrópole corporativa fragmentada**. 2 ed. São Paulo: Edusp, 2009.

SANTOS, M. **Por uma economia política da cidade: o caso de São Paulo**. 9. ed. São Paulo, SP: Edusp, 2012.

SÃO JOSÉ DOS CAMPOS. Lei 2792/84 de 10 de janeiro de 1984. Declara área de proteção ambiental a região do Banhado de São José dos Campos. **Diário Oficial**, São José dos Campos, 1984. Disponível em: <http://www.ceaam.net/sjc/legislacao/leis/1984/L2792.htm>. Acesso em: 10 ago. 2020.

SÃO JOSÉ DOS CAMPOS. **Plano municipal de mobilidade urbana**. São José dos Campos, 2015a. Disponível em: [http://servicos2.sjc.sp.gov.br/media/528054/anexoi\\_planoestrategico.pdf](http://servicos2.sjc.sp.gov.br/media/528054/anexoi_planoestrategico.pdf). Acesso em: 05 ago. 2020

SÃO JOSÉ DOS CAMPOS. **Caderno preliminar relatório da mobilidade urbana – diagnóstico e prognóstico: plano diretor de mobilidade urbana de São José dos Campos - PlanMob SJC**. São José dos Campos, 2015b. Disponível em [http://www.sjc.sp.gov.br/media/56153/diagnostico\\_planmob.pdf](http://www.sjc.sp.gov.br/media/56153/diagnostico_planmob.pdf). Acesso em 10 ago. 2020.

SÃO JOSÉ DOS CAMPOS. Prefeitura. **Minuta do projeto de lei complementar**. Plano de Mobilidade Urbana. São José dos Campos, 2015c. [PDF].

SÃO JOSÉ DOS CAMPOS. Prefeitura. **Mobilidade urbana: projetos e programas.** São José dos Campos, 2015d. [slide].

SÃO JOSÉ DOS CAMPOS. Lei Complementar no. 576, de 15 de março de 2016. Institui a Política Municipal de Mobilidade Urbana. **Diário Oficial**, São José dos Campos, 2016. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a2/sp/s/sao-jose-dos-campos/lei-complementar/2016/57/576/lei-complementar-n-576-2016-institui-a-politica-municipal-de-mobilidade-urbana-e-da-outras-providencias>. Acesso em: 03 jun. 2019.

SÃO JOSÉ DOS CAMPOS. Instituto de Pesquisa, Administração e Planejamento de São José dos Campos (IPPLAN). **Revisão do plano diretor de São José dos Campos:** caderno de mapas temáticos, leitura técnica socioterritorial. São José dos Campos: IPPLAN, 2017. Disponível em: [http://planodiretor.sjc.sp.gov.br/resources/uploads/Link/Arquivo/Caderno\\_Mapas\\_Tematicos\\_rev05.pdf](http://planodiretor.sjc.sp.gov.br/resources/uploads/Link/Arquivo/Caderno_Mapas_Tematicos_rev05.pdf)>. Acesso em: 02 jul. 2020.

SÃO JOSÉ DOS CAMPOS. Lei Complementar no. 612, de 30 de novembro de 2018. Institui o Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado. **Diário Oficial**, São José dos Campos, 2018a. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a2/plano-diretor-sao-jose-dos-campos-sp>. Acesso em: 10 ago. 2020.

SÃO JOSE DOS CAMPOS. Prefeitura Municipal. **Plano Diretor de São José dos Campos.** Materiais. São José dos Campos: Prefeitura, 2018b. Disponível em: <http://www.sjc.sp.gov.br/servicos/urbanismo-e-sustentabilidade/uso-do-solo/plano-diretor-lei-complementar/>. Acesso em: 15 nov. 2020.

SÃO JOSÉ DOS CAMPOS. Prefeitura. **Cartilha Arco da Inovação.** São José dos Campos: Prefeitura, 2018c. Disponível em: <https://www.sjc.sp.gov.br/media/47174/2632-cartilha-arco-da-inovac-a-o-final.pdf>. Acesso em 10 dez. 2021.

SÃO JOSÉ DOS CAMPOS. Prefeitura. **Novo transporte público:** um modelo inovador para São José dos Campos. Diagnóstico do sistema. São José dos Campos: Prefeitura, 2020. Disponível em: [https://www.sjc.sp.gov.br/media/58571/apresentacao\\_diagnostico\\_transportes.pdf](https://www.sjc.sp.gov.br/media/58571/apresentacao_diagnostico_transportes.pdf). Acesso em: 02 jan. 2021.

SÃO PAULO. Estado. Lei 11.262 de 8 de novembro de 2002. Declaram área de proteção ambiental trecho da Serra da Mantiqueira e as áreas urbanas do município de São José dos Campos. **Diário Oficial**, São José dos Campos, 2002. Disponível em: <http://www.legislacao.sp.gov.br/legislacao/dg280202.nsf/ae9f9e0701e533aa032572e6006cf5fd/2c1ec510e6ee69de03256ce600608cd6?OpenDocument>. Acesso em: 02 jun. 2020.

SAUTU, R. *et al.* **Manual de metodología:** construcción del marco teórico, fomulación de los objetivos y elección de la metodología. Buenos Aires: Clacso, 2005.

SILVA, D. A. **Planejamento urbano, campo intelectual e sistema simbólico: a vida no banhado, cartão postal de São José dos Campos (1937-2016)**. Tese (Doutorado em Planejamento Urbano e Regional) – Instituto de Pesquisa e Desenvolvimento, Universidade Vale do Paraíba, São José dos Campos, 2020.

SILVA, S. A. **A Mobilidade Urbana em um município do Vale do Paraíba paulista: reflexos do transporte Uber**. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Humano). Universidade de Taubaté, Taubaté, 2019.

SOARES, A.G. *et al.* **A bicicleta no Brasil 2015**. Realização: Aliança Bike, Bicicleta para Todos, Bike Anjo e UCB. *S.l.: S.n.*, 2015.

SOUZA, A.A.M. **O processo de verticalização na cidade de São José dos Campos**. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional). Instituto de Pesquisa e Desenvolvimento, Universidade do Vale do Paraíba, São José dos Campos, 2000.

SOUZA, A.A.M. **A Especialização do Lugar: São José dos Campos como centro da tecnologia aeroespacial no País**. Tese (Doutorado em Geografia Humana). Universidade de São Paulo: São Paulo, 2008.

SOUZA, A.A.M.; COSTA, W.M. Atividades industriais no interior do estado de São Paulo: uma análise da formação do complexo tecnológico -industrial-aeroespacial de São José dos Campos. *In: COSTA, S.M.F.; MELLO, L.F. (orgs.). São José dos Campos: história e cidade. Volume V. Crescimento urbano e industrialização em São José dos Campos*. São Paulo: Intergraf, 2010. p.87-108.

SOUZA, M. L. de. **Mudar a cidade: uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbanos**. 5.ed. Rio de Janeiro: Bertrand, 2008.

SURIANO, A.L.C.; RESCHILIAN, P.R. Urbanização, habitação e segregação socioespacial. **Revista Univap**, São José dos Campos-SP, v. 18, n. 32, p.190-202, dez.2012. ISSN 2237-1753.

