

UNIVERSIDADE DE TAUBATÉ

Valdemir Aparecido da Silva

**A INFLUÊNCIA DA MALHA DE TRANSPORTE DE
SUPERFÍCIE NA EVOLUÇÃO DA ECONOMIA ESPACIAL NA
REGIÃO METROPOLITANA DO VALE DO PARAÍBA E
LITORAL NORTE**

Taubaté – SP

2015

Valdemir Aparecido da Silva

**A INFLUÊNCIA DA MALHA DE TRANSPORTE DE
SUPERFÍCIE NA EVOLUÇÃO DA ECONOMIA ESPACIAL NA
REGIÃO METROPOLITANA DO VALE DO PARAÍBA E
LITORAL NORTE**

Dissertação apresentada para obtenção do título de Mestre em Planejamento e Desenvolvimento Regional do Programa de Pós-graduação em Administração do Departamento de Economia, Contabilidade e Administração da Universidade de Taubaté.

Área de concentração: Planejamento e Desenvolvimento Regional

Orientador: Prof. Dr. José Luis Gomes da Silva
Coorientador: Prof. Dr. Fabio Ricci

Taubaté – SP

2015

VALDEMIR APARECIDO DA SILVA

**A INFLUÊNCIA DA MALHA DE TRANSPORTE DE SUPERFÍCIE NA EVOLUÇÃO
DA ECONOMIA ESPACIAL NA REGIÃO METROPOLITANA DO VALE DO
PARAÍBA E LITORAL NORTE**

Dissertação apresentada para obtenção do título de Mestre em Planejamento e Desenvolvimento Regional do Programa de Pós-graduação em Administração do Departamento de Economia, Contabilidade e administração da Universidade de Taubaté.

Área de concentração: Planejamento e Desenvolvimento Regional

DATA: ____/____/____

RESULTADO: _____

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. José Luis Gomes da Silva _____ Universidade de Taubaté

Assinatura _____

Prof. Dr. Fábio Ricci _____ Universidade de Taubaté

Assinatura _____

Prof. Dr. Moacir José dos Santo _____ Universidade de Taubaté

Assinatura _____

Prof. Francisco Cristóvão Lourenço de Melo _____ Centro Técnico Aeroespacial

Assinatura _____

Dedico esse trabalho à minha família, pela confiança, motivação e força que me deram em todo o tempo de sua duração e, em especial, ao meu companheiro, Antônio Alexandre Lopes Doroteu, pela paciência, companheirismo e fé para que a determinação estivesse sempre presente na concretização desse objetivo.

AGRADECIMENTOS

Apresento os meus mais sinceros agradecimentos a todas as pessoas que, direta ou indiretamente, ofereceram-me seus incentivos durante a realização desse Mestrado.

Aos Professores do Departamento de Pós-Graduação da UNITAU - Universidade de Taubaté, em especial àqueles que contribuíram na realização desse trabalho: Professor Dr. José Luis Gomes da Silva, meu orientador; e meus Professores: Dra. Adriana Leônidas Oliveira, Dra. Elvira Aparecida Simões de Araujo, Dra. Marcela Barbosa de Moraes, Dra. Marilsa de Sá Rodrigues, Dra Mônica Franchi Carniello, Dr. Edson Trajano Vieira, Dr. George Rembrandt Gutlich e Dr. Moacir José dos Santos; pelos seus ensinamentos valiosos apresentados no transcorrer no processo de construção desse trabalho.

À Universidade de Taubaté, por proporcionar-me tão especial aprimoramento intelectual.

Agradecimentos especiais aos amigos da quarta turma de mestrado que ao longo desse programa, se tornaram especiais não apenas na esfera do aprendizado, mas para a vida.

Ao longo da pesquisa foram muitos os que me ajudaram de alguma forma, e, para não correr o risco de esquecer-me de alguns deixo meus profundos agradecimentos a todos.

RESUMO

Essa dissertação tem como objetivo apresentar a evolução espacial na região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte – RM Vale/SP, com suas consequências em razão de suas proximidades e ou distâncias da malha de transporte de superfície existente, historiando os três modais: ferroviário, hidroviário e rodoviário; narrando suas participações no processo de crescimento da RM Vale/SP e como resultado o mapeamento do cenário de disparidades no seu crescimento associados aos diversos fenômenos da Teoria de Economia Espacial convergentes com o papel da atual malha de transporte de superfície. O método de pesquisa utilizado é o exploratório e documental, tendo como base de dados os indicadores econômicos obtidos do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, em razão da criação da RM Vale/SP ser recente (janeiro de 2012) e, portanto, não haver resultados nesta configuração. Os resultados serão apresentados na configuração de microrregiões administrativas da mesorregião do Vale do Paraíba, conforme estrutura utilizada pelo IBGE. Conclui-se ser possível afirmar que há vantagem das cidades próximas da Malha de Transporte de Superfície, porém é essencial associar essa vantagem aos diferentes fenômenos da Teoria de Economia Espacial e ainda às intervenções do Estado e com relação à agregação de valor econômico para o desenvolvimento, não é possível afirmar, pois há diversos tipos de valor econômico agregados, conforme características de cada sub-região que podem promover o crescimento e desenvolvimento não dependendo diretamente de Malha de Transporte de Superfície.

Palavras Chave: Planejamento. Desenvolvimento Regional. Malha de Transporte. Rodoviário.

ABSTRACT

THE INFLUENCE OF SURFACE TRANSPORT MESH IN DEVELOPMENT OF SPATIAL ECONOMY IN THE METROPOLITAN REGION OF PARAÍBA VALLEY AND NORTH COAST

This essay has as objective presenting the spatial development in the Metropolitan region of Paraíba Valley and the North Coast – RM Vale/SP, with their consequences, because of its vicinity and or distances the existing surface transport netting, by telling the three modes: rail, road and waterway; in order to narrate their participation in the growth process of RM Vale/SP and as resulting the mapping of the scenario of disparities in growth associated with several phenomena of convergent Theory of Space Economy to the role of the current surface transport netting. The research method used is the exploratory and documentary based on economic indicator database obtained from the Brazilian Institute of Geography and Statistics-IBGE, in reason of the creation of the RM Vale/SP be recently created (January 2012) and, therefore, there are no results in this configuration. The results will be presented in the Paraíba Valley administrative micro regions, as structure used by the IBGE. It is accomplished to be possible saying that there is an advantage of the nearby towns of Surface Transport Means, but it is essential to associate this advantage to the different phenomena of the Theory of Space Economy and the interventions of the State and with regard by adding value to economic development, it is not possible to say, hence there are several kinds of aggregated economic value, as features of each sub region that can promote the growth and development not to be depended directly on Surface Transport Means.

Key words: Planning. Regional Development. Transport network. Road.

LISTA DE QUADROS

Quadro 1: Divisão das Microrregiões, conforme IBGE, cidades, 2009.....	57
Quadro 2: Características Econômicas das Sub-regiões da RM Vale/SP.....	88

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Desempenho do PIB nas décadas em análise por microrregiões:	58
Tabela 2: Desempenho da Renda <i>Per Capta</i> de 2000 a 2010, análise por microrregiões:.....	59
Tabela 3: Índice de Desempenho da Estrutura de Transporte 2010:	80

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: RM Vale/SP e Suas Rodovias:.....	61
Figura 2: PIB <i>Per Capta</i> dos Municípios da RM Vale/SP	62
Figura 3: Mancha Urbana.....	63
Figura 4: Densidade Demográfica – Hab/km ² :	64
Figura 5: Cobertura Vegetal na RM Vale/SP	65
Figura 6: Matas Remanescentes na RM Vale/SP	66

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1: Quantidade de Estabelecimentos Por Segmento (Por microrregiões do IBGE):	67
Gráfico 2: Quantidade de Estabelecimentos Segmento – Serviços (Por microrregiões do IBGE) 2004 a 2011	69
Gráfico 3: Quantidade de Estabelecimentos Segmento – Comércio (Por microrregiões do IBGE) 2004 a 2011	70
Gráfico 4: Quantidade de Estabelecimentos Segmento – Indústrias (Por microrregiões do IBGE) 2004 a 2011	71
Gráfico 5: Quantidade de Estabelecimentos Segmento – Todos (Por microrregiões do IBGE) 2004 a 2011	72
Gráfico 6: Índice de Desenvolvimento Humano (Por microrregiões do IBGE) 2000 e 2010	73
Gráfico 7: Taxa Geométrica de Crescimento Anual (Por microrregiões do IBGE) de 1980 a 2010	74
Gráfico 8: Densidade Demográfica – Hab./km ² (Por microrregiões do IBGE) de 1970 a 2010 por décadas.....	75
Gráfico 9: Índice Paulista de Responsabilidade Social – Riqueza Municipal – 2008	76
Gráfico 10: Índice Paulista de Responsabilidade Social – Longevidade – 2008	77
Gráfico 11: Matriz de Utilização dos Modais de Transporte no Brasil - Anos: 1950, 1980 e 2010	81
Gráfico12: Evolução do IDF – FIESP (2000 a 2010).....	82

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO.....	13
1.1 PROBLEMA	15
1.2 OBJETIVOS	15
1.2.1 Objetivo Geral.....	15
1.2.2 Objetivos Específicos	16
1.3 DELIMITAÇÕES DO ESTUDO	16
1.4 RELEVÂNCIA DO ESTUDO	16
1.5 ORGANIZAÇÃO DO TRABALHO	17
2 REVISÃO DE LITERATURA.....	18
2.1 ABORDAGEM TEÓRICA	18
2.2 TEORIA DOS POLOS ECONÔMICOS	19
2.2.1 Teoria da Renda da Terra.....	20
2.2.2 Teoria da Afetividade Associada ao Espaço	21
2.2.3 Teoria das Regiões de Cidades.....	22
2.2.4 Teoria Espacial como Produto das Relações Capitalistas.....	23
2.2.5 Teoria da Nova Geografia.....	24
2.2.6 Teoria dos Movimentos Regionalistas.....	25
2.2.7 Teoria da Mobilidade	26
2.2.8 Teoria dos Arranjos Produtivos Locais – APL	27
2.2.9 Teoria da Demografia Populacional	28
2.2.10 Teoria dos Fenômenos Urbanos.....	30
2.2.11 Teoria dos Bairros Rurais.....	31
2.2.12 Teoria da Industrialização	32
2.2.13 Síntese das Abordagens Teóricas	35
2.3 ANÁLISE HISTÓRICA POR PERÍODOS ECONÔMICOS: Âmbito RM Vale/SP	39
2.3.1 A Era do Café	39
2.3.2 A Crise de 1929	42
2.3.3 Os Anos Dourados: Década de 50 a 80.....	46
2.3.4 Contexto Nacional do Sistema Rodoviário	47
3 MÉTODO.....	52
4 TIPO DE PESQUISA	54
4.1 ÁREA DE REALIZAÇÃO.....	54

4.2 INSTRUMENTO	54
4.3 DADOS DA PESQUISA	54
5 DISCUSSÃO.....	79
6 CONSIDERAÇÕES FINAIS	87
REFERÊNCIAS	92

1 INTRODUÇÃO

Malha de Transporte, costuma ser interpretada como mera forma de se dizer o percurso utilizado por transportadoras. Na realidade, malha de transporte está presente em todas as situações do cotidiano, pois o deslocamento de pessoas, matérias ou insumos para qualquer local independente de distância se faz através de transporte, seja urbano, interestadual ou federal, e a malha de transporte é o conjunto de tracejados de vias rodoviárias, ferroviárias, hidroviárias, entre outras; tudo está relacionado ao deslocamento e a dessa forma a sociedade vive em função dos deslocamentos para relacionar-se, a economia gira em razão da malha de transporte, as cidades nascem crescem e se desenvolvem em razão dessa mesma malha. A própria Constituição Brasileira em seu Art. 5º, inc. XV prevê um direito simples e básico, o direito de ir e vir que enseja justamente no uso de malhas de transporte.

No ambiente acadêmico, diversos estudiosos em Teoria de Economia Espacial, entre eles Milton Santos; defendem que seu foco é abordar a movimentação econômico-geográfica dos espaços sociais, de forma a identificar a correlação de suas características de desenvolvimento impactadas pela economia espacial.

Essa dissertação tem como objetivo apresentar a evolução espacial da malha de transporte de superfície para o desenvolvimento da Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte Paulista – RM Vale/SP, apresentando vantagens e desvantagens em razão de suas proximidades ou distâncias da malha de transporte de superfície desde o início da colonização da região até o ano de 2015, historiando principalmente desde a era da crise do café (1929), abordando o período denominado de Anos Dourados (1950 a 1980) período este, no qual se constata o período de maior crescimento e desenvolvimento nacional, até os dias atuais e, assim, correlacionar o crescimento constatado com a Teoria de Economia Espacial em seus diversos fenômenos, tais como: polos econômicos, Arranjos Produtivos Locais – APLs, cidades regiões, globalização, associações ao capitalismo, metropolização, clusters, convivência em aglomeração, metabolismo demográfico, conceitos de migração, mobilidade espacial, integração urbano-regional, urbanização, centralidades, bairro rural, industrialização e ilhas de excelência

produtiva; conceitos esses que serão apresentados na Revisão de Literatura do presente trabalho.

Assim, a escolha da RM Vale/SP se deve a sua relevante participação para o crescimento econômico e suas interferências e benefícios gerados, bem como as suas deficiências no que temos, atualmente, de malha de transporte de superfície, evidentemente outros modais de transportes tais como: portuários, aéreos e até mesmo os dutos não serão abordados.

Na RM Vale/SP existem rios dos quais o mais importante é o rio Paraíba do Sul, que corta toda a extensão da RM Vale/SP até desembocar no sul fluminense.

A existência de uma malha ferroviária que embora atualmente seja subutilizada, seu traçado abrange toda a RM Vale/SP e teve seu papel importante na história da região e do país e ainda as rodovias que são hoje o mais importante e o modal que mais se encontra em atividade na RM Vale/SP e cuja importância foi relevante na história da região e do país.

Da mesma forma, as rodovias, que são hoje as mais importantes e as principais via de movimentação da economia local, têm também a sua participação na história da RM Vale/SP.