TELLES, L. F. S. **Libertas entre sobrados: mulheres negras e trabalho doméstico em São Paulo (1880-1920)**. São Paulo: Alameda, 2013.

UBER NEWSROOM. **Informações da empresa**. Estatísticas - dados e números em dezembro de 2018. Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/informacoes-da-empresa/>. Acesso em: 10 dez. 2020.

VAINER, C. B. Pátria, empresa e mercadoria. Notas sobre a estratégia discursiva do planejamento estratégico urbano. *In: ARANTES, O; VAINER, C.; MARICATO, E. A Cidade do Pensamento Único – desmanchando consensos*. 3. ed. Petrópolis: Editora Vozes, 2002, p.75-119.

VAINER, C. B. Quando a cidade vai às ruas. *In: MARICATO, E. et al. Cidades rebeldes: passe livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil*. São Paulo: Boitempo, Carta Maior, 2013, p.35-40.

VASCONCELLOS, E.A. Mobilidade cotidiana, segregação e exclusão. *In*: BALBIM, R.; KRAUSE, C.; LINKE, C.C. (orgs). **Cidade e movimento**: mobilidades e interações no desenvolvimento urbano. Brasília: Ipea: ITDP, 2016, p.57-77.

VASCONCELLOS, E.A. **Mobilidade urbana e cidadania**. São Paulo: Senac SP, 2018.

VERÁS, M.P.B. Tempo e Espaço na metrópole - breves reflexões sobre assincronias urbanas. **SÃO PAULO EM PERSPECTIVA**, p 1-12, 15(1) 2001.

VIANNA, P. V. C.; ELIAS, P. E. M. Cidade sanatorial, cidade industrial: espaço urbano e política de saúde em São José dos Campos, São Paulo, Brasil. **Cad. Saúde Pública**, Rio de Janeiro, 23(6): p.1295-1308, jun. 2007.

VIEIRA A. D. *et al.* Estudos Recentes sobre a Rede Urbana Brasileira - diferenças e complementaridades. **R. B. Estudos Urbanos e Regionais**. V.13, N.2: 55-70, nov. 2011

VILLAÇA, F. **O que todo cidadão precisa saber sobre habitação**. São Paulo: Global Editora, 1986.

VILLAÇA, F. Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil. *In*: DEÁK, C.; SCHIFFER, S. R. (orgs). **O processo de Urbanização no Brasil**. 2. ed. São Paulo: Edusp, 1999. p.169-243.

VILLAÇA, F. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel, 2001.

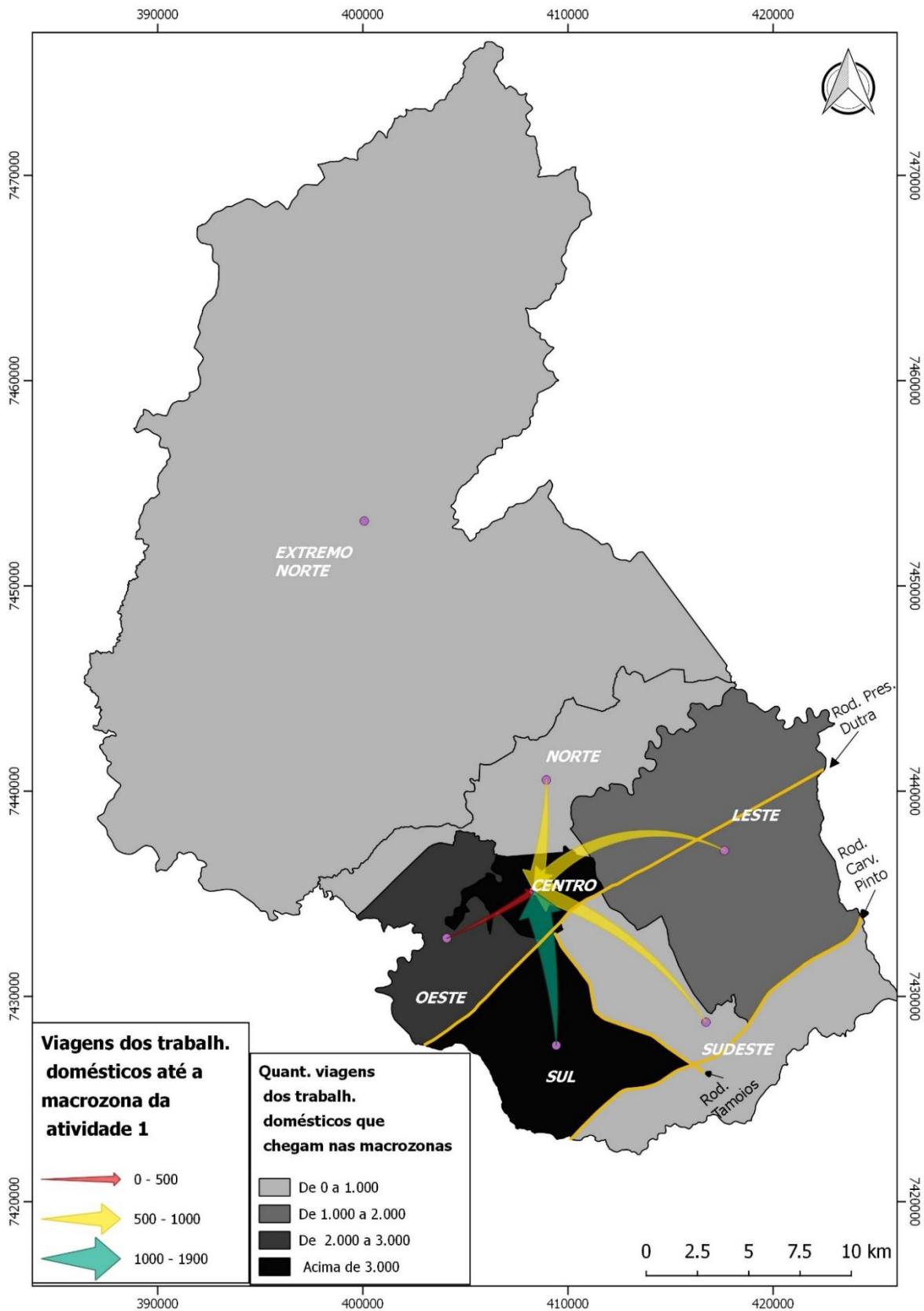
VILLAÇA, F. **As ilusões do plano diretor**. São Paulo, 2005. [e-book].

VILLAÇA, F. São Paulo: segregação urbana e desigualdade. **Estud. av.**, São Paulo, v. 25, n. 71. 2011.

VILLAÇA, F. **Reflexões sobre as cidades brasileiras**. São Paulo: Studio Nobel, 2012.