Sabe-se que o desenvolvimento da RM Vale/SP teve suas bases nas importantes contribuições da era do café e do nascimento das indústrias têxteis, até a era da industrialização que se conhece na atualidade, porém, sempre com a associação clara à malha de transporte de superfície da região, associado também a outros fenômenos de mercado já citados. Não se pode negar que o desenvolvimento da RM Vale/SP se deu em sua maior parte pelos ciclos econômicos ocorridos no seu âmbito (RICCI, 2006).

Por ser uma região em franco desenvolvimento o impacto na RM Vale/SP da malha de transporte de superfície existente propiciou características próprias que nos permitem associar e verificar os efeitos associados à Teoria de Economia Espacial, contudo, essa dissertação não irá abordar aspectos referentes ao desenvolvimento da RM Vale/SP, mas precisamente apontar os aspectos de crescimento da região, dessa forma, os resultados a serem apresentados são secundários e focam unicamente em indicadores econômicos, populacionais e geográficos que demonstrem o crescimento da região em suas desigualdades

relacionados à malha de transporte de superfície, no contexto da Teoria de Economia Espacial.

A pesquisa aconteceu por meio de método exploratório que se baseou em proposta de debate teórico de posicionamentos entre estudiosos da Teoria de Economia Espacial, buscando associações com o comportamento do crescimento da RM Vale/SP ao longo de sua história.

1.1 PROBLEMA

O problema elencado, que se torna objetivo de estudo desse trabalho, são as desigualdades econômicas, populacionais e geográficas de cidades afastadas da atual malha de transporte de superfície na RM Vale/SP em relação às cidades próximas da malha de transporte de superfície e a identificação de associações dos desequilíbrios de crescimento econômico, populacional e geográfico que comprovam a aplicação da Teoria de Economia Espacial em suas diversas correntes que, em razão da malha de transporte de superfície da RM Vale/SP levou grande crescimento e desenvolvimento a algumas cidades em detrimento a outras que não apresentaram o mesmo desempenho em crescimento e desenvolvimento.

Dessa forma pode-se questionar: há vantagem das cidades próximas à Malha de Transporte de Superfície em detrimento das cidades distantes da mesma malha? e, é a Malha de Transporte de Superfície a principal agregadora de valores às cidades que mais cresceram e se desenvolveram?

1.2 OBJETIVOS

1.2.1 Objetivo Geral

Identificar as características e desigualdades econômicas entre municípios da RM Vale/SP referente à aplicabilidade da Teoria de Economia Espacial, apontando a ocorrência ou não dessa teoria, relacionando seus fenômenos à configuração da malha de transporte de superfície ao longo da história desde a crise do café em 1929 até 2015, e a influência das cidades mais próximas e distantes dessa malha, comprovando seu perfil atual com indicadores econômicos, populacionais e geográficos da RM Vale/SP.

1.2.2 Objetivos Específicos

Promover reflexão sobre a associação do impacto econômico da Malha de Transporte de Superfície na RM Vale/SP e sua importância para o crescimento de determinados municípios por meio da identificação de seu perfil atual.

1.3 DELIMITAÇÕES DO ESTUDO

O presente trabalho tem sua delimitação espacial voltada na história do crescimento da RM Vale/SP na cronologia pautada no período do auge do café, abordando a crise de 1929 até 2015 e tem como espaço geográfico as cidades que compõem a mesorregião e subregiões da Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte – RM Vale/SP, conforme metodologia utilizada pelo IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, efetuando apresentações do cenário nacional como forma de contextualizar e correlacionar o assunto tratado na região geográfica alvo desse estudo, contudo, não se pretende analisar a correlação da Teoria de Economia Espacial fora do âmbito da RM Vale/SP.

Na RM Vale/SP o principal modal existente é o rodoviário, não sendo possível analisar o aspecto crescimento por tipo de modal (ferroviário, hidroviário, etc.), embora os demais modais ainda mantenham atividades, mas sem a expressividade necessária para a análise da dissertação.

1.4 RELEVÂNCIA DO ESTUDO

O presente trabalho tem sua relevância na identificação dos fenômenos relacionados à Teoria da Economia Espacial na RM Vale/SP, associados à malha de transporte de superfície existente e, dessa forma, apresentar as características econômicas, geográficas e populacionais das cidades próximas e distantes dos traçados da malha de transporte de superfície.

Pretende-se apontar a relevância econômica dos fenômenos associados à Teoria de Economia Espacial, abordando o comportamento ligado ao crescimento pautado pela malha de transporte de superfície das cidades impactadas por essa teoria, destacando principalmente o transporte ferroviário na era do café e as Rodovias Presidente Dutra, Rio Santos, etc; a partir da década de 1950.

1.5 ORGANIZAÇÃO DO TRABALHO

A organização do estudo está pautada em fases, dessa forma foram sete fases de construção e organização do projeto:

- A primeira fase refere-se à estruturação do projeto em si e identificação do tipo de material bibliográfico que foi utilizado, bem como definição dos conceitos e abordagens acadêmicas que se desejou utilizar.
- A segunda fase referiu-se à busca e coleta de ampla literatura acadêmica e pública de forma a construir a base de estudo a ser trabalhada, essa fase envolveu consultas em rede, à bibliotecas, prefeituras, etc; a fim de levantar material sobre o assunto a ser abordado.
- A terceira fase referiu-se às escolhas dos conceitos e autores que foram abordados, bem como a construção de cada abordagem com proposição de debate teórico e discussão de conceitos e da própria literatura, e, ainda, pretendeu-se apontar exemplos detalhados e palpáveis que comprovassem os fenômenos da Teoria de Economia Espacial que foram os resultados da pesquisa.
- A quarta fase referiu-se ao alinhamento de todas as informações coletadas e abordadas, bem como a estruturação e alinhamento aos resultados alcançados e a finalização da dissertação inclusive na sua configuração de apresentação.
- A Discussão encontra-se na quinta fase,
- A Conclusão na sexta fase,
- E por fim as Referências na sétima fase.

2 REVISÃO DE LITERATURA

2.1 ABORDAGEM TEÓRICA

A revisão de literatura se baseia entre outros em Santos (1978), que apresenta a definição de espaço que é de ser central e compreendido como um conjunto de formas representativas das relações sociais do passado e do presente e por uma estrutura representada por relações que estão acontecendo e manifestam-se por meio de processos e funções. “O espaço é um verdadeiro campo de forças cuja formação é desigual”, principalmente considerando o crescimento diferenciado entre as cidades. “Eis a razão pela qual a evolução espacial não se apresenta de igual forma em todos os lugares”. (SANTOS, p.122).

[...] “O espaço por suas características e por seu funcionamento, pelo que ele oferece a alguns e recusa a outros, pela seleção de localização feita entre as atividades e entre os homens, é o resultado de uma práxis coletiva que reproduz as relações sociais, (...) o espaço evolui pelo movimento da sociedade total”. (SANTOS, 1978, p. 171).

A Teoria de Economia Espacial defendida por Santos (1978) se associa à Teoria dos Polos Econômicos para a explicação do desenvolvimento econômico e social da RM Vale/SP apresentado nessa dissertação.

Santos (1978) faz importante distinção do crescimento desigual das cidades atribuindo à malha de transporte de superfície importante papel na interpretação dessas desigualdades quando diz:

[...] “Espaços descontínuos se referem a áreas bem atendidas e ligadas a sistemas avançados, porém fazendo fronteira imediata com regiões de meios rudimentares onde a existência de técnicas de nível elevado não traz obstáculos à presença na vizinhança, de uma mão de obra de baixa qualificação e assim, a instalação de uma rodovia ou de uma ferrovia não impede que em tal região outras instalações de transporte estejam tecnicamente em atraso de um século ou mais” (SANTOS. 1978. P. 108).

Essa informação de Santos (1978) também se enquadra a RM Vale/SP, na qual algumas cidades mais desenvolvidas convivem em suas fronteiras com cidades menos desenvolvidas e desprovidas de melhor qualificação profissional, evidentemente determinado modal da malha viária contribui para esse crescimento e desenvolvimento em detrimento de outras cidades que também possuem algum tipo de modal de ligação.

A partir da Teoria de Economia Espacial acrescentamos um conjunto de teorias que estão associadas ou auxiliam a sua interpretação e análise. São elas: Teoria dos Polos Econômicos (PERROUX, 1967), Teoria da Renda da Terra (SMITH, 1006), Teoria da Afetividade Associada ao Espaço (SILVA, 2002), Teoria das Regiões de Cidades (JACOBS, 1984), Teoria Espacial Enquanto Produto do Capitalismo (LENCIONI, 1999), Teoria da Nova Geografia (CAPEL, 1981), Teoria dos Movimentos Regionalistas (LENCIONI, 1999), Teoria da Mobilidade (FERRIER, 2001), Teoria dos Arranjos Produtivos Locais – APLs (DINIZ, SANTOS, BARBOSA, 2004), Teoria da Demografia Populacional (CARVALHO, SAWYER E RODRIGUES, 1998), Teoria dos Fenômenos Urbanos (MULLER, 1969), Teoria dos Bairros Rurais (MULLER, 1966) e Teoria da Industrialização (CANO, 1998).

2.2 TEORIA DOS POLOS ECONÔMICOS

Perroux (1967), um dos teóricos a contestar, em seus trabalhos desenvolvidos na década de 1950 a noção imprecisa de espaço utilizada nas análises dos cenários econômicos que culminavam na coincidência entre espaços econômicos e humanos e, por consequência, em orientações imprecisas de políticas públicas e econômicas. O conceito de espaço defendido por Perroux (1967) descarta a teoria de espaço euclidiano e utiliza a teorias matemáticas de espaço abstrato, de melhor associação nas análises das interrelações econômicas. Assim existiriam espaços econômicos diante dos fenômenos observados, que são: i) a empresa ocupa em primeiro lugar um espaço definido como conteúdo de um plano, sendo este entendido como o conjunto das relações estabelecidas entre a empresa, seus fornecedores de input (mão-de-obra, capital e insumos). Este plano é mutável no tempo, não depende do espaço informal e é instável, o que dificulta a representação cartográfica; ii) a empresa ocupa um espaço definido como campo de forças, constituído por centros (pólos ou sedes) de centralização com forças centrífugas e recepção de forças centrípetas; iii) a empresa ocupa um espaço definido como conjunto homogêneo.

A determinação dos espaços econômicos é bastante complexa, pois “o espaço da economia nacional não é o território da nação, mas o domínio abrangido pelos planos econômicos do governo e dos indivíduos” (PERROUX, 1967, p.158).

Definido o conceito de espaço econômico, Perroux (1967) diz afirma que o processo de crescimento, então irregular:

[...] “não surge em toda parte ao mesmo tempo; manifesta - se com intensidades variáveis, em pontos ou pólos de crescimento; propaga-se, segundo vias diferentes e com efeitos finais variáveis, no conjunto da economia” (PERROUX, 1967, p. 164).

No decorrer do processo de crescimento a atenção é atraída para determinadas indústrias que “mais cedo do que as outras se desenvolvem segundo formas que são as da grande indústria moderna” (PERROUX, 1967, p. 166), cujas taxas de crescimento do seu próprio produto são mais elevadas do que a taxa média de crescimento do produto industrial e do produto da economia nacional durante determinados períodos. As indústrias, denominadas motrizes, exercem ações específicas sobre outras organizações industriais e sobre a economia como um todo, pois seu lucro é função não apenas de seu volume de produção e de compra de serviços, mas também do volume de produção e compra de serviços de outras empresas, ou seja, as empresas estão ligadas pelo preço e pela tecnologia, o que caracteriza as economias externas e evidencia a importância das inter-relações industriais, assim como diz Perroux:

[...] “A novidade introduz variáveis diferentes e (ou) suplementares no horizonte econômico e nos projetos dos sujeitos econômicos e grupos de sujeitos econômicos dinâmicos: tem um efeito instabilizador”. (PERROUX, 1967, p. 170).

É relevante associar essa citação de Perroux (1967) às características de localização de algumas cidades da RM Vale/SP que por serem próximas ou distantes da malha de transporte de superfície possuem variáveis econômicas muitas vezes diferentes uma das outras pelas vantagens e desvantagens da proximidade ou não da malha de transporte.

2.2.1 Teoria da Renda da Terra

Um aspecto importante a ser considerado no que diz respeito à adequação da malha de transporte de superfície nacional é a interpretação dos conceitos da Teoria

da Renda da Terra defendida por diversos economistas e acadêmicos, que se faz importante para compreender a realidade da malha de transporte brasileira diante de um território tão vasto e tão diferente em vários aspectos dentre eles o social, o crescimento e desenvolvimento e ainda o econômico, e que, aqui; diante de muita diversidade de interpretações dessa teoria será analisado o conceito de Smith (1996), que diz:

[...] A produção anual total da terra e do trabalho de cada país (...) naturalmente se divide (...) em três partes: a renda da terra, os salários da mão de obra e o lucro do capital, constituindo assim uma renda para as três categorias de pessoas. (SMITH, 1996, p.271).

No conceito de Smith (1996), o aspecto econômico na atribuição de renda sobre a terra é relevante, nesse contexto, pode se associar à importância de uma malha de transporte de superfície capaz de contribuir com o crescimento e desenvolvimento regional.

Um grande questionamento social é o porquê das desigualdades econômicas e do desenvolvimento estarem tão distantes nas cinco regiões do Brasil e, principalmente das cidades e sub-regiões da RM Vale/SP, sendo que no âmbito nacional se constata ainda características de subdesenvolvimento nas regiões centro-oeste, norte e nordeste que se mostram em algumas localidades nos sertões dessas regiões, situações de miséria e pobreza extremas. Mais uma vez, pode-se com esse conceito ressaltar a importância de uma malha de transporte de superfície intermodal e de integração nacional, pois, como se pode ver, a malha de transporte de superfície, em qualquer modal, propicia crescimento e desenvolvimento a qualquer região do país, agregando valor à terra. Evidentemente, a escolha do modal que atenderá cada tipo de região deve ser estudada, levando em consideração as características de cada região e o modelo modal de custo mais adequado, entende-se assim que as regiões mais pobres por si só têm alto custo com transporte e necessitam de mais investimentos no modal hidroviário.

2.2.2 Teoria da Afetividade Associada ao Espaço

Um aspecto importante a ser salientado é que o surgimento e crescimento das cidades se devem ainda a outros aspectos da vida humana, conforme definição de Silva (2002):

[...] “um espaço social, onde todos os moradores teriam, a priori, o direito de ir e vir, de compartilhar a cultura, a riqueza, os bens de serviços, desfrutar o conhecimento coletivo, direito ao trabalho e a participação nas decisões do uso dos espaços da cidade” (SILVA, 2002, p.70).

Dessa forma, o surgimento das cidades em razão da malha de transporte qual seja, sugere outros aspectos em relação à afetividade pela convivência em aglomerações, além, do compartilhamento de recursos e diversos bens, e ainda pelo exercício do direito. É verdade que o crescimento pessoal tem relevância na decisão humana e na necessidade de convivência.

Esse conceito defendido por Silva (2002) parece ainda abstrato, quando se associa o capitalismo ao crescimento e a consequência direta da existência da malha de transporte de superfície, esse aspecto “afetivo” defendido por Silva (2002) certamente se associa com maior relevância ao desenvolvimento regional, aspecto esse que não será aprofundado nessa análise.

2.2.3 Teoria das Regiões de Cidades

Outro fenômeno interessante é a abordagem econômico-espacial acerca da formação das regiões de cidades realizada por Jacobs (1984). A autora denomina “regiões de cidade” a partir da maturidade de uma centralidade metropolitana densamente industrializada e povoada. Jacobs esclarece que municípios com potencial em atividades exportadoras ou com características turísticas, culturais, políticas, religiosas; não necessariamente geram regiões de cidade. O que caracteriza regiões de cidades é a autonomia da cidade de substituir diversas importações. As cidades que geram regiões de cidades de qualquer significância possuem essa capacidade. A própria mecânica da substituição de importações na cidade automaticamente decreta a formação de regiões de cidades (JACOBS, 1984, p. 47).

Ainda, conforme Jacobs (1984), esse fenômeno acontece devido a uma série de fatores presentes nas economias dessas cidades. Em uma de suas obras, Jacobs (1969), a autora defende que a maior diversificação setorial nas economias urbanas, ocorre por sucessivos processos de *criação de novas atividades* a partir da substituição de importações, isso como base para o crescimento dessas cidades regiões. Segundo Jacobs (1984, p. 47), esta substituição de importações na cidade

gera cinco forças de expansão na sua região circundante: mercados urbanos para novas importações, elevação da densidade demográfica, leque maior de trabalhos urbanos, novas atividades urbanas e possibilidade de investimentos originados pelo polo principal. Muitas vezes, as cidades polos diminuem a substituição das importações e entram num processo de autodesenvolvimento pelas características espaciais e econômicas que os unem.

Esse fenômeno ainda que pouco perceptível se enquadre à RM Vale/SP, que foi administrativamente dividida em cinco sub-regiões, considerando suas localizações geográficas e seus perfis econômicos, a exemplo cita-se a sub-região do Litoral Norte Paulista, onde os quatro municípios litorâneos têm perfil extremamente turístico e petrolífero, base de seu crescimento e desenvolvimento ao invés de ser produtora extrativista pesqueira, o que seria mais óbvio pela sua natureza marítima, e assim, a extração pesqueira assume muita mais uma responsabilidade turística do que alimentar; outro exemplo é a sub-região de São José dos Campos com perfil econômico extremamente industrial e ainda a sub-região de Guaratinguetá com perfil econômico histórico-cultural e religioso, embora outros segmentos atuem com relevância nessa sub-região.

Embora a autora Jacobs (1984) enalteça a substituição das importações nas cidades-região, na RM Vale/SP é possível interpretar essa substituição com a geração de bens e capital baseado nas extrações dessas próprias sub-regiões. Mesmo que a aplicação da teoria da autora não seja completamente associada à RM Vale/SP, a criação da Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte Paulista com suas cinco sub-regiões acredita-se existir perspectiva de crescimento e desenvolvimento futuro dentro dos parâmetros defendidos pela autora. É fato ainda que essa estrutura da RM Vale/SP também respeite sua relação com a malha de transporte que a atende, ainda que de modo diferenciado em seus níveis e suas características de crescimento.

2.2.4 Teoria Espacial como Produto das Relações Capitalistas

Outra importante pensadora das questões de economia espacial, LENCIONI (1999), corrobora com o conceito de Milton Santos, pois também compreende a questão da geografia espacial, não apenas como um produto do movimento

orgânico ou lógico, mas bem mais como um produto do capitalismo que fomentou as desigualdades sociais pelos diferentes ritmos de crescimento das cidades, proporcionando maior crescimento para determinadas cidades e regiões do que para outras.

[...] “Estava visível que esta não se constituía numa totalidade harmônica porque a preocupação, naquele momento, em denunciar as injustiças e as desigualdades sociais do capitalismo revelava os limites da compreensão do mundo como um todo não harmônico”. (LENCIONI, 1999 b, p. 196).

Essa interpretação da geografia baseada pela associação das contradições do espaço determinadas pela concentração do capital acarretaria na maior diferenciação das áreas, acentuando o processo de regionalização, assim a importância da malha de transporte de superfície mais uma vez aparece com seu papel de alavancar a economia das cidades servidas diretamente por ela, assim corroborando com a necessidade capitalista do crescimento que acaba por diferenciar as cidades e regiões, crescimento esse, de que faz necessária a malha de transporte de superfície.

2.2.5 Teoria da Nova Geografia

É salutar salientar que o crescimento das cidades não obedece somente e constantemente a relação com a malha de transporte existente nas mesmas, assim, Capel (1981, p. 247 e 248) afirma que:

[...] “a geografia pode ser considerada NOVA em diferentes momentos de seu desenvolvimento, pois não há uma evolução linear na qual cada fase da evolução é sequencial da anterior, mas observa-se uma série de rupturas, de revoluções que inserem novos fundamentos obrigando a adoção de novas concepções” (CAPEL, 1981, pp. 247-248).

Essa afirmação justifica o fato de algumas cidades da RM Vale/SP terem associados à malha de transporte, outros fatores que contribuíram para seu crescimento e desenvolvimento, um exemplo é a cidade de São José dos Campos na RM Vale/SP que teve a participação essencial em seu desenvolvimento da instalação da base militar do Centro Técnico Aeroespacial – CTA e Instituto de Tecnologia Aeroespacial – ITA, cumpridores do papel de produção de pesquisa e desenvolvimento que por consequência levou a criação e instalação da Embraer, indústria de construção de aeronaves que também por consequência gerou clusters contribuindo e alavancando o crescimento da cidade. É fato que a instalação do

centro de pesquisas, em São José dos Campos, foi uma estratégia do Estado para a produção e desenvolvimento da RM Vale/SP, ou seja, o Estado como agente da reorganização espacial na RM Vale/SP, tornando-se significativa para o país.

Há aqui uma discussão acadêmica na interpretação do pensamento da evolução da economia brasileira. São elas: a da Dualidade e a do Circuito Superior e Inferior.

A interpretação, nascida com Furtado (1985) em: *“Uma Proposta Para o Desenvolvimento do Nordeste”*, quando da proposição da SUDENE, nas décadas de 1950/60, trata a questão da dualidade como característica entre regiões e não colocava a discussão da estrutura interna da geração da riqueza. Essa discussão é acompanhada por Bresser (1997) em: *“Economia Brasileira: Uma introdução crítica”*.

A discussão de Santos (1979) em: *“O espaço dividido – EDUSP”* aponta para a construção histórica dessa relação, fazendo parte da estrutura de funcionamento da sociedade, portanto, dialética.

Pode-se indicar o mesmo caminho quando se analisa a teoria da causação circular e cumulativa de Myrdal (1965), no livro: *“Teoria Econômica e Regiões Subdesenvolvidas”*, desenvolvida no âmbito da CEPAL e, portanto, na mesma linha de Furtado, indicando que o movimento do capital e sua lógica reprodutiva desenvolvem os centros mais ricos e empobrecem a periferia, conforme a lei do desenvolvimento desigual e combinado da sociedade.

2.2.6 Teoria dos Movimentos Regionalistas

Lencioni (1999), diz ainda sobre os movimentos regionalistas:

[...] “emergem como força política no momento em que o processo de globalização procura açambarcar e homogeneizar todo o espaço. O movimento regionalista nega o nacional, podendo se fechar em sua particularidade, e se coloca com um sentido totalmente inverso de outrora, quando afirmar a identidade regional era afirmar a identidade nacional, pois a construção do sentido de pertencer a uma região integrada num todo harmônico, sob a direção do Estado, afirmava o sentimento nacionalista. Sinais de outros tempos: o regionalismo nega o nacional e a identidade nacional num contexto em que o nacional, que se dilui no bojo do processo de globalização, nega o regional” (LENCIONI, 1999, pp. 199-200).

Nesse sentido, Lencioni (1999), apresenta outro fenômeno que contribui com a associação da Teoria de Economia Espacial à malha de transporte de superfície na RM Vale/SP em dois momentos de sua história, num primeiro momento, no

período áureo do café, no qual o modal ferroviário deu sua importante contribuição para a região, transformando sua importância regional em âmbito nacional, como exportador do café, e o modal rodoviário nos dias atuais pela sua participação na continuidade do crescimento e desenvolvimento da RM Vale/SP em razão de seu potencial econômico levando até a recente transformação em Região Metropolitana.

2.2.7 Teoria da Mobilidade

Salutar abordar como se dá o processo de criação de Região Metropolitana que apesar de ser premissa principal da territorialidade, também considera outros fatores, conforme Ferrier (2001).

[...] “A mobilidade das pessoas e dos bens e serviços materiais e imateriais; a diversidade espacial das cidades-territórios ligadas a metropolização e a dimensão das áreas abrangidas; o alargamento das bacias de emprego. O grande tamanho das bacias midiáticas, culturais, de consumo e de serviços” (FERRIER, 2001, p. 43).

Pela afirmação de Ferrier (2001), é possível compreender que as transformações que caminham para a metropolização, não apenas consideram o limite da forma, mas também os aspectos estruturais de transporte e mobilidade, com maior emaranhado de fatores de complexidade, mas uma podendo associar com relevante participação a existência da malha de transporte de superfície.

O autor Gaudemar (1977) traz uma definição ligada diretamente à mobilidade da força de trabalho, como condição de exercer sua liberdade, de prover sua autoexistência, definição essa mais apropriada à influência capitalista na formação das sociedades.

O autor Raveinstein (1980) colabora com a afirmação de Gaudemar quando afirma que a mobilidade está diretamente ligada com a migração em razão de proporcionar a liberdade do indivíduo em poder decidir onde morar, diz ainda que a migração não está ligada a motivação pelo trabalho, mas em razão da melhor qualidade de vida, pois o capitalismo impõe uma sociedade em que é necessário vender sua força de trabalho para obter melhoria da qualidade de vida.

A migração e a mobilidade espacial são fatores relevantes no planejamento e desenvolvimento regional, no qual se enxerga relação direta com a Teoria de Economia Espacial e, mais uma vez, ligada à condição de trabalho e crescimento

proporcionados pela existência de uma malha de transporte de superfície adequada ao crescimento e desenvolvimento.

A elevação do perfil demográfico na RM Vale/SP aconteceu historicamente em um cenário de migrações nacionais, devido, principalmente, ao êxodo rural clássico das décadas de 1950 a 1990, apresentando novos desempenhos na taxa de natalidade e mortalidade da população da RM Vale/SP, impactando na mudança do perfil de concentrações urbanas.

2.2.8 Teoria dos Arranjos Produtivos Locais – APL

Outro aspecto que deve ser abordado para corroborar para a associação da Teoria de Economia Espacial à RM Vale/SP é o surgimento dos Arranjos Produtivos Locais – APL, que conforme Diniz; Santos; Barbosa (2004) apresenta a seguinte distinção: “não é uma consequência natural da estrutura técnico-competitiva típica do setor, pois se assenta sobre empresas que são ou poderiam ser concorrentes”. (DINIZ; SANTOS; BARBOSA; 2004). Na APL se define:

[...] “desafiam os princípios que indicam a localização ótima a partir dos menores custos de transporte, de mão de obra e fiscais. A única explicação para isso é que existam importantes vantagens competitivas que as empresas podem acessar por estarem localizadas em tal aglomeração que não são nem custos de transporte, de mão de obra ou fiscais” (IBIDEM, p. 23).

As APLs estão associadas, conforme Cunha (2002), apud Diniz, Santos, Barbosa (2004), ao conceito de economias ativas geradas do acúmulo e intercâmbio de conhecimento especializado em determinada localidade, ou seja, para uma rede de empresas, a existência de infraestrutura, a disponibilidade de mão de obra especializada, assim como a existência de adequada malha de transporte de superfície proporcionam baixo custo à atividade produtiva das empresas componentes do APL.

Essa definição de APL é plenamente aplicável às determinadas sub-regiões da RM Vale/SP, como por exemplo, a sub-região de São José dos Campos que abrangem o município de Taubaté, que possui grandes empresas geradoras de aglomeração de outros menores prestadores de serviços e, ou concorrentes no fornecimento de insumo acabado ou serviço.

2.2.9 Teoria da Demografia Populacional

O ponto de partida mais amplo para discutir a mobilidade pode estar na discussão da liberdade que ela oferece ao indivíduo.

Um importante aspecto altamente relacionado com a Teoria de Economia Espacial é a demografia populacional que, conforme os aspectos sociais e principalmente econômicos proporcionam constantes metabolismos na ocupação humana sobre a geografia.

Assim, para melhor entender este aspecto, utilizaremos a definição de Carvalho, Sawyer e Rodrigues (1998), que afirma:

[...] “demografia, vêm do grego, dêmo = população, povo, graphein= estudo, escrever, então demografia refere-se ao estudo da população humana; sua evolução temporal, tamanho, distribuição espacial, composição e característica gerais, por exemplo, conjunto de habitantes de um mesmo país ou região, conjunto de pessoas com mesma característica etária, fecundidade, natalidade, migração e quantidade” (CARVALHO, SAWYER E RODRIGUES, 1998, p. 06).

Nesse contexto, ainda, segundo Hogan (2005), a transição demográfica é uma modificação que acontece na estrutura populacional, uma alteração na taxa de natalidade, mortalidade e no crescimento vegetativo. A transição demográfica é contemporânea da modernização.