# APÊNDICES

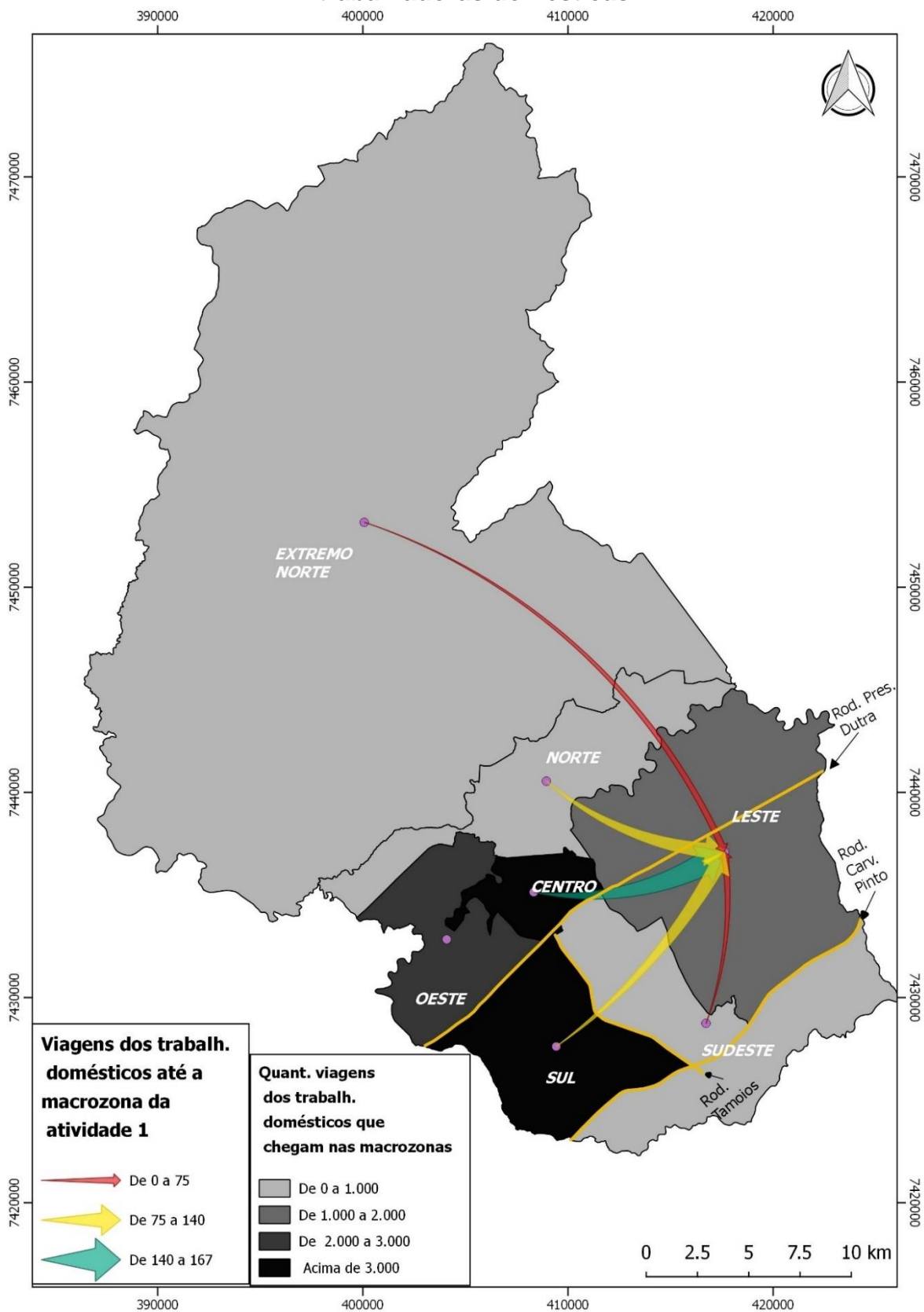
### Apêndice A – Macrozona Centro como destino de viagens (a trabalho) das trabalhadoras domésticas.



Fonte: IPPLAN, 2014.

Elaborado por Daniel José de Andrade a partir de dados selecionados pelo autor.

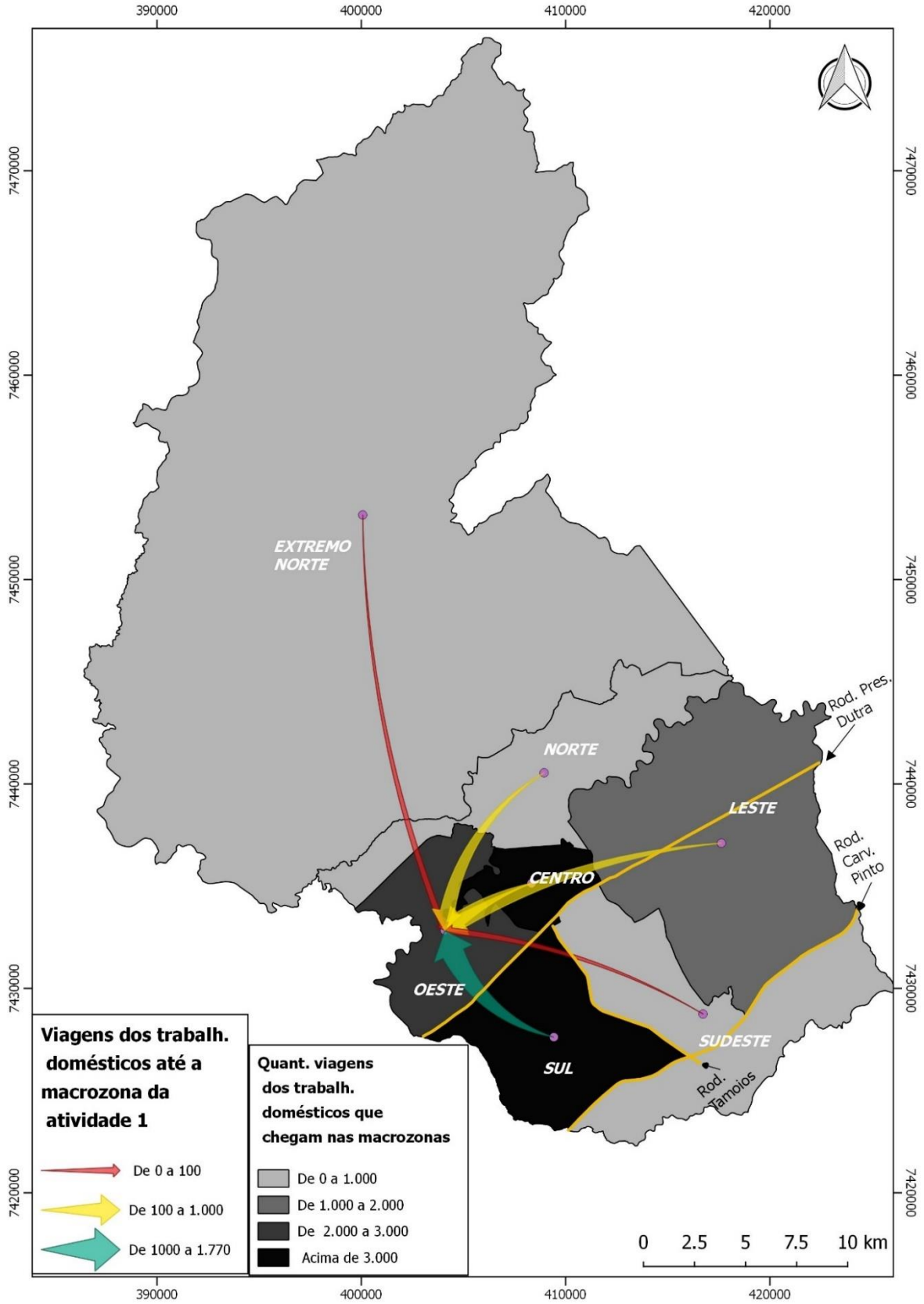
## Apêndice B - Macrozona Leste como destino de viagens (a trabalho) das trabalhadoras domésticas.