Assim, a transição demográfica se divide em etapas, inclusive alguns países, na atualidade, já atingiram a transição demográfica completa.

As quatro etapas são:

- Primeira Etapa: Pré-transição - é quando o nível de natalidade e mortalidade se mantém iguais, exemplo interessante se deu no início da Revolução Industrial quando os níveis de natalidade e mortalidade eram elevados.
- Segunda Etapa: Início da transição - quando a taxa de mortalidade está em declínio e a natalidade se mantém no mesmo nível, ainda no caso da Revolução Industrial, a taxa de mortalidade começa a declinar devido às melhorias das condições de vida e subsistência como: estrutura de saneamento, infraestrutura logística e melhoria na rede médica.
- Terceira Etapa: Estabilização da transição demográfica - quando as taxas de natalidade entram em declínio, é a etapa da transição de

maior complexidade em razão da necessidade imperiosa de mudança cultural das sociedades, vários países em desenvolvimento se encontram nesta etapa, o Brasil se qualificou nesta fase em meados da década de 1980.

- Quarta Etapa: A estabilização demográfica completa - ocorre quando as taxas de natalidade e de mortalidade atingem novamente características igualitárias, o que é mais comum nos países já desenvolvidos. Os países: Suíça, Canadá e Japão já consolidaram essa etapa com suas taxas de natalidade muito inferiores que as taxas de mortalidade.

Ainda no contexto da teoria da demografia pode-se associar desenvolvimento às liberdades como proposto por Sen (2000), que define as liberdades substantivas, ou seja, aquelas em que a ação dos agentes econômicos, principalmente do Estado é definido como sendo cinco: liberdades políticas, oportunidades econômicas, sociais, transparência e seguridade. Dentre as variáveis das oportunidades econômicas, podemos identificar os direitos à mobilidade das pessoas.

Nesse sentido, o funcionamento da liberdade, segundo Sen (2000), efetivamente atinge o que se apresenta como uma abordagem neo-aristotélica. A igualdade da maneira fragmentada com que a retrata, ou, antes, a equidade de forma exorável ao contexto e aos aspectos individuais, refere-se assim a liberdade caracterizada de forma fragmentada o que acaba por tolher a própria relação entre liberdade e capacidade no bojo que ela propõe. No âmbito do desenvolvimento como liberdade, Sen (2000) introduz suas principais teses:

[...] “O desenvolvimento pode ser visto, argumenta-se aqui, como um processo de expansão das liberdades reais de que desfrutam as pessoas. Enfocar a liberdade humana contrasta com concepções mais estreitas do desenvolvimento, como as que o identificam com o crescimento do produto nacional bruto ou com o aumento da renda pessoal, ou com a industrialização, ou com o avanço tecnológico, ou com a modernização social... Ver o desenvolvimento em termos da expansão das liberdades substantivas dirige a atenção para os fins que tornam o desenvolvimento importante, antes que meramente para os meios, que, inter alia, cumprem parte proeminente no processo” (AMARTHIA SEN, 2000).

A compreensão mais apropriada é que o desenvolvimento não é jamais remetido a desigualdades, seja em cidades, regiões no interior de nações ou países

ou entre eles. É meramente uma questão de preocupação com o indivíduo. A liberdade, segundo Sen (2000), é duplamente central para o desenvolvimento: em razão da preocupação substantiva mediante a qual a estimativa do progresso deve dar conta da ampliação efetiva das liberdades do indivíduo, e pela a realização do desenvolvimento que depende diretamente da livre escolha do indivíduo. Esta pode ser categorizada em determinados "tipos de liberdade", citado na introdução desse conceito.

Ainda no aspecto demográfico a interpretação de “migração” e “mobilidade espacial”, infere em várias correntes de pensamentos, as quais se entendem se completarem. Assim, segundo Cunha (2011):

[...] “A definição de mobilidade espacial refere-se à habilidade de mover-se no espaço, a migração deveria ser considerada como qualquer entrada ou saída de pessoas, independente da escala espacial e período de tempo considerado, o que interessa saber como a população de um território foi modificada ao longo de um período de tempo, pela movimentação de pessoas que poderiam aumentar (os imigrantes) ou reduzir os (emigrantes) o seu tamanho e composição” (CUNHA, 2011, p. 09).

Entretanto, o autor Sorre (1984) afirma que o deslocamento humano acontece em razão do desequilíbrio dos indivíduos em relação ao espaço, quando se contrapõem, ou por uma necessidade intrínseca de exploração de um território, ou em razão do surgimento do antagonismo entre resistência e o local de trabalho.

2.2.10 Teoria dos Fenômenos Urbanos

Para melhor entendimento da RM Vale/SP, apresentam-se assim os conceitos definidos pela autora Muller (1969), encontrados na obra: “*O Fato Urbano na Bacia do Rio Paraíba*” (1969), na qual a autora faz importante análise dos fenômenos urbanos na RM Vale/SP nos últimos séculos, com foco nas características das atividades desenvolvidas participantes dos eventos de urbanização e forte expansão das cidades polos, que compõem a região e se tornaram as centralidades das microrregiões que formam a nova Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte Paulista – a RM Vale/SP.

[...] “essa fase inicial de industrialização, além de corresponder à ação de condicionamentos de ordem geral, refletiu, também, a atuação de fatores específicos à região. Assim deve-se considerar que, com a decadência da cafeicultura, capitais dela oriundos teriam ficado disponíveis para outra forma de aplicação; que, com a abolição da escravidão e pelo fato da criação de gado exigir pequeno número de trabalhadores rurais, refluiu para

as cidades uma mão de obra em disponibilidade e de baixo preço; finalmente, que a euforia econômica criada pelo café fez com que esse elevasse o nível de vida, criando novas possibilidades, cuja satisfação estaria, basicamente, no âmbito da produção industrial” (MULLER, 1969, p. 81).

Muller (1969) apresenta uma importante análise sobre a origem do crescimento da RM Vale/SP e os aspectos ligados ao desenvolvimento da urbanização principalmente durante o ciclo do ouro em meados do século XVIII, também do ciclo do café já no século XIX até a industrialização ocorrida durante o século XX após a crise do café.

A autora atribui o fenômeno espacial de povoamento a três grandes pilares: a política metropolitana que visa promover a ocupação territorial por meio de concessão de terras por doação, a procura de jazidas minerais como uma espécie de substitutivo provisório de preamento indígena e o interesse de estabelecer ligações com o litoral norte da então província.

Muller (1969) afirma que as formas habituais da administração no período colonial quando se utilizava muitas das concessões de terras àqueles que se evidenciavam por relevantes serviços prestados à coroa, se constituem na base do processo de devassamento e ocupação geográfica da RM Vale/SP, proporcionando fortes estímulos à colonização promovendo legalidade à instalação dos colonizadores.

Muller (1969) defende que as principais e mais perceptíveis mudanças ocorridas na RM Vale/SP iniciaram-se em meados da metade do século XIX como parte do processo de expansão ecológica dos habitantes que migraram do grande centro da época, São Paulo, ou seja, um processo de descentralização do estado de São Paulo, mais um fenômeno que pode ser associável à Teoria de Economia Espacial certamente, nesse caso, com a interferência direta do Estado.

2.2.11 Teoria dos Bairros Rurais

Outro aspecto relevante a ser abordado nesse trabalho é o fenômeno dos bairros rurais, ou seja, a ruralidade existente na RM Vale/SP. Muller (1966) afirma que bairro rural é uma forma de habitat e também uma unidade socioeconômica. A autora os caracterizou como formas de organização do espaço agrário, levando-se

em conta que sua diferenciação espacial se deveu aos fatores que condicionaram seu surgimento. No caso da RM Vale/SP pode-se associar, mais uma vez, o surgimento e permanência dos bairros rurais até a atualidade a importante característica de estudo da Teoria de Economia Espacial ao surgimento da malha de transporte de superfície, onde a principal rodovia da região, a rodovia Presidente Dutra causou diminuição dos bairros rurais nas cidades e microrregiões cortadas por ela, assim como a manutenção e fortalecimento dos bairros rurais das cidades e microrregiões mais distantes dessa rodovia, propiciando o fortalecimento das atividades agrárias em detrimento da diminuição dessas atividades nas regiões cortadas pela rodovia se caracterizando pela industrialização e maior concentração de atividades do segmento de serviços e comércio.

Entretanto, as cidades mais distantes da malha de transporte de superfície desenvolveram maior concentração de atividade agropecuária, o que culminou no nascimento de vários distritos e subdistritos rurais.

2.2.12 Teoria da Industrialização

No aspecto da industrialização, importante registrar que a década de 1930 foi o ponto inicial do processo de desenvolvimento capitalista no Brasil, marcado pela mudança da primazia do modelo agrário-exportador para o modelo industrial que é uma realidade. Assim, o processo de industrialização surgiu como a solução da substituição de importações, após a grande queda da Bolsa de Nova York, conforme abordado por Cano (1998).

[...] "A crise de 1929 e sua recuperação provocariam o deslocamento do eixo dinâmico da acumulação, do setor agroexportador para o industrial. Desarticulando o comércio exterior, isto causaria forte reversão no abastecimento interno: as restrições às importações forçariam a periferia nacional a importar, agora, produtos manufaturados de São Paulo; este, por sua vez, deveria, crescentemente, importar mais matérias-primas e alimentos de outros estados. Passava-se, portanto, a integrar o mercado nacional sob o domínio de São Paulo. À periferia, nada mais restava do que se ajustar a uma função complementar da economia de São Paulo, embora mantendo ainda sua antiga dependência do exterior, através de suas exportações tradicionais" (CANO, 1998, p. 63).

Somente a partir de 1933, a economia brasileira iniciou seu processo de recuperação pós-crise de 1929, e foi pelo setor industrial, que passou a absorver o processo de acumulação de capital. A substituição das importações acabou por gerar a expansão da industrialização para outros segmentos até então somente os

ramos têxtil e alimentício se evidenciavam, dessa forma iniciaram-se as atividades industriais mais complexas tais como: plástico, material de transporte, química, mecânica, material elétrico, metalúrgica e borracha. Cano (1998), disse que entre 1933 e 1939, ocorreu um grande impulso industrial no país, registrando taxas de crescimento de 11,2% ao ano, muito superior à média anual de 5,7% registrada no período de 1919 a 1939. Entretanto de 1939 a 1949, o segmento industrial brasileiro passou a crescer num compasso médio anual de 7,8%, com taxas significativamente expressivas para os produtores de bens intermediários (10%), de bens de capital e consumo duráveis (9,3%), e altas taxas no segmento de produtores de bens não duráveis (6,7%), acima das taxas registradas no período de 1919 a 1939 e muito superiores às taxas de crescimento populacional.

Foi a partir da década de 1930, que ocorreu a intensificação do fenômeno de urbanização e principalmente em razão das mudanças na estrutura produtiva e nos métodos de produção que se acelerou ainda mais. Contudo, a partir da década de 1950, o segmento industrial do estado de São Paulo sobrepôs sua característica de industrialização limitada e assume a característica de industrialização robusta fundamentada em novas ferramentas de produção (ex. Plano de Metas); colaborando com chegada de grandes multinacionais nos país, em especial, as empresas automobilísticas, principalmente na RM Vale/SP.

Necessário registrar, que o Estado participou diretamente no crescimento e desenvolvimento do segmento industrial com políticas direcionadas diretamente para infraestrutura (ferrovias, rodovias, portos, aeroportos, sistemas de comunicação, energia), fiscal (concessões de capital e isenções de taxa) e empresas estatais.

A partir da década de 1960, aconteceu um processo de retração do crescimento econômico gerado pelas crises econômicas da década anterior. Ainda assim, a economia paulista retorna ao crescimento a partir do ano de 1973, em razão das novas alterações na estrutura produtiva do segmento industrial, gerada nesse momento pela modernização tecnológica e do processo de internacionalização da economia brasileira.

As exportações do segmento agroindustrial de produtores de derivados de cítricos, laticínios, açúcar, soja, carnes bovinas, algodão, soja, etc; no estado de São Paulo tiveram relevante participação nas exportações com a abertura do mercado

internacional, em concomitância, com automóveis, equipamentos, máquinas e acessórios industriais. Contudo, com a industrialização crescente intensificou-se a integração das economias regionais no estado de São Paulo.

A forte aglomeração industrial na grande São Paulo, em meados de 1950, acarretou custos de aglomeração urbana principalmente pelos fenômenos positivos de localização para as indústrias da região metropolitana. Com isso, o governo procurou diminuir as desigualdades intraestaduais e principalmente interregionais.

Um importante fenômeno de interiorização da atividade industrial no Estado de São Paulo ocorreu a partir da década de 1970, gerado por robustos investimentos do governo federal com foco principal na descentralização.

Negri (1988) retrata que os investimentos ocorreram com focos definidos da seguinte forma:

- na área de refinarias e petroquímicas de Paulínia na RM de Campinas e São José dos Campos na RM Vale/SP;
- na implantação do programa Proálcool (1975), concentrado nas regiões de Campinas e de Ribeirão Preto;
- na consolidação do segmento petroquímico e siderúrgico COSIPA em Cubatão;
- na implantação do complexo aeronáutico com objetivos civis e militares e também nas indústrias bélicas na RM Vale/SP;
- na concentração de institutos de pesquisas e organizações estatais do setor de telecomunicações.
- Na formação dos Complexos Agros Industriais - CAI.

Importante salientar os investimentos realizados pelo governo estadual na construção da malha rodoviária do estado de São Paulo, onde as mais importantes são as Rodovias: Bandeirantes, Imigrantes, Castelo Branco e Ayrton Senna e na realização de obras de ampliação das Rodovias: Anhangüera e Washington Luiz.

A perspicácia do crescimento do interior em especial no período 1975 a 1985 se deve à criação e implantação desses projetos como estratégia de crescimento e desenvolvimento. Entretanto, Cano (1988), apresenta crítica considerável referente o processo de descentralização industrial no Estado de São Paulo.

[...] “Na verdade, de descentralização industrial houve muito pouco, se entendermos este conceito como a mudança espacial de determinada atividade econômica de um lugar a outro. Implantaram-se no interior, setores novos que não estavam centrados ou concentrados em determinados pontos do território econômico do Estado de São Paulo. Portanto, a descentralização industrial propriamente dita foi pequena, de algumas plantas têxteis e de confecções, de uma ou outra de material de transporte. Os setores novos, de ponta, não podem ser caracterizados como parte de um processo de descentralização. Pois, parte da renovação tecnológica, está tomando rumo muito complexo para o país em termos de setores produtivos. Ela não só resume a alterações de processos produtivos, mas também transforma estrutura concorrencial da indústria moderna” (CANO, 1988, p.129).

Somente em meados de 1985, as políticas públicas do estado de São Paulo para a mecânica de interiorização da indústria foram paralisadas em razão da nova crise financeira internacional, chamada crise do petróleo, refletindo na esfera nacional com descontrole da inflação e elevação do desemprego. Assim, ocorreu o término do processo de descentralização.

2.2.13 Síntese das Abordagens Teóricas

Para a síntese dessa abordagem teórica e acadêmica abordamos novamente Santos (1993), segundo o autor, o processo de desenvolvimento urbano no Brasil ocorre de modo rarefeito da mesma forma que na RM Vale/SP, não existindo urbanização contínua e igualitária sobre a população. Conforme Damini, (2006), a ligação entre a população e a economia não é determinada pela superfície geográfica, mas referenciada por um aspecto espacial definido por critérios técnicos e naturais (nesse contexto se associa à estrutura logística e principalmente à malha de transporte de superfície) e econômicos que permitem classificar o crescimento desenvolvimento do município.

Para que uma região alcance de fato o desenvolvimento é necessário o envolvimento e legitimação de ações que gerem rupturas de formas, naturalmente haverá tensões, eleição de alternativas e ainda a montagem de trajetórias muitas vezes históricas, com perspectivas temporais de curto, médio e longo prazo. (MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO ORÇAMENTO E GESTÃO, 2008).

É salutar compreender que a região e a regionalização ocorrem muito em razão de suas respectivas escalas e necessitam de análises temporais para identificação de condicionantes propulsores dos fenômenos sociais.

Uma região que almeja ser desenvolvida e bem planejada é essencial a análise de sua homogeneidade, de sua capacidade de integração econômica dentro do espaço geográfico e sua habilidade comercial, os fenômenos interregionais participam com extrema relevância em razão de sua contribuição à geografia que pertencem, assim, mais uma vez a malha de transporte de superfície se faz relevante para proporcionar mobilidade a pessoas, força de trabalho e bem de produção e consumo.

O agente de polarização do centro econômico dominante da região depende da integração urbano-regional e quanto mais beneficia a infraestrutura de intermediação mais promovem o processo de integração.

Segundo o Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão (2008):

[...] “A noção de região envolve também dimensões técnicas, econômicas, sociais e culturais. Mais que isso, e se as tecnologias permitem superar contingências naturais, se as tecnologias permitem crescentes níveis de padronização e homogeneização dos processos econômicos e urbanísticos, é cada vez mais evidente a necessidade de considerar as especificidades regionais, a paisagem natural e seu estoque de recursos sob o ponto de vista da sustentabilidade e da biodiversidade”. (MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO, ORÇAMENTO E GESTÃO, 2008).

Ainda, conforme o Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão (2008), o país necessita aumentar a capacidade de coesão do desenvolvimento entre as regiões promovendo a potencialização da diversidade de todas as forças de produção, agregando diversos agentes econômicos com a estruturação de mercado para a massa de forma a agir com propulsão em seu mercado regional.

Com relação ao crescimento industrial da RM Vale/SP Ricci (2006) diz:

[...] “O crescimento industrial pode ser dividido em três fases distintas. A primeira de 1881 a 1914, caracterizada por uma progressão lenta e contínua da atividade, com a presença de pequenos estabelecimentos, predominantemente, fábricas de produtos têxteis, alimentares e cerâmicas. A segunda, de 1914 a 1943, período de grande ascensão, com destaque para Taubaté e Guaratinguetá, com bom desempenho de estabelecimentos de transformação de produtos agropecuários, minerais não metálicos, têxtil. A terceira, após a Segunda Guerra Mundial, com a inauguração da rodovia Presidente Dutra e com a construção da Usina Siderúrgica de Volta Redonda, o que caracterizou extraordinário crescimento e desenvolvimento, notadamente nos municípios de São José dos Campos, Taubaté, Pindamonhangaba, Jacareí, Guaratinguetá, Cruzeiro e Caçapava, com as indústrias modernas de metalurgia e mecânica”, (RICCI, 2006).

O crescimento na RM Vale/SP, conforme narrado, foi diferenciado e desigual e muito se deve à importância da malha de transporte de superfície que corta as microrregiões, com relevante destaque às rodovias Presidente Dutra e Rio Santos e

ainda a malha ferroviária no período do café, Muller (1969) apresenta em sua análise essa diferenciação:

[...] “O crescimento econômico regional desigual transformou problemas específicos de cada uma das microrregiões em problemas gerais. Por um lado, o flagrante contraste entre os municípios pobres e ricos faz com que os pequenos municípios, mal aparelhados, gravitem em torno dos grandes, transformando seus problemas em problemas regionais. Por outro lado, as grandes cidades, motores do crescimento econômico, crescem descontroladamente, sem planejamento e sem que os serviços públicos acompanhem o ritmo do aumento populacional, passando a enfrentar todos os tipos de problemas das grandes metrópoles” (MULLER, 1969).

Nesse contexto, a aplicação dos diferentes fenômenos apresentados é perceptível em diversas localidades e municípios da RM Vale/SP, não há como eleger apenas um ou alguns fenômenos que expliquem o desenvolvimento econômico espacial na região, enquanto municípios como São José dos Campos e Taubaté tiveram caracterizados fenômenos como dos Arranjos Produtivos Locais – APLs, outros municípios possuem características de bairros rurais como Lavrinhas e Silveiras.

Nas pequenas cidades, são poucos os efeitos positivos da industrialização.

As cidades vizinhas, além de perderem a parte mais importante da sua força de trabalho, continuaram com uma economia de subsistência. Na realidade, a industrialização está presente apenas em algumas cidades da região, classificadas como grandes centros industriais em consideração ao número de operários como Taubaté e São José dos Campos, as quais, juntas representam 49,1% da mão de obra industrial da região, conforme dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE. Consideram-se, assim, Jacareí, Cruzeiro e Guaratinguetá como centros industriais médios; e como pequenos centros industriais, Caçapava, Lorena, Aparecida e Pindamonhangaba. Entretanto, os demais, como Bananal, Tremembé, Areias e outros, são considerados centros com presença de indústrias, mas pouco expressivas (VIEIRA, 2009).

Na década de 1960, com a implantação do Programa Estratégico de Desenvolvimento – PED, o governo e as instituições ligadas a ele começaram a adotar o conceito de polos de desenvolvimento na definição de diretrizes de políticas econômicas e de áreas prioritárias para os investimentos. O crescimento dessas áreas acabaria por irradiar o desenvolvimento de regiões vizinhas. A política de

polos visava também a promoção da descentralização industrial no estado de São Paulo para as sedes das regiões administrativas que na RM Vale/SP é o município de São José dos Campos. A desconcentração industrial das regiões metropolitanas contribuiu para criar ilhas de excelência com elevada produtividade nas periferias das metrópoles. Essas ilhas concentram-se nas maiores cidades, dotadas de infraestrutura e próximas à rodovia Presidente Dutra, mas distantes dos problemas crônicos da Região Metropolitana de São Paulo. Na RM Vale/SP, essa política possibilitou o crescimento econômico, principalmente entre 1960 e 1980. Com isso houve um intenso fluxo migratório das cidades pobres em direção às ricas, o que agravou os problemas socioeconômicos regionais (VIEIRA, 2009).

De modo geral, na RM Vale/SP, as cidades da microrregião de São José dos Campos passaram por um intenso crescimento econômico acompanhado por uma urbanização maior ainda, ampliando os problemas urbanos. Com a ausência de apoio aos pequenos municípios, eles passaram a gravitar em tornos das grandes cidades para atender às demandas sociais, de saúde e outras políticas públicas, além dos próprios problemas com infraestrutura decorrentes da urbanização intensa, como problemas ambientais e de saneamento básico. Os problemas ambientais são mais graves nas cidades litorâneas pelo excessivo crescimento populacional, já identificado em 1970, porém, não resolvido até 2000 (VIEIRA, 2009).

Na mesorregião do Vale do Paraíba Paulista (RM Vale/SP), a dinâmica do crescimento populacional seguiu a direção do crescimento econômico. Com isso, a concentração espacial da renda também resultou na concentração populacional nos grandes centros com destaque para São José dos Campos. O crescimento econômico alavancado pela atividade industrial nas grandes cidades da macrorregião provocou grande deslocamento populacional intrarregional, sendo a inovação tecnológica e a dinâmica do crescimento econômico muito maior que o crescimento do emprego. Em suma: a população das regiões mais pobres migrou para as mais ricas em busca de empregos, porém parte delas não conseguiu êxito, (VIEIRA, 2009).

2.3 ANÁLISE HISTÓRICA POR PERÍODOS ECONÔMICOS: Âmbito RM Vale/SP

2.3.1 A Era do Café

Segundo Valverde (1960), existe grande variedade de paisagens no do Rio de Janeiro, porém, de modo geral é possível dividir em três diferentes tipos: a baixada fluminense, a Serra da Mantiqueira, e a RM Vale/SP. “É natural que esta diversidade de paisagens corresponda uma diversidade talvez maior nas atividades econômicas do homem. É esta grande variedade que caracteriza a geografia econômica fluminense” (VALVERDE, 1960). Dessa forma, deve-se atentar para as formas, os processos, e conteúdos que atribuem uma paisagem de relevância, como resultado da relação entre a natureza e a sociedade. Assim, produção social do espaço é compreendida como resultado de uma complexa malha de relações entre os indivíduos, e entre o ambiente físico.

A RM Vale/SP é formada pelas serras do Mar e da Mantiqueira, e nessa região primeiramente se desenvolveu em larga escala a cultura do café no Brasil. Da RM Vale/SP a cultura cafeeira se bifurcou no Segundo Império, assim expandiu-se em direção da zona da mata mineira e do sul do Estado do Espírito Santo.

Somente na segunda etapa da República a expansão cafeeira adentrou pelo estado de São Paulo “e lá galgou o planalto paulista, na região de Campinas, e se expandiu lá em todas as direções, penetrando em Minas, sul de Goiás, sul de Mato Grosso e no norte do Paraná” (VALVERDE, 1960).

É atribuído à Revolução Industrial, o principal fenômeno que gerou o surto cafeeiro no Brasil, tendo em vista que o café é uma bebida considerada estimulante, e as extensas jornadas de trabalho exigiam que os operários estivessem ativos, em segundo lugar, os colonos da Nova Inglaterra, ao se rebelarem contra os presos do chá praticados pela British East India Company (companhia inglesa que detinha o monopólio do chá na Índia) deram início ao processo que levou a adoção do café como bebida diária dos norte-americanos porque proporcionava ao trabalhador e ao homem comum, uma satisfação que não existia, assim, “os Estados Unidos tornaram-se, a partir do começo do século XIX, o maior mercado consumidor de café no mundo” (VALVERDE, 1967) O terceiro motivo, é atribuído ao cenário

internacional, na qual, as guerras por independência no Haiti e nas colônias espanholas, assim como o monopólio comercial espanhol afastavam os concorrentes mais imediatos na disputa pelo mercado americano, ao ponto da demanda ser em muito superior à oferta do café brasileiro, o que sustentou os preços elevados e rentáveis aos produtores brasileiros.

A expansão do café pela RM Vale/SP foi de elevada relevância política e econômica para o recente Império Brasileiro. Na década de 1830, período em que o Brasil atingiu o primeiro lugar na produção mundial de café, e em 1832 o café tornou-se o principal produto agrícola, inclusive, nos anos de 1837 e 1838, o café passou a representar 53,2% das exportações brasileiras (VALVERDE, 1967).

Assim, o café passou a manter o Estado brasileiro e se tornou elemento decisivo na construção de sociedade.

Na RM Vale/SP, formou-se uma nova elite, os “Barões do Café”, constituindo-se a nobreza rural que influenciava na decisão sobre a vida econômica, política e cultural do Império.

A produção cafeeira era escoada através de pequenas estradas de onde surgiu o termo “tropa de muares” e deu origem às primeiras estradas abertas na época na região da RM Vale/SP, chamada de estradas dos tropeiros, que em 1822 já era denominada de Rodovia dos Tropeiros, nesse mesmo ano com a independência do país, Dom Pedro I, percorreu toda a rodovia em seu primeiro deslocamento de São Paulo ao Rio de Janeiro (MBRAGACOM, 2013). Seu traçado original compreende a linha onde hoje está construída a Rodovia Presidente Dutra, até o quilômetro 36, ainda no estado paulista, onde a Rodovia dos Tropeiros desvia do traçado da atual Rodovia Presidente Dutra para as cidades do conhecido Vale Histórico na divisa dos estados de São Paulo e Rio de Janeiro, então retorna ao traçado da rodovia atual. Com a construção da Rodovia Presidente Dutra, o que restou da Rodovia dos Tropeiros é somente o trecho que envolve o Vale Histórico (atual SP 068), ligando as cidades de Silveiras e Bananal, aliás, muito bem explorada no aspecto turístico pelas cidades daquela região, que até hoje preservam seu perfil histórico para a RM Vale/SP.

Naquela mesma época, não existia nenhum tipo de transporte fluvial nos rios da região inclusive no rio Paraíba do Sul, conforme Ferrão (2004), o que existia eram apenas deslocamentos fluviais locais baseados na atividade de pesca familiar.

Os rios eram utilizados apenas para a irrigação das lavouras e para o uso no consumo humano, por ser considerado inavegável para a época em razão de sua estrutura e pelas fortes correntezas e declives que existem na divisão dos estados de São Paulo e Rio de Janeiro por conta da Serra das Araras, assim, não apresentava grande atratividade em investimentos como meio modal de transporte que justificasse sua realização, até porque sua ligação mais importante era com o Rio de Janeiro onde se apresentavam os maiores obstáculos. Relevante salientar que no território fluminense, o rio Paraíba do Sul era plenamente navegável e muito utilizado para o transporte hidroviário principalmente no escoamento da produção de café da baixada fluminense até a capital do RJ.