Fonte: IPPLAN, 2014.

Elaborado por Daniel José de Andrade a partir de dados selecionados pelo autor.

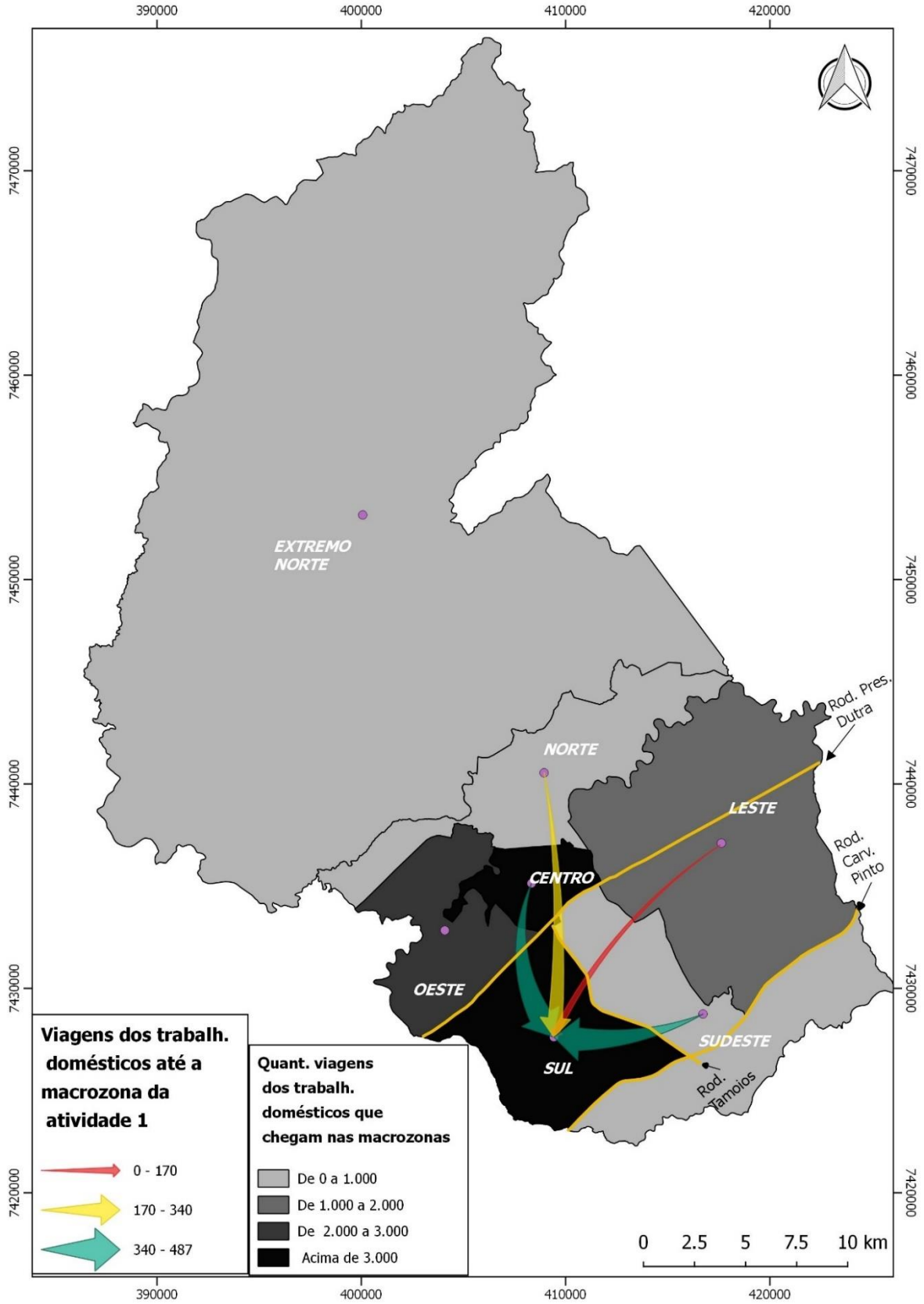
### Apêndice C - Macrozona Oeste como destino de viagens (a trabalho) das trabalhadoras domésticas.



Fonte: IPPLAN, 2014.

Elaborado por Daniel José de Andrade a partir de dados selecionados pelo autor.

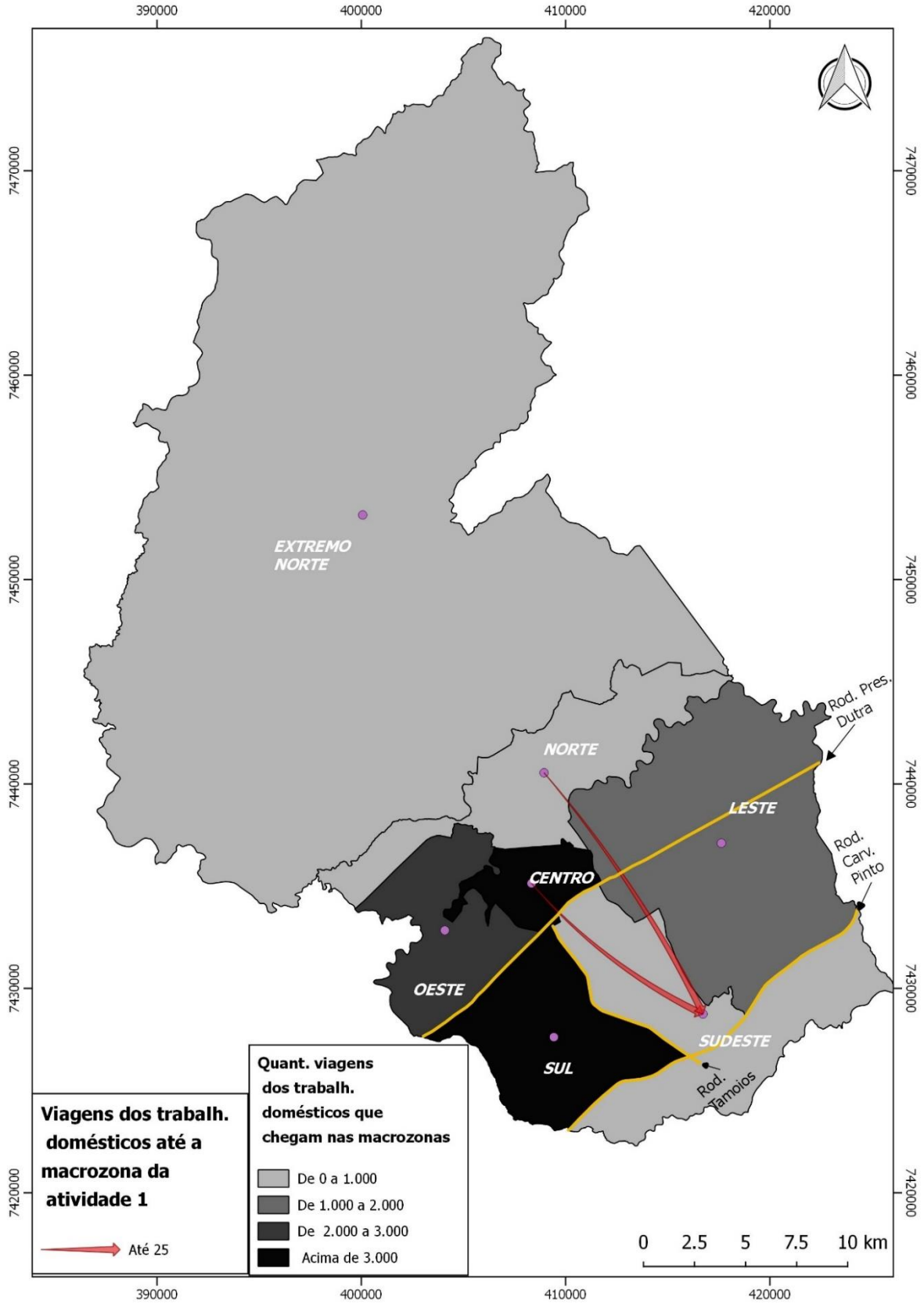
### Apêndice D - Macrozona Sul como destino de viagens (a trabalho) das trabalhadoras domésticas.



Fonte: IPPLAN, 2014.

Elaborado por Daniel José de Andrade a partir de dados selecionados pelo autor.

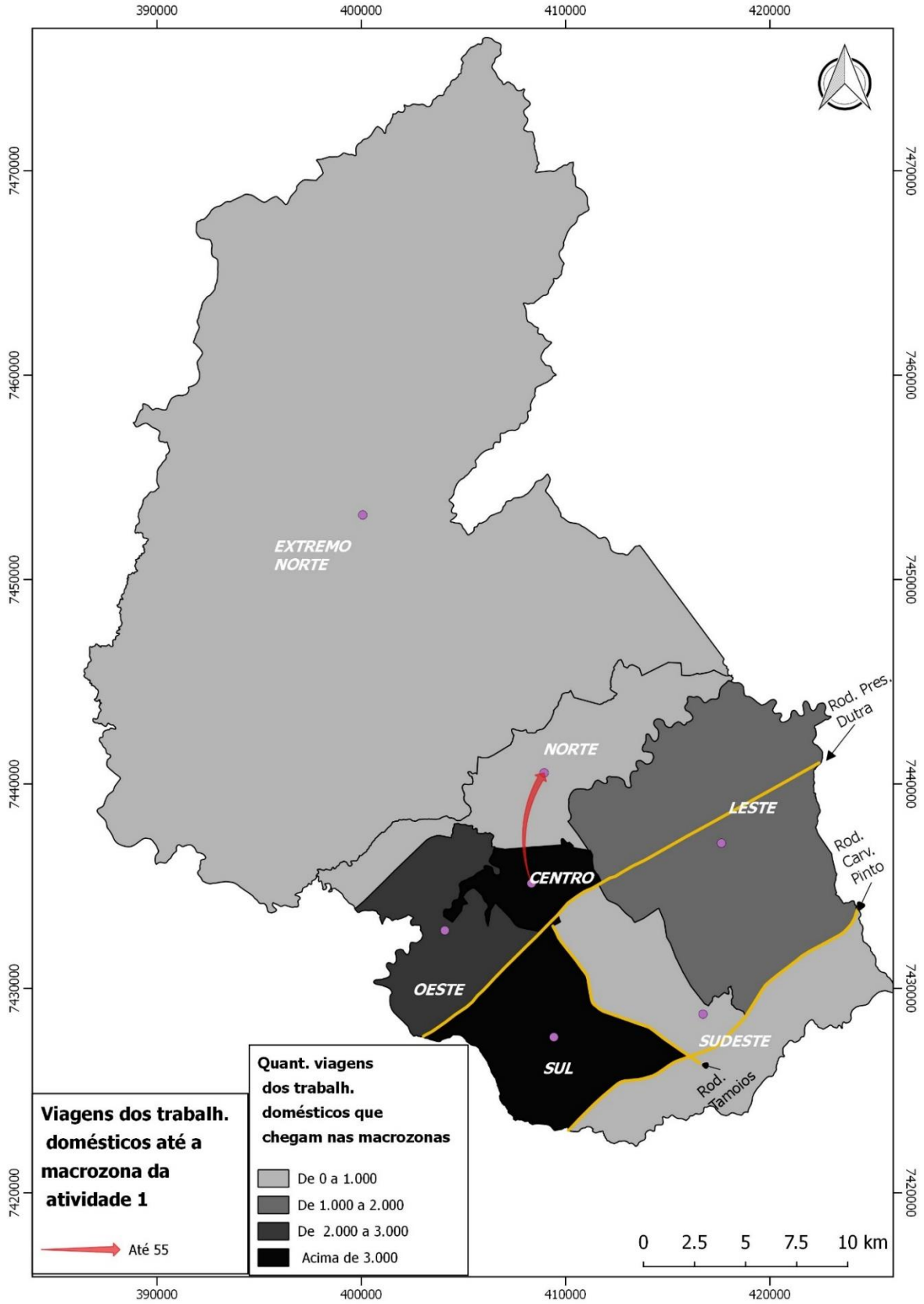
### Apêndice E - Macrozona Sudeste como destino de viagens (a trabalho) das trabalhadoras domésticas.



Fonte: IPPLAN, 2014.

Elaborado por Daniel José de Andrade a partir de dados selecionados pelo autor.

### Apêndice F - Macrozona Norte como destino de viagens (a trabalho) das trabalhadoras domésticas.



Fonte: IPPLAN, 2014.

Elaborado por Daniel José de Andrade a partir de dados selecionados pelo autor.