Com a chegada das ferrovias, segundo Ferrão (2004) alterou-se o comportamento da gestão das fazendas, pois passou a permitir que os fazendeiros se mudassem para a capital paulista que crescia e se desenvolvia em larga escala naquele período. Esse comportamento foi atribuído à facilidade das ferrovias, e por consequência também as novas facilidades de comunicação como o sistema telegráfico e postal que passou a operar diariamente permitindo contatos diários com os administradores das fazendas, inclusive permitindo envio de relatórios, nascendo assim novas formas de gerenciamento das fazendas.

O surgimento da ferrovia trouxe à RM Vale/SP, oportunidade de crescimento nunca antes ocorrida que gerou a vinda de trabalhadores inicialmente para a construção das próprias linhas férreas, assim, ocorreu o surgimento de vilarejos e crescimentos das cidades que passaram a contar com estações de paradas, essas localidades tiveram o crescimento das atividades comerciais e surgimento de pequenas empresas que passaram a oferecer trabalho e atrair cada vez mais indivíduos de outras regiões do estado e até mesmo do país e imigrantes do exterior interessados em se instalar nessas localidades oferecendo mão de obra, além do que as ferrovias também propiciavam facilidade aos deslocamentos de passageiros.

Ressalta-se a importância das ferrovias que em seu surgimento em 1877 colaborou com crescimento de várias cidades, algumas delas chegaram a alterar a localização dos centros dos municípios para próximo das ferrovias, um grande exemplo disso é a cidade de Caçapava que foi fundada no ano de 1705 e seu centro municipal era onde se denomina na atualidade como “Caçapava Velha” (área onde

está sendo construído o Aerovale – Aeroporto do Vale do Paraíba); então em 13/05/1850 através da Lei Provincial nº 01 transferiu o centro do município para o local onde se localizava a estação ferroviária da cidade, tendo como ponto central do município a capela que hoje se denomina Matriz de São João Batista.

Salutar salientar que não somente a construção das ferrovias foi a protagonista do crescimento da RM Vale/SP, pois naquela época pela importância na produção cafeeira nacional e sua participação fundamental nas exportações foi o que gerou o desencadeamento do crescimento, embora para a produção cafeeira tenha chegado tarde demais, em razão do café que apresentava sinais de declínio.

Acredita-se que o advento das ferrovias surgiu integralmente em razão da demanda por transporte de mercadorias produzidas na RM Vale/SP principalmente o café, que existia na época, e não como um mecanismo que pudesse iniciar o processo de crescimento, fato é, que com a ferrovia, o fluxo de transporte de produção e ganho em produtividade e tempo alavancaram ainda mais o desempenho da RM Vale/SP na sua participação no crescimento econômico brasileiro, inclusive industrial visto que muitas empresas passaram a existir às margens da ferrovia pelo benefício de integração territorial. Comparativamente a importância das ferrovias naquele período foi mais significativa para o país que a importância das rodovias na atualidade.

2.3.2 A Crise de 1929

Ainda antes da crise do café em 1929 é importante registrar que desde o final do século XIX a atividade industrial já existia na RM Vale/SP, em 1886 várias estabelecimentos industriais se desenvolviam paralelamente ao auge do cafeiculturismo, fato é que o conceito de indústria naquela época era muito diferente do que conhecemos hoje.

Segundo Muller (1969), os estabelecimentos industriais da época eram essencialmente de beneficiamento e aproveitamento de produtos agrícolas, ou de aproveitamento de matérias primas locais, com produção destinada estritamente à região, em âmbitos municipais, e em parte da região em que se localizavam. A exceção era a indústria têxtil que já possuía perfil empresarial e mercadológico para a época em razão da decadência da cultura cafeeira na região da RM Vale/SP e sua inserção junto aos centros mais desenvolvidos do país pela construção da Estrada

de Ferro Central do Brasil. O final do período é marcado pela crise do capitalismo mundial, simbolizado pela quebra da Bolsa de Nova Iorque, pela revolução de 1930 no Brasil consolidando assim a indústria têxtil na região. .

A crise de 1929 no Brasil, conhecida também como a crise do café, afetou drasticamente o país, em razão de a crise ter ocorrido na esfera internacional, muitos países compradores do café brasileiro deixaram de comprar, a produção agrícola que estava em grande escala com a crise teve seus preços extremamente rebaixados, assim para que não houvesse uma desvalorização excessiva, o governo brasileiro comprou toda a produção excedente e queimou, assim houve a redução da oferta de café conseguindo manter o preço do principal produto brasileiro naquela época.

Embora a situação da crise tenha alarmado os produtores e trabalhadores naquela época, o evento foi positivo para a economia brasileira, pois com a crise muitos cafeicultores começaram a investir no setor industrial, que como se viu, vinha apresentando insustentabilidade econômica; assim houve um grande crescimento do segmento industrial no país. Importante salientar que a crise de 1929 foi o primeiro evento conhecido da história brasileira onde o Estado interviu no mercado para a gestão da economia do país (MULLER, 1969).

Em razão do franco desenvolvimento industrial da época os industriais aperfeiçoavam a sua organização, e no estado paulista foi fundada em 1928 o Centro das Indústrias de São Paulo - CIESP, tendo como seu presidente Francisco Matarazzo e Roberto Simonsen na vice-presidência e contou com a participação de empresários da região como Felix Guisard, presidente da CTI em Taubaté (CIESP, 2012).

Como consequências dessa organização conquistaram a reforma tarifária de 1929, além de adquirirem força junto ao Estado a fim de propiciar melhorias na malha de transporte de superfície (RICCI, 2006).

Apesar das consequências da crise, a ascensão ao poder de Getúlio Vargas em 1930 gerou um maior reconhecimento da importância da indústria, elevando a influência dos industriais do segmento têxtil e que então passam a colaborar de forma mais intensa na formulação da política governamental (RICCI, 2006).

O surgimento de rodovias como se conhece na atualidade só ocorreu no país na década de 1920, quando, o então governador de São Paulo, Washington Luiz, focava em seu governo na abertura de estradas como diferencial essencial para o desenvolvimento do país, inclusive o Professor Jorge Pimentel Cintra lembra uma frase histórica que marcou o governo de Washington Luiz “*Governar é abrir estradas*”, Cintra lembra que nos tempos da Colônia, só tinham aqueles caminhos precários utilizados por índios e padres, de forma rústica que demandavam enorme dispêndio de tempo (até dias) para percorrê-las.

No governo de Washington Luiz (de 1926 a 1930), surgem as duas primeiras rodovias, a que ligava a capital de São Paulo à cidade de Campinas e a que ligava a capital à cidade de Itú; essas rodovias serviram de modelo para todas as demais então surgidas. A primeira rodovia pavimentada surgiu apenas em 1928, ligando a capital do Rio de Janeiro à cidade de Petrópolis, nessa época Washington Luiz já era o presidente do Brasil, aquela rodovia na atualidade faz parte do trecho que liga a capital fluminense à cidade de Belo Horizonte, chamada também de BR 040 (CINTRA, 2013).

A primeira ligação rodoviária nos moldes que se conhece na atualidade entre as capitais São Paulo e Rio de Janeiro foi a Rodovia Presidente Dutra, construída ainda no governo de Washington Luiz, inaugurada em 1928, a rodovia era de pista simples de dois sentidos, e seu traçado utilizou o mesmo traçado da então rodovia dos tropeiros. Sua construção foi na época não apenas uma exigência dos industriais do “Centro das Indústrias do Estado de São Paulo” (DNIT – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES).

Naquela época em que a indústria assumia as rédeas do crescimento e desenvolvimento econômico na região RM Vale/SP, o transporte de superfície, só era atendido pelo modal rodoviário, o transporte de navegação fluvial, estava considerado extinto e a decadência do transporte ferroviário, se concentrava agora em algumas poucas viagens alavancadas por poucos empresários da época que necessitavam de interligações entre o estado de Minas Gerais e a Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte Paulista e à capital de São Paulo com o objetivo de usar a rota para chegar até o porto de Santos.

No âmbito da RM Vale/SP, outras rodovias de ligação intermunicipais começaram naquela época a serem melhores exploradas, contudo, eram ainda

rudimentares e não pavimentadas o que gerava muito tempo na percorrida de suas extensões. Essas rodovias foram construídas seguindo o traçado das antigas trilhas dos índios do passado que habitavam a região e das já comentadas estradas dos tropeiros (DNIT – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES).

Assim, destacam-se nesse contexto conforme DER-SP (2013) as Rodovias:

- SP-042: São Bento do Sapucaí – Sul de Minas Gerais
- SP-050: São José dos Campos – Monteiro Lobato – Campos do Jordão
- SP-046: Santo Antonio do Pinhal - Eugenio Lefèvre
- SP-048: Rodovia Lorena-Itajubá (Lorena - Piquete)
- SP-052: Cruzeiro - Divisa MG (Túnel)
- SP-054: Queluz - Divisa RJ (Dir. Itamonte/MG)
- SP-055: Rodovia Padre Manuel da Nóbrega (Ubatuba - Itariri)
- SP-058: Cachoeira Paulista – Cruzeiro
- SP-062: Estrada Velha Rio - São Paulo (Eugênio de Melo-Cachoeira Paulista)
- SP-064: Rodovia do Resgate (Bananal - Barra Mansa)
- SP-065: Rodovia D. Pedro I (Campinas-Jacareí)
- SP-066: Rodovia Henrique Eroles (São Paulo - São José dos Campos)
- SP-068: Cachoeira Paulista - Areias - Bananal - Divisa RJ (Poso Seco)
- SP-070: Rodovia Ayrton Senna e Carvalho Pinto (São Paulo-Taubaté)
- SP-077: Rodovia Nilo Máximo (Jacareí - Salesópolis)
- SP-088: Rodovia Pedro Eroles (Arujá- Paraibuna)
- SP-099: Rodovia dos Tamoios (São José dos Campos - Caraguatatuba)
- SP-103: Caçapava – Jambeiro
- SP-121: Redenção da Serra - Natividade da Serra
- SP-123: Rodovia Floriano Rodrigues Pinheiro (Taubaté - Campos do Jordão)
- SP-125: Rodovia Oswaldo Cruz (Taubaté-Ubatuba)
- SP-131: Perequê - Ilhabela - Ponta das Canas
- SP-132: Pindamonhangaba – Piracuama
- SP-153: São Luís do Paraitinga – Lagoinha
- SP-171: Guaratinguetá - Cunha - Divisa RJ
- SP-183: Piquete - Vila Embaú (Cachoeira Paulista)
- SP-221: São José do Barreiro - Parque Nacional da Bocaina

- SP-247: Bananal - Sertão da Bocaina - Divisa RJ
- BR-101: Rio Santos
- BR-116: Presidente Dutra

Importante salientar que embora a quantidade de rodovias na RM Vale/SP seja expressiva (trinta), a maior parte delas surgiu ao longo do período abordado e teve pouca participação no crescimento e desenvolvimento da região, assumindo mais o papel de ligação entre cidades de forma a proporcionar mobilidade, contudo, nas últimas décadas com a expansão populacional nos grandes centros da RM Vale/SP, diversas ações foram implementadas com o objetivo de melhorar a capacidade viária da região, a exemplo, aconteceu a reforma da Rodovia Osvaldo Cruz, a duplicação da Rodovia Tamoios e da Rodovia Dom Pedro I e a ampliação da Rodovia Airton Sena com o prolongamento ligando à Rodovia Carvalho Pinto.

2.3.3 Os Anos Dourados: Década de 50 a 80

O auge do desenvolvimento rodoviário se deu somente nas décadas de 40 e 50 no governo Juscelino Kubitschek, o governo de JK adotou o lema de Washington Luis e com a mudança da capital para Brasília originou um grande plano rodoviário para ligação da capital a todas as regiões do país, e ainda pelo advento da indústria automobilística, com base no investimento externo, que tinha na produção de automóveis a força motriz para alavancar a expansão da malha rodoviária, pela sua mobilidade e sedução causada na sociedade brasileira.

A fundação da Petrobrás que passou a produzir asfalto (1954) e a criação de impostos através do Fundo Rodoviário Nacional (1946); destinados à criação de estradas também contribuiu com impulso à expansão das rodovias.

Conforme a Teoria dos Polos Econômicos a participação de um tipo de indústria como a automobilística permite efeitos de escala ou de arraste por atrair empresas de autopeças, componentes elétricos, lubrificantes, etc. É nessa estratégia de atração de capitais e geração de empregos, as ferrovias que tiveram seu auge no ciclo do café, foram sucateadas e desprezadas de vez em favor do rodoviarismo: ou seja, do movimento de substituição das ferrovias por rodovias, um dos maiores ideais do governo JK, certamente em consonância com os investimentos externos que o antecedeu e proporcionou a fundação da Petrobrás

que passou a produzir asfalto (1954) e a criação de impostos através do Fundo Rodoviário Nacional (1946); destinados à criação de estradas também contribuiu com impulso à expansão das rodovias, inclusive pela produção de asfalto.

Nesse período a RM Vale/SP, passou a receber incentivos e investimentos fortes do Estado e do exterior, pois na RM Vale/SP foram instaladas quatro grandes indústrias automobilísticas, a montadora Volkswagen, Willys, Ford e a General Motors (GM), o que demonstra a atenção e a importância que a RM Vale/SP tinha do governo federal, assim as estradas da RM Vale/SP de maior relevância nas ligações interestaduais e entre grandes cidades da região da época, antes ainda primitivas e sem pavimentação foram atendidas com o programa nacional de pavimentação.

Na década de 70, a redução de investimentos no setor rodoviário causou a degradação do sistema viário e nessa mesma época então, o governo estadual, passou a suprir as demandas de pavimentação de estradas e rodovias na RM Vale/SP, pressionados por empresários conhecidos e fortes exportadores que exigiam melhor malha rodoviária na RM Vale/SP para a continuidade da contribuição ao crescimento do país.

Porém, o processo de pavimentação no programa estadual foi muito mais lento e burocrático desagradando os empresários da época.