# **ANEXOS**

## Anexo A - Dados sociodemográficos segundo as zonas de tráfego.

Zonas de Tráfego por Macrozona	População 2014	Área (km <sup>2</sup> )	Empregos 2014	Densidade Demográfica (pop/km <sup>2</sup> )	Densidade de empregos (empr/hab)	Renda média per capita, 2010	Estrato de renda
<b>Centro</b>	<b>72.913</b>	<b>18,64</b>	<b>96.888</b>	<b>3.911,6</b>	<b>1,3</b>	<b>R\$ 1.290,91</b>	
1 Centro	9.027	1,82	41.379	4.960,1	4,6	R\$ 1.585,30	2
2 Vila Maria e Vila Santa Luzia	12.015	1,67	11.421	7.194,9	1,0	R\$ 746,01	3
3 Jardim Paulista e Monte Castelo	8.910	1,09	4.377	8.174,0	0,5	R\$ 763,29	3
4 Vila São Pedro e Jardim Jussara	8.295	1,11	846	7.473,4	0,1	R\$ 682,99	4
5 Vila Piratininga e Jardim Augusta	5.738	1,24	5.117	4.627,3	0,9	R\$ 892,42	3
6 Vila Adyanna e Vila Betania	11.994	1,49	19.414	8.049,9	1,6	R\$ 2.494,01	2
7 Vila Ema e Jardim Esplanada	14.744	2,59	13.377	5.692,8	0,9	R\$ 2.978,48	2
15 Condomínio Esplanada do Sol e Serimbura	858	3,43	907	250,2	1,1	R\$ 1.247,91	1
35 Banhado	1.330	4,2	50	316,7	0,0	R\$ 227,78	6
<b>Leste</b>	<b>174.933</b>	<b>134,57</b>	<b>57.786</b>	<b>1.299,9</b>	<b>0,3</b>	<b>R\$ 580,77</b>	
9 Vila Industrial e Vila Tatetuba	23.412	2,97	10.235	7.882,7	0,4	R\$ 899,51	3
18 Vila Tesouro e Jardim Universo	15.436	4,28	11.615	3.606,5	0,8	R\$ 648,66	4
19 Jardim Motorama e Jardim Nova Detroit	10.016	1,48	5.221	6.767,7	0,5	R\$ 681,71	5
20 Jardim Americano e Vista Verde	15.611	9,84	10.569	1.586,5	0,7	R\$ 1.094,89	3
21 Chácara Pousada do Vale e Campos de São Jose	13.123	7,65	812	1.715,4	0,1	R\$ 423,94	6
40 Residencial Vista Linda	1.644	16,13	1.161	101,9	0,7	R\$ 819,88	4
41 Vazio urbano	448	25,71	-	17,4	0,0	R\$ 408,57	5
42 Eugênio de Melo e Galo Branco	21.926	10,09	7.782	2.173,0	0,4	R\$ 548,45	5
43 Jardim Santa Inês e Residencial Frei Galvão	22.939	7,39	3.405	3.104,1	0,1	R\$ 501,57	5
44 Parque Novo Horizonte e Residencial Dom Bosco	38.714	13,77	4.752	2.811,5	0,1	R\$ 483,30	6
45 Jardim Ebenezer e Chácara Sítio Jataí	7.497	19,71	77	380,4	0,0	R\$ 347,06	6

Zonas de Tráfego por Macrozona		População 2014	Área (km <sup>2</sup> )	Empregos 2014	Densidade Demográfica (pop./km <sup>2</sup> )	Densidade de empregos (empr/hab)	Renda média per capita, 2010	Estrato de renda
49	Jardim Diamante e REVAP	1.155	4,08	2.072	283,0	1,8	R\$ 614,02	5
50	Vazio urbano	771	4,03	-	191,3	0,0	R\$ 304,09	6
51	Santa Cecília e Jardim Helena	2.241	7,44	85	301,1	0,0	R\$ 355,15	6
<b>Oeste</b>		<b>50.115</b>	<b>44,06</b>	<b>37.050</b>	<b>1.137,4</b>	<b>0,7</b>	<b>R\$ 2.057,95</b>	
14	Jardim Aquarius e Jardim Colinas	17.908	3,17	16.400	5.649,2	0,9	R\$ 3.090,26	1
32	Jardim Alvorada e Jardim das Indústrias	22.010	6,35	15.276	3.466,1	0,7	R\$ 1.283,57	2
33	Limoeiro	873	17,49	1.754	49,9	2,0	R\$ 518,72	6
34	Urbanova	8.215	3,44	3.620	2.388,0	0,4	R\$ 2.673,81	2
52	Paratehy e Residencial Jaguary	1.110	13,61	-	81,5	0,0	R\$ 2.723,40	1
<b>Norte</b>		<b>62.859</b>	<b>63,81</b>	<b>15.651</b>	<b>985,1</b>	<b>0,2</b>	<b>R\$ 517,41</b>	
8	Santana e Vila Rossi	18.533	3,72	8.436	4.982,1	0,5	R\$ 755,86	4
16	Jardim Telespark e Jardim Altos de Santana	20.628	1,99	1.442	10.365,8	0,1	R\$ 517,85	6
17	Alto da Ponte e Vila Veneziani	6.226	1,11	2.956	5.608,6	0,5	R\$ 567,29	5
36	Vazio urbano	319	11,62	1.245	27,4	3,9	R\$ 280,93	6
37	Vila São Geraldo e Jardim Minas Gerais	5.922	3,03	715	1.954,4	0,1	R\$ 544,40	4
38	Vila Paiva e Jardim Boa Vista	7.238	3,34	792	2.167,1	0,1	R\$ 478,71	5
54	Águas de Canindú e Chácara Havai	3.994	39	65	102,4	0,0	R\$ 476,84	6
<b>Extremo Norte</b>		<b>17.014</b>	<b>697,31</b>	<b>6.453</b>	<b>24,4</b>	<b>0,4</b>	<b>R\$ 506,56</b>	
39	Chácara dos Freitas e Chácara do Bonsucesso	6.752	32,8	732	205,9	0,1	R\$ 678,76	4
48	São Francisco Xavier e Área Rural	9.180	638,96	4.227	14,4	0,5	R\$ 469,52	5
53	Chácara Fazenda Caeté	647	7,91	1.494	81,8	2,3	R\$ 562,62	4
55	Chácara Pedra D'água II	435	17,64	-	24,7	0,0	R\$ 315,35	5
<b>Sul</b>		<b>252.646</b>	<b>56,2</b>	<b>76.718</b>	<b>4.495,5</b>	<b>0,3</b>	<b>R\$ 715,90</b>	

Zonas de Tráfego por Macrozona		População 2014	Área (km <sup>2</sup> )	Empregos 2014	Densidade Demográfica (pop./km <sup>2</sup> )	Densidade de empregos (emp./hab)	Renda média per capita, 2010	Estrato de renda
12	Vila Nova Conceição e Vila São Bento	6.846	3,8	5.085	1.801,5	0,7	R\$ 590,03	5
13	Jardim Satélite e Floradas de São José	29.426	3,75	24.629	7.847,0	0,8	R\$ 1.338,93	2
24	Parque Interlagos e Altos da Quinta	10.227	16,94	864	603,7	0,1	R\$ 528,99	5
25	Bosque dos Eucaliptos e Quinta das Flores	39.330	6,41	10.307	6.135,7	0,3	R\$ 1.265,68	3
26	Conjunto Habitacional Dom Pedro	18.591	1,46	1.398	12.733,6	0,1	R\$ 392,89	6
27	Jardim Imperial e Jardim Colonial	11.714	0,99	1.543	11.832,8	0,1	R\$ 476,60	6
28	Bosque dos Ipês e Campo dos Alemães	34.571	3,11	3.801	11.116,1	0,1	R\$ 543,95	4
29	Cidade Morumbi e Residencial União	34.294	3,18	3.789	10.784,3	0,1	R\$ 585,93	5
30	Parque Industrial e Jardim Oriente	24.694	3,93	8.365	6.283,4	0,3	R\$ 1.076,93	3
31	Palmeiras de São Jose e Rio Comprido	31.208	7,33	16.494	4.257,6	0,5	R\$ 811,29	3
47	Jardim República e Vila das Flores	11.746	5,3	443	2.216,1	0,0	R\$ 263,71	6
<b>Sudeste</b>		<b>50.556</b>	<b>85,11</b>	<b>28.292</b>	<b>594,0</b>	<b>0,6</b>	<b>R\$ 714,09</b>	
10	Jardim da Granja e Jardim Souto	12.154	1,5	1.787	8.102,7	0,1	R\$ 625,44	5
11	DCTA e INPE	2.708	11,85	19.276	228,6	7,1	R\$ 1.671,78	2
22	Residencial Flamboyant e Jardim Uirá	9.932	7,77	2.761	1.278,3	0,3	R\$ 636,45	4
23	Jardim do Lago e Vila Iracema	24.678	14,91	3.464	1.655,1	0,1	R\$ 455,60	6
46	Cajuru	1.083	49,08	1.004	22,1	0,9	R\$ 181,19	5
<b>Total</b>		<b>681.036</b>	<b>1.099,70</b>	<b>318.838</b>	<b>619,3</b>	<b>0,5</b>	<b>R\$ 911,94</b>	

## Anexo B - Índice de mobilidade segundo as zonas de tráfego.

Zonas de Tráfego por Macrozona	População 2010	Quantidade de viagens			Viagem/pessoa/dia				
		Total	TNM	TC	TMI	Total	TNM	TC	TMI
<b>Centro</b>	<b>72.115</b>	<b>203.296</b>	<b>50.931</b>	<b>32.755</b>	<b>119.610</b>	<b>2,82</b>	<b>0,71</b>	<b>0,45</b>	<b>1,66</b>
1 Centro	8.378	25.218	10.393	3.144	11.681	3,01	1,24	0,38	1,39
2 Vila Maria e Vila Santa Luzia	11.615	33.611	9.029	4.639	19.943	2,89	0,78	0,40	1,72
3 Jardim Paulista e Monte Castelo	8.870	16.117	5.598	5.394	5.125	1,82	0,63	0,61	0,58
4 Vila São Pedro e Jardim Jussara	8.122	21.362	6.200	6.113	9.049	2,63	0,76	0,75	1,11
5 Vila Piratininga e Jardim Augusta	5.472	14.546	3.369	3.351	7.826	2,66	0,62	0,61	1,43
6 Vila Adyanna e Vila Betania	11.995	40.064	10.117	5.225	24.722	3,34	0,84	0,44	2,06
7 Vila Ema e Jardim Esplanada	14.796	47.442	5.357	4.087	37.998	3,21	0,36	0,28	2,57
15 Condomínio Esplanada do Sol e Serimbura	1.565	2.190	117	77	1.996	1,40	0,07	0,05	1,28
35 Banhado	1.302	2.746	751	725	1.270	2,11	0,58	0,56	0,98
<b>Leste</b>	<b>160.990</b>	<b>436.279</b>	<b>121.566</b>	<b>139.505</b>	<b>175.208</b>	<b>2,71</b>	<b>0,76</b>	<b>0,87</b>	<b>1,09</b>
9 Vila Industrial e Vila Tatetuba	21.544	57.734	9.942	19.557	28.235	2,68	0,46	0,91	1,31
18 Vila Tesouro e Jardim Universo	14.206	37.959	9.335	10.966	17.658	2,67	0,66	0,77	1,24
19 Jardim Motorama e Jardim Nova Detroit	9.219	26.839	8.827	6.610	11.402	2,91	0,96	0,72	1,24
20 Jardim Americano e Vista Verde	14.367	49.466	8.970	11.946	28.550	3,44	0,62	0,83	1,99
21 Chácara Pousada do Vale e Campos de São Jose	12.078	25.823	10.226	8.452	7.145	2,14	0,85	0,70	0,59
40 Residencial Vista Linda	1.513	4.089	340	956	2.793	2,70	0,22	0,63	1,85
41 Vazio urbano	-	-	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00
42 Eugênio de Melo e Galo Branco	20.587	63.143	24.247	16.820	22.076	3,07	1,18	0,82	1,07
43 Jardim Santa Inês e Residencial Frei Galvão	21.114	53.910	17.126	21.306	15.478	2,55	0,81	1,01	0,73
44 Parque Novo Horizonte e Residencial Dom Bosco	35.631	94.653	27.757	31.288	35.608	2,66	0,78	0,88	1,00
45 Jardim Ebenezer e Chácara Sítio Jataí	6.897	15.111	3.642	8.381	3.088	2,19	0,53	1,22	0,45
49 Jardim Diamante e REVAP	1.063	2.743	303	1.051	1.389	2,58	0,29	0,99	1,31

Zonas de Tráfego por Macrozona		População 2010	Quantidade de viagens			Viagem/pessoa/dia			
			Total	TNM	TC	TMI	Total	TNM	TC
50	Vazio urbano	-	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00
51	Santa Cecília e Jardim Helena	2.771	4.809	851	2.172	1,74	0,31	0,78	0,64
	<b>Oeste</b>	<b>41.163</b>	<b>117.991</b>	<b>14.543</b>	<b>14.522</b>	<b>2,87</b>	<b>0,35</b>	<b>0,35</b>	<b>2,16</b>
14	Jardim Aquarius e Jardim Colinas	14.967	37.920	1.905	2.967	2,53	0,13	0,20	2,21
32	Jardim Alvorada e Jardim das Indústrias	18.397	54.248	11.815	9.562	2,95	0,64	0,52	1,79
33	Limoeiro	730	1.524	529	570	2,09	0,72	0,78	0,58
34	Urbanova	6.866	24.299	294	1.423	3,54	0,04	0,21	3,29
52	Paratehy e Residencial Jaguary	203	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00
	<b>Norte</b>	<b>59.800</b>	<b>135.270</b>	<b>38.172</b>	<b>45.838</b>	<b>2,26</b>	<b>0,64</b>	<b>0,77</b>	<b>0,86</b>
8	Santana e Vila Rossi	17.619	38.373	11.599	9.207	2,18	0,66	0,52	1,00
16	Jardim Telespark e Jardim Altos de Santana	19.611	48.978	15.376	16.862	2,50	0,78	0,86	0,85
17	Alto da Ponte e Vila Veneziani	5.922	14.491	5.450	4.263	2,45	0,92	0,72	0,81
36	Vazio urbano	302	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00
37	Vila São Geraldo e Jardim Minas Gerais	5.632	13.079	2.113	4.365	2,32	0,38	0,78	1,17
38	Vila Paiva e Jardim Boa Vista	6.917	15.647	3.342	7.241	2,26	0,48	1,05	0,73
54	Águas de Canindú e Chácara Havai	3.797	4.702	292	3.900	1,24	0,08	1,03	0,13
	<b>Extremo Norte</b>	<b>15.514</b>	<b>27.138</b>	<b>9.766</b>	<b>7.441</b>	<b>1,75</b>	<b>0,63</b>	<b>0,48</b>	<b>0,64</b>
39	Chácara dos Freitas e Chácara do Bonsucesso	6.139	14.438	3.629	5.214	2,35	0,59	0,85	0,91
48	São Francisco Xavier e Área Rural	8.388	11.095	5.770	1.704	1,32	0,69	0,20	0,43
53	Chácara Fazenda Caeté	590	1.605	367	523	2,72	0,62	0,89	1,21
55	Chácara Pedra D'água II	397	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00
	<b>Sul</b>	<b>233.536</b>	<b>572.302</b>	<b>159.711</b>	<b>155.085</b>	<b>2,45</b>	<b>0,68</b>	<b>0,66</b>	<b>1,10</b>
12	Vila Nova Conceição e Vila São Bento	6.328	14.470	4.816	3.831	2,29	0,76	0,61	0,92
13	Jardim Satélite e Floradas de São José	27.201	58.969	13.787	12.725	2,17	0,51	0,47	1,19