2.3.4 Contexto Nacional do Sistema Rodoviário

De acordo com a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, a malha rodoviária brasileira, até 2010, contava com mais de um milhão e 744 mil quilômetros, segmentados em rodovias federais, estaduais e municipais, porém desse número apenas 164 mil quilômetros estão pavimentados, as rodovias não pavimentadas se concentram em sua maior parte nas regiões norte e nordeste, entretanto mais nas regiões de menor densidade demográfica, hoje 58% da carga transportada no país são realizadas através das estradas.

Assim apenas 22,04% das estradas e rodovias brasileiras são pavimentadas; graças ao moroso programa estadual de pavimentação da época. Na RM Vale/SP,

muito poucas estradas ainda permanecem sem pavimentação em razão da sua importância econômica.

A falta de um fluxo contínuo de investimentos pesando na esfera de política pública gerou a situação atual comum aos brasileiros, ou seja, rodovias perigosas, esburacadas e mal sinalizadas. As estradas pavimentadas permitem o acesso barato e rápido de pessoas e mercadorias aos pontos mais remotos de uma nação.

De utilidade indiscutível para indivíduos, sociedade e, principalmente, para a economia em qualquer período da história, o deslocamento por via terrestre transformou-se no principal meio de transporte de médias e longas distâncias do mundo contemporâneo.

Devido à atenção do governo estadual, o estado de São Paulo é o que tem as rodovias melhores e mais conservadas do país, e a RM Vale/SP, também registra esse predicado, contudo, há que se pensar em ampliação, visto que algumas das estradas da RM Vale/SP, já se encontram estranguladas e não suportam mais o tráfego intenso para deslocamentos, fato é, que o próprio governo estadual reconhecendo essa demanda planejou e já iniciou, por exemplo; a duplicação da Rodovia SP – 099 (Rodovia dos Tamoios), além, de ter construído nas recentes décadas as Rodovias SP-070 - Rodovia Ayrton Senna / Rodovia Carvalho Pinto (São Paulo - Taubaté) e a Rodovia SP-123 - Rodovia Floriano Rodrigues Pinheiro (Taubaté - Campos do Jordão).

Segundo o Ministério dos Transportes, a malha viária nacional é composta por uma estrutura de traçado que buscou atingir todos os cantos da nação, assim foram codificadas e se compõe da seguinte forma:

- Rodovia Radial (000-099): a estrada funciona radialmente, a partir de Brasília;
- Rodovia Longitudinal (100-199): a rodovia foi construída no eixo norte-sul;
- Rodovia Transversal (200-299) a rodovia foi construída no eixo leste-oeste;
- Rodovia Diagonal (300-399): a rodovia foi construída de forma diagonal;
- Rodovia de Ligação (400-499): a rodovia interliga outras importantes rodovias.

Porém a malha de transporte rodoviário focou o crescimento econômico em sua essência já que buscava atender ao parque industrial brasileiro em franca expansão, que como já vimos na observação referente aos Anos Dourados iniciados pela gestão federal de JK alavancou a vinda de empresas automobilísticas ao país (SANTOS, 1978).

Assim, grandes, médias e pequenas empresas eram atendidas por rodovias não somente para o escoamento da produção para o mercado interno e externo, mas também para o recebimento de matérias primas e insumos, além é claro para o deslocamento humano. Outro fator importante e considerável foi que com a construção de rodovias como forma de propiciar estrutura de transporte às indústrias, o movimento de novas instalações de novas indústrias gerou novas concentrações de outras médias e pequenas indústrias fornecedoras das indústrias de maior porte, esse modelo denominado Clusters, ou seja; empresas de mesmas características que se comunicam, alavancou o crescimento e desenvolvimento de muitas cidades do país que então margeavam a malha rodoviária brasileira, até porque empresas necessitavam de mão de obra nessas localidades e atraíam novos habitantes que aumentavam não só a densidade demográfica dessas cidades, mas também o consumo propiciando crescimento econômico (SANTOS, 1978).

Ainda que muitas cidades margeadas pelas rodovias do país cresceram e se desenvolveram substancialmente, outras localizadas nas mesmas regiões, porém um pouco distantes dos traçados das estradas brasileiras não acompanharam esse mesmo crescimento e desenvolvimento, então fica clara mais uma vez, a importância da malha de transporte de superfície para o desenvolvimento nacional, pois, é visível a aplicação da Teoria de Economia Espacial nessa análise, já que as cidades que mais cresceram e se desenvolveram, ou seja, as que estavam localizadas exatamente nos traçados das rodovias foram os objetivos de instalação das empresas e indústrias em razão das facilidades logísticas dessas localidades proporcionadas exatamente pelas rodovias, nesse contexto a oferta de trabalho aumentou substancialmente proporcionando renda, consumo e crescimento.

Assim, cidades menos próximas das rodovias não alçaram resultados expressivos no quesito crescimento porque não tiveram estrutura logística para receber empresas, o que houve foi um benefício relativamente pequeno de

aproveitamento da mão de obra dessas cidades nos grandes centros instalados às margens das rodovias, contudo, na questão da oferta de mão de obra o mais comum ocorrido foi a migração dos indivíduos das cidades não localizadas às margens das rodovias para as cidades atendidas pelas mesmas, dessa forma podiam trabalhar nas empresas sem a preocupação de deslocamentos intermunicipais diários para irem e voltarem ao trabalho, esse fenômeno é perceptível nas maiorias das cidades nesse contexto, visto que suas populações em determinados momentos da história diminuíram (SANTOS, 1978).

Conforme informação divulgada pelo IBGE, a partir do Censo Demográfico de 1970, municípios com menos de 20 mil habitantes sofreram esvaziamento na década de 70 e voltaram a crescer anos mais tarde, os municípios entre 250 e 500 mil habitantes e os com população superior a 2 milhões de habitantes foram os municípios que nas três décadas cresceram com maior constância e com incrementos sólidos, porém em décadas posteriores tiveram seu crescimento em escala muito menor e com retração em seu dinamismo; essa análise naturalmente justifica o fenômeno causado pelo surgimento da malha de transporte de superfície.

Relevante considerar outro aspecto importante gerado na construção da atual malha de transporte de superfície na história brasileira, que foi a geração de grande quantidade de postos de trabalhos para a efetiva construção de cada modal (ferroviário, rodoviário e o que existiu de fluvial), essa geração de trabalho também contribuiu com o crescimento e desenvolvimentos das cidades próximas as linhas de cada modal (DNIT - MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES).

No fim da década de 1960 e início de 1970, o Brasil passa por um processo de desconcentração econômica do centro sul para as demais regiões do país. E é impossível não atribuir parte desse movimento à malha de transporte de superfície nacional que, como apresentado, teve sua participação até mesmo involuntária nesse processo. Particularmente no estado de São Paulo esse movimento ocorreu da capital para o interior, cidades medianas foram essenciais nesse processo de equilíbrio territorial no processo de reestruturação produtiva (SANTOS, 1978).

Segundo Diniz (2000), em seu livro: *“A Nova Configuração Urbano-Industrial no Brasil”*, o processo de desconcentração produtiva regional da indústria propiciou o crescimento de diversas cidades médias no âmbito nacional que recebiam

atividades e indivíduos que permitiam o crescimento da economia local e regional, no que se enquadra a RM Vale/SP.

No início do período republicano iniciam-se estudos técnicos em planos de transportes de superfície que conseqüentemente subsidiou a concretização da malha de transporte nacional, porém, os planos eram desenhados de forma independente para cada modal. Em 1934 o país adotou formalmente um Plano Geral de Viação, porém, a cultura de planejamento sistêmico e recorrente só se iniciaria após a 2ª guerra mundial e se consolidaria no início da era militar (DNIT - MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES).

A Constituição de 1934 ainda priorizava a navegação no âmbito nacional, mas já preceituava o estabelecimento de um plano nacional ferroviário e de estradas de rodagem, e propunha regulamentar o tráfego rodoviário interestadual. E que dispunha de algumas premissas: (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - PLANO DE VIAÇÃO).

- Ligar a Capital Federal a uma ou mais capitais dos diferentes Estados;
- Ligar qualquer via de comunicação da rede federal a qualquer ponto de nossa fronteira com os países vizinhos;
- Constituir vias de transporte ao longo da fronteira, a menos de 200 km de distância;
- Atender a exigências de ordem militar.
- Ligar entre si dois ou mais troncos de interesse geral, com o objetivo de estabelecer, por caminho mais curto, comunicações entre duas ou mais unidades da federação.

O aumento progressivo da frota nacional de automóveis, distribuída por todo o país, implicou na criação pelo Governo de um órgão dentro da estrutura do Ministério de Viação e Obras Públicas para cuidar especificamente das rodovias. Assim, em 1937, foi criado o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem – DNER. Nesse mesmo ano o novo órgão apresentou um plano de viação, acentuando a política rodoviária em detrimento à ferroviária, sem grande repercussão. (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - PLANO DE VIAÇÃO).

3 MÉTODO

Para desenvolvimento do presente trabalho foi utilizado o método exploratório e documental que se baseou numa interpretação entre possíveis diferenças e ou semelhanças de pontos de vista de acadêmicos estudiosos da Teoria de Economia Espacial buscando associações com o comportamento do crescimento da RM Vale/SP ao longo de sua história, comprovado com resultados de crescimento apresentados por indicadores econômicos, populacionais e geográficos através de mapas da região que validam a identificação da ocorrência dos diversos fenômenos da Teoria de Economia Espacial na RM Vale/SP.

Ainda buscando abordar o crescimento ao longo da história da RM Vale/SP, esse trabalho busca historiar os ciclos econômicos vivenciados na região para comprovar sua associação à Teoria de Economia Espacial.

Conforme LAKATOS e MARCONI (2009), a pesquisa exploratória e documental abrange toda a bibliografia já tornada pública que tenha relação com o tema do estudo (publicações avulsas, boletins, jornais, revistas, livros, pesquisas, monografias, teses, material cartográfico, rádio, gravações em fita magnética, filmes, televisão, dentre outros).

O período histórico analisado compreende desde a época do auge do café passando pela crise do café em 1929 e pela era conhecida como Anos Dourados (1950 a 1980), até o ano de 2010 em razão de ser esse período o de maior crescimento e desenvolvimento econômico na RM Vale/SP também com o objetivo de historiar a evolução da RM Vale/SP ao longo de sua história no período escolhido.

A RM Vale/SP foi escolhida para esse trabalho, pelo intenso e desigual crescimento e desenvolvimento vivido no período selecionado e pela sua participação no crescimento e desenvolvimento nacional e ainda pela sua relação com os fenômenos da Teoria de Economia Espacial.

Os resultados foram baseados em dados secundários, ou seja, em informações apresentadas com base em dados divulgados pelo IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística) no caso do PIB, da entidade EMPLASA (Empresa Paulista de Planejamento de Transporte), nos casos dos mapas das rodovias, da mancha urbana, da cobertura vegetal, das matas remanescentes, dos gráficos de: total de segmentos econômicos, por segmento econômico (comércio,

indústria e serviços), Índice de Desenvolvimento Humano – IDH, Taxa Geométrica de Desenvolvimento Anual, Densidade Demográfica, Índice Paulista de Responsabilidade Social (Riqueza Municipal e Longevidade), da entidade SEADE – Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados e Estatística do Estado de São Paulo, no caso da Renda *Per capita* e da Fundação das Indústrias do Estado de São Paulo – FIESP, no caso do Índice de Desempenho da Estrutura de Transporte – IDT/FIESP e da matriz de utilização dos modais.

Importante registrar que embora o trabalho visa utilizar a nova configuração da Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte Paulista – RM Vale/SP os resultados em gráficos são apresentados na configuração utilizada pelo IBGE, ou seja, por microrregiões dentro da mesorregião de São José dos Campos em razão dos dados base geradores dos gráficos serem apresentados nessa configuração, pois a RM Vale/SP é uma região metropolitana muito recente, onde através da Lei Estadual 1166/2012 de 09 de janeiro de 2012 foi criada, não havendo dados agrupados nesta configuração.

Os resultados apresentados em mapas se encontram configurados por municípios por terem somente essa possibilidade de geração de resultados, ainda não há dados disponíveis na nova configuração da RM Vale/SP.

4 TIPO DE PESQUISA

O tipo de pesquisa a ser utilizado é o Exploratório e Documental referente aos diversos pontos de vista de acadêmicos estudiosos dos fenômenos da Teoria de Economia Espacial, com análise do comportamento econômico através de indicadores populacionais e de mapas geográficos.

4.1 ÁREA DE REALIZAÇÃO

A pesquisa foi realizada na literatura tornada pública e em órgãos públicos de cidades que compõe a RM Vale/SP e na literatura acadêmica de discussão referente aos fenômenos da Teoria de Economia Espacial.

A população abrangida baseou-se nas cidades que compõe a RM Vale/SP e foi dividida em duas frentes correlacionadas: as das cidades beneficiadas com o fenômeno na Teoria de Economia Espacial e as cidades não beneficiadas por ela.

4.2 INSTRUMENTO

Os instrumentos utilizados tratam-se da própria captura de literatura acadêmica disponível sobre o assunto e estudos de resultados secundários através de mapas da geográfica da RM Vale/SP e resultados de indicadores econômicos da extraídas do Instituto EMPLASA, cujo tratamento se deu através softwares, planilhas e gráficos.

4.3 DADOS DA PESQUISA

A definição de vários autores dentre os quais Milton Santos, colabora na compreensão do fenômeno ocorrido na RM Vale/SP, na qual em razão da construção de rodovias como a Rodovia Presidente Dutra e a Rodovia Rio Santos, gerou um fenômeno de grande crescimento e desenvolvimento das cidades cortadas por essas rodovias ou que as margeiam, enquanto outras cidades das mesmas regiões menos próximas simplesmente estagnaram no crescimento e desenvolvimento e ou até encolheram. Cidades como São José dos Campos, Jacareí, Taubaté, Guaratinguetá atraíram indústrias, cresceram e se desenvolveram em grande escala adquirindo perfil semelhante a grandes metrópoles, e outras

próximas, mas não às margens da rodovia como São Luiz do Paraitinga, Monteiro Lobato, Jambuí, Silveiras e Areias, que não conseguiram o mesmo sucesso econômico no aspecto crescimento. Essa observação reforça a importância da malha de transporte de superfície, que facilita a instalação de novas empresas no uso da malha de transporte como elemento de suas cadeias de suprimentos, focando redução de custos e flexibilidade nos transportes de seus produtos e insumos.