Zonas de Tráfego por Macrozona	População 2010	Quantidade de viagens			Viagem/pessoa/dia				
		Total	TNM	TC	TMI	Total	TNM	TC	TMI
24 Parque Interlagos e Altos da Quinta	9.453	25.054	6.324	9.554	9.176	2,65	0,67	1,01	0,97
25 Bosque dos Eucaliptos e Quinta das Flores	36.359	128.160	27.866	26.470	73.824	3,52	0,77	0,73	2,03
26 Conjunto Habitacional Dom Pedro	17.176	45.622	21.496	11.069	13.057	2,66	1,25	0,64	0,76
27 Jardim Imperial e Jardim Colonial	11.072	21.736	7.943	8.809	4.984	1,96	0,72	0,80	0,45
28 Bosque dos Ipês e Campo dos Alemães	31.955	58.923	19.009	17.187	22.727	1,84	0,59	0,54	0,71
29 Cidade Morumbi e Residencial União	31.702	59.359	21.196	21.030	17.133	1,87	0,67	0,66	0,54
30 Parque Industrial e Jardim Oriente	22.828	63.501	11.459	16.392	35.650	2,78	0,50	0,72	1,56
31 Palmeiras de São Jose e Rio Comprido	28.847	69.849	17.715	20.211	31.923	2,42	0,61	0,70	1,11
47 Jardim República e Vila das Flores	10.615	26.659	8.100	7.807	10.752	2,51	0,76	0,74	1,01
<b>Sudeste</b>	<b>46.803</b>	<b>125.405</b>	<b>27.119</b>	<b>38.850</b>	<b>59.436</b>	<b>2,68</b>	<b>0,58</b>	<b>0,83</b>	<b>1,27</b>
10 Jardim da Granja e Jardim Souto	11.252	33.572	7.689	9.580	16.303	2,98	0,68	0,85	1,45
11 DCTA e INPE	2.509	9.547	2.005	709	6.833	3,81	0,80	0,28	2,72
22 Residencial Flamboyant e Jardim Uirá	9.195	32.344	4.045	8.168	20.131	3,52	0,44	0,89	2,19
23 Jardim do Lago e Vila Iracema	22.844	48.767	13.380	19.497	15.890	2,13	0,59	0,85	0,70
46 Cajuuru	1.003	1.175	-	896	279	1,17	0,00	0,89	0,28
<b>Total</b>	<b>629.921</b>	<b>1.617.681</b>	<b>421.808</b>	<b>433.996</b>	<b>761.877</b>	<b>2,57</b>	<b>0,67</b>	<b>0,69</b>	<b>1,21</b>

## Anexo C - Pedido oficial de acesso aos microdados da Pesquisa OD.



São José dos Campos, 02 de abril de 2020.

### À SECRETARIA DE MOBILIDADE URBANA de SÃO JOSÉ DOS CAMPOS

Prezados Senhores,

A UNIVAP, para fins de pesquisa acadêmica na área de Planejamento Urbano e Regional, gentilmente, solicita algumas informações que compõem os microdados que originaram a Pesquisa Origem e Destino de São José dos Campos, realizada entre abril e setembro de 2011. Voltada ao estudo das relações entre DIREITO À CIDADE E MOBILIDADE URBANA EM SÃO JOSÉ DOS CAMPOS, a pesquisa está sendo desenvolvida pela mestrandia Federica Giovanna Fochesato.

A seguir, estão as informações solicitadas. A UNIVAP reforça seu compromisso ético perante ao acesso dos respectivos dados públicos e pesquisação e, além do mais, aproveita para salientar que os nomes dos/das entrevistadas não são necessários.

O que se pede (dentro os dados nas planilhas dinâmicas):

1. Quanto ao transporte de passageiros (mais especificamente, segundo a divisão da própria Pesquisa OD, o **ÔNIBUS MUNICIPAL**), qual é a ocupação, ou seja, o trabalho de seus usuários? Ou seja, a pesquisa gostaria de não acessar apenas a "área de trabalho", mas sim, o **tipo de ocupação**. Além da ocupação, a pesquisa deseja também saber o **gênero, idade e renda** dos usuários.
2. Ainda sobre os usuários do transporte de passageiros (**ÔNIBUS MUNICIPAL**) relevando o **motivo trabalho** e cada uma das 07 macrozonas segundo a própria divisão da Pesquisa OD, de onde vêm (origem) e para onde vão (destino)? É possível se obter essa informação de forma mais detalhada? Ou seja, deseja-se saber **de onde vêm em termos de zona de tráfego e para onde vão** (idem: zona de tráfego) para exercer o trabalho. Além disso, deseja-se também saber o **tempo de viagem dispendido**.
3. Quanto ao modo **BICICLETA**, qual é a ocupação, ou seja, o trabalho de seus usuários? Ou seja, a pesquisa gostaria de não acessar apenas a "área de trabalho",



Instituto de Pesquisa  
e Desenvolvimento

mas sim, o **tipo de ocupação**. Além da ocupação, a pesquisa deseja também saber o **gênero, idade e renda** dos usuários do modo bicicleta.

Desde já agradecemos a atenção,

Sandra Maria Fonseca da Costa

Vice-reitora da UNIVAP e Pró-reitora de Pesquisa e Pós-Graduação

Maria Aparecida Chaves Papali

Coordenadora do Mestrado em Planejamento Urbano e Regional da UNIVAP



Paulo Romano Reschilian




Orientador da pesquisa e Docente da UNIVAP

Federica Giovanna Fochesato

Mestranda em Planejamento Urbano e Regional pela UNIVAP

## Anexo D - Resposta da PMSJC para acesso aos microdados da Pesquisa OD.

14:27 (há 5 minutos)

**Fw: Resposta Processo 39615-2020** Caixa de entrada X

**Federica Giovanna**  
para mim ▾

----- Mensaggio inoltrato -----

**Da:** "debora.redondo@sjc.sp.gov.br" <debora.redondo@sjc.sp.gov.br>  
**A:** "federicaof@yahoo.com" <federicaof@yahoo.com>  
**Cc:** Cassia Santos <cassia.santos@sjc.sp.gov.br>  
**Inviato:** mercoledì 10 giugno 2020, 17:53:17 GMT-3  
**Oggetto:** Resposta Processo 39615-2020

Boa tarde Sra. Federica.

Em atendimento à sua solicitação de informações sobre a Pesquisa de Origem e Destino Domiciliar de 2011, e com a aprovação do Secretário Paulo Guimarães, encaminhamos em anexo o arquivo aberto à edição em Microsoft Office Excel, contendo os dados coletados na pesquisa.

Informamos que devido à condição de confidencialidade, não podemos divulgar alguns dados.

Qualquer dúvida estamos à disposição.

Atenciosamente,

AVISO: Esta mensagem foi enviada para uso exclusivo do destinatário, podendo conter dados confidenciais. Se recebeu por engano, por favor, informe o remetente e apague-a de seu sistema. Mensagens transmitidas por e-mail podem ser alteradas por terceiros, recomendamos sempre confirmar a integridade dos dados com o remetente.