Ressalta-se que as cidades com cultura urbano-industrial pré-existente se configuram pelo assentamento de capitais vindos da expansão capitalista pós II Guerra Mundial, antes do governo JK.

Esse fenômeno gera diversos outros problemas inexistentes nas cidades menos próximas, pois esse crescimento quase sempre ocorre de forma desordenada e sem planejamento adequado dos governos municipais e estaduais, fato é que o crescimento urbano de cidades às margens de rodovias, hidrovias e ferrovias, quase sempre gera complexidades de transportes, o que se constata na atualidade se tornando a questão da mobilidade uma das principais preocupações do mundo moderno. Na RM Vale/SP isso é plenamente visível nas cidades que margeiam e que são cortadas pela Rodovia Presidente Dutra, o crescimento desordenado gera prejuízos ao trânsito em razão da mobilidade urbana que quase sempre gera sobrecarga de trânsito às rodovias, essas cidades acabam utilizando essas rodovias como avenidas extensoras do trânsito local, algumas cidades constroem vias marginais para evitar a sobrecarga no trânsito da rodovia, contudo, inevitavelmente ainda há sobrecarga por serem de velocidade expressa e com desempenho de maior velocidade veicular.

Conforme artigo publicado na Revistas Científicas da América Latina, el Caribe, España y Portugal Sistema de Información Científica por VIEIRA (2009), a RM Vale/SP, em razão do crescimento e desenvolvimento, também teve suas cidades mortas.

[...] “Entretanto, no início do século XX, as cidades pareciam caminhar para o ostracismo, conforme descrição feita por Monteiro Lobato em “Cidades Mortas”. Na segunda metade do século XX, principalmente a partir da década de 60, a região, impulsionava por algumas cidades, tornou-se um dos principais centros industriais do Brasil. Esse crescimento foi decorrente, dentre outros fatores, da conformação natural do vale, da indução da rodovia Presidente Dutra e da política de desconcentração da grande São Paulo, promovida pelos governos Estadual e Federal” (VIEIRA, 2009).

No mesmo artigo Vieira (2009) apresenta importantes descrições das microrregiões da mesorregião do Vale do Paraíba Paulista (RM Vale/SP) e em especial a microrregião de Bananal, o autor definiu como uma região onde prevalece uma atividade agrícola de subsistência, embora tenham sido as cidades mais ricas no Vale do Paraíba Paulista (RM Vale/SP) durante o ciclo do café, mas não conseguiram manter essa posição.

A microrregião de Campos do Jordão é descrita por Vieira (2009) como possuidora de forte atividade agropecuária de subsistência no final do século XIX. No mesmo período, a cidade de Campos do Jordão foi importante centro de tratamento de tuberculose, pelo clima ameno da região serrana. Atualmente, o crescimento econômico da microrregião é impulsionado pela atividade de turismo.

A microrregião de Caraguatatuba é descrita pelo mesmo autor como detentora de atividade econômica principal o turismo litorâneo. Nos últimos anos, têm crescido as atividades portuárias e petroquímicas no município de São Sebastião, pela instalação do terminal da Petrobras, com isso, ocorreu um forte crescimento do PIB da região.

Sobre a microrregião de Guaratinguetá Vieira (2009), descreve como tendo obtido bom e notável desempenho econômico durante o ciclo do café. Conta com várias atividades industriais nos setores metal mecânico, alimentos e químicos. Nas últimas décadas, transformou-se em grande centro de turismo religioso, com destaque para as cidades de Aparecida, Cachoeira Paulista e, mais recente, Guaratinguetá. É a segunda microrregião mais rica da mesorregião, mas apresentou nas últimas três décadas do século XX, baixos indicadores de evolução econômica.

Referente à microrregião de Paraibuna, o autor, em sua análise, ressalta que os municípios dessa microrregião estão situados no entorno da represa formada pelos rios Paraitinga e Paraibuna, que dão origem ao rio Paraíba do Sul. Esses municípios contam com uma economia agropecuária de subsistência e com poucas atividades industriais e de serviços, exceto o município de Jambuí, onde se instalaram várias indústrias ao longo da Rodovia dos Tamoios, em 1990, gerando nesse município destacada arrecadação do PIB.

Sobre a microrregião mais rica da RM Vale/SP (São José dos Campos), Vieira (2009) diz que ocorreu concentração espacial da renda propiciada com a presença de uma significativa atividade industrial. Nessa microrregião estão instaladas grandes empresas multinacionais, que promovem grande crescimento econômico das atividades terciárias.

Das cidades anteriores o “vazio” de São José dos Campos foi contemplado com maiores investimentos, principalmente públicos, civis e militares, com menores custos e resistências locais, Além da expansão da RM Vale/SP, juntamente com Campinas, Santos e Sorocaba.

A RM Vale/SP, criada em 2012 é o formato de organização administrativa e geográfica mais atual e utilizado como área de abrangência de estudo dessa dissertação, e permite o planejamento e a gestão de conjunto de municípios com integração territorial, econômica e demográfica e para isso utilizou-se de pré-requisitos que os municípios possuem que os tornam de perfis parecidos e assim poder agrupá-los. Segundo a EMPLASA (2011), as características são: continuísmo da mancha urbana (conurbação), presença de estruturas de porte regional (hospitais; ensino superior público, centros de distribuição, shoppings centers, indústrias do segmento tecnológico, etc), perfil do PIB dos municípios, dimensão das taxas de crescimento da população urbana, e fluxos pendulares recebidos.

Em razão de sua dimensão e sua composição em 39 municípios, a RM Vale/SP não preenche todas essas necessidades em todos os municípios, pois em sua maioria os municípios não atendem parte dessas necessidades.

Assim, os resultados que serão apresentados focalizam as bases de comprovação do crescimento, através de indicadores econômicos e de mapas geográficos da região, conforme demonstrado no Quadro1.

Microrregiões:	Municípios:
Bananal	Arapeí, Areias, Bananal, Queluz, S J Barreiro e Silveiras.
Campos do Jordão	Campos do Jordão, Monteiro Lobato, Santo Antonio do Pinhal e São Bento do Sapucaí.
Caraguatatuba	Caraguatatuba, Ilhabela, São Sebastião e Ubatuba.
Guaratinguetá	Aparecida, Cachoeira Paulista, Canas, Cruzeiro, Guaratinguetá, Lavrinhas, Lorena, Piquete, Potim, Roseira.
Paraibuna	Cunha, Jambeiro, Lagoinha, Natividade da Serra, Paraibuna, Redenção da Serra e São Luiz do Paraitinga.
São José dos Campos	Caçapava, Igaratá, Jacareí, Pindamonhangaba, Santa Branca, São José dos Campos, Taubaté e Tremembé.

Quadro 1: Divisão das Microrregiões, conforme IBGE, cidades, 2009
Fonte: IBGE – Cidades, 2009.

Uma informação importante da RM Vale/SP é o resultado do Produto Interno Bruto – PIB, que para análise utiliza-se nessa dissertação a divisão por microrregiões da RM Vale/SP, conforme o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, cidades, 2009.

Conforme Vieira (2009), seu estudo apontou a diferenciação do crescimento do PIB na RM Vale/SP, na qual se constata que municípios de microrregiões cortadas pela rodovia Presidente Dutra, tiveram muito maior crescimento econômico que demais regiões da RM Vale/SP, a Tabela 1, apresenta esse comportamento:

Tabela 1: Desempenho do PIB nas décadas em análise por microrregiões:

Microrregião:	1970	1985	2000	Variação em %	
				1970/1985	1985/2000
Bananal	49.268	55.139	88.815	11,92	61,07
Campos do Jordão	78.922	187.668	298.161	137,79	58,88
Caraguatatuba	163.589	517.366	1.250.424	216,26	141,69
Guaratinguetá	916.688	2.072.626	2.037.587	126,10	(-)1,69
Paraibuna	111.902	171.148	359.970	52,94	110,33
São José Campos	2.541.446	14.251.745	22.610.287	460,77	58,65
VPP (RM Vale)	3.861.795	17.255.692	26.645.275	346,83	54,41
São Paulo (Município)	122.107.479	305.881.358	370.818.991	150,50	21,23
Brasil	285.371.930	834.135.629	1.101.254.900	192,30	32,02

Fonte: Adaptado de Vieira, 2009.

Analisando o desempenho do PIB na RM Vale/SP entre as décadas de maior crescimento e desenvolvimento (1970 a 2000), constata-se essa disparidade regional, embora, deva se considerar que a RM Vale/SP, foi a região que mais cresceu no país e no estado neste período muito em razão da instalação das empresas automobílicas complementando o plano do governo JK relativo ao rodoviarismo e pela criação do centro de tecnologia e ciência em São José dos Campos.

Dessa forma, fica possível identificar o crescimento localizado na RM Vale/SP com base principalmente na presença das Rodovias Presidente Dutra e Rio Santos; na mesma região outros municípios que são menos próximos das rodovias não atraíram tantos fenômenos econômicos que pudessem ser suficientes para que seus crescimentos se pareassem as cidades mais desenvolvidas, o que mais uma vez aponta a importância de uma malha de transporte de superfície para os municípios que a possui.

A RM Vale/SP, localizada no eixo São Paulo – Rio abrange as terras que se formam ao longo da calha do rio Paraíba do Sul e as encostas das serras da Mantiqueira e do Mar, já constatado que sua disposição geográfica, associado ao traçado da ferrovia que corta a região somada a Rodovia Presidente Dutra (considerada a principal rodovia do país) e a Rodovia Rio Santos, proporcionam níveis diferenciados de evolução econômica como se viu ao longo da história da RM Vale/SP. Essa excelente característica gerou um intenso surto de industrialização e de urbanização desde a década de 1960.

Contudo, outros municípios localizados nas encostas das serras do Mar e da Mantiqueira ainda permanecem reféns ao setor primário da economia, gerando constante êxodo rural regional e conseqüentemente o empobrecimento de suas populações. Por sua vez, a ligação da RM Vale/SP ao desenvolvimento por ciclos econômicos de característica agrária como no período do café que certamente alterou a estrutura social e gerou prestígio e poder político à região, em âmbito nacional, proporcionou o cenário de importância no desenvolvimento do país que se viu na era do café e se vê na atualidade.

Outro aspecto interessante ocorrido na região da RM Vale/SP é com relação à Renda *Per capita*, na qual nas microrregiões da RM Vale/SP o comportamento dos resultados desse indicador econômico apresenta suas características que podem ser associadas à malha de transporte de superfície, mas também devem ser utilizadas outras definições acadêmicas como a definição das cidades-regiões, das APLs e dos Clusters; assim apresentamos o resultado desse indicador na Tabela 2 abaixo:

Tabela 2: Desempenho da Renda *Per Capta* de 2000 a 2010, análise por microrregiões:

	2000	2010	Varição em %	IDH 2010
Microrregião:				
Bananal	R\$ 195,74	R\$ 438,36	123,84	0,724
Campos do Jordão	R\$ 262,82	R\$ 556,20	111,62	0,769
Caraguatatuba	R\$ 302,60	R\$ 645,00	113,15	0,759
Guaratinguetá	R\$ 240,99	R\$ 569,61	136,36	0,769
Paraibuna	R\$ 183,23	R\$ 482,78	163,48	0,751
São José Campos	R\$ 320,90	R\$ 727,70	126,76	0,792
VPP (RM Vale) - MÉDIA	R\$ 251,04	R\$ 569,94	127,03	0,760
RM Campinas	R\$ 395,92	R\$ 940,68	137,59	0,775
RM Baixada Santista	R\$ 381,89	R\$ 805,52	110,92	0,795
RM Sorocaba	R\$ 328,50	R\$ 717,63	118,45	0,740

Fonte: SEADE.GOV (2010)

Para análise dos resultados, de renda *Per capita* foi realizado o deflacionamento considerando as taxas de inflação no país de 9,73% na década de 2000 e de 0,49% na década de 2010, conforme apresentado pela Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas – FIPE¹; assim, as variações entre as regiões parecem não evidenciar tanto a associação do crescimento da RM Vale/SP em relação à malha de transporte de superfície, contudo, se analisarmos os resultados por sub-regiões, apenas no ano de 2000, constata-se que as regiões cortadas pela malha de transportes de superfície são as que mais apresentaram evolução, a sub-região de Caraguatatuba, que compreende todos os quatro municípios do litoral norte, que pela sua característica turística litorânea e pela presença de uma refinaria de petróleo atrai população de outras regiões do estado paulista e do país, de classes sociais mais elevadas em período de veraneio o que eleva o padrão da renda *Per capita* na sub-região e também pode ser associada à malha de transporte de superfície em razão de ser atendida pela Rodovia Rio Santos.

Entretanto em relação aos resultados de 2010, fica plenamente associável o desempenho por microrregiões em relação à malha de transporte de superfície, ficando a variação entre os dois períodos insociáveis à malha de transporte de superfície isso devido ao comportamento dos resultados do ano 2000 em razão de naquela medição ainda persistir muito das características vocacionais de cada microrregião (turismo, cultural, turismo de praia, etc).

Em relação ao Índice de Desenvolvimento Humano – IDH constata-se que as microrregiões cortadas ou próximas à Rodovia Presidente Dutra, possuem melhor desempenho nesse indicador (Microrregião: Guaratinguetá – 0,769 e São José dos Campos – 0,792). Os municípios com melhor desempenho são: Taubaté (0,800), Piquete (0,801), São José dos Campos (0,807) e Tremembé (0,834); os municípios com pior desempenho são: Arapeí (0,680), Areias (0,697) e Potim (0,697).

Outro aspecto interessante nos resultados de 2010 é a possível influência das APLs, Cluster e Cidades-regiões na composição do resultado, no desempenho das respectivas rendas *Per capita*.

Para melhor associação de resultados dos indicadores econômicos de crescimento das sub-regiões e cidades da RM Vale/SP apresenta-se imagem de

¹ FIPE: Fonte: <https://brasilfatosedados.files.wordpress.com/2010/12/5-4-1.png> (Acesso em 03/07/2015).

mapas geográficos que comprovam a espacialidade geográfica que associa o movimento de crescimento da RM Vale/SP com os fenômenos da Teoria de Economia Espacial, conforme Figura 1.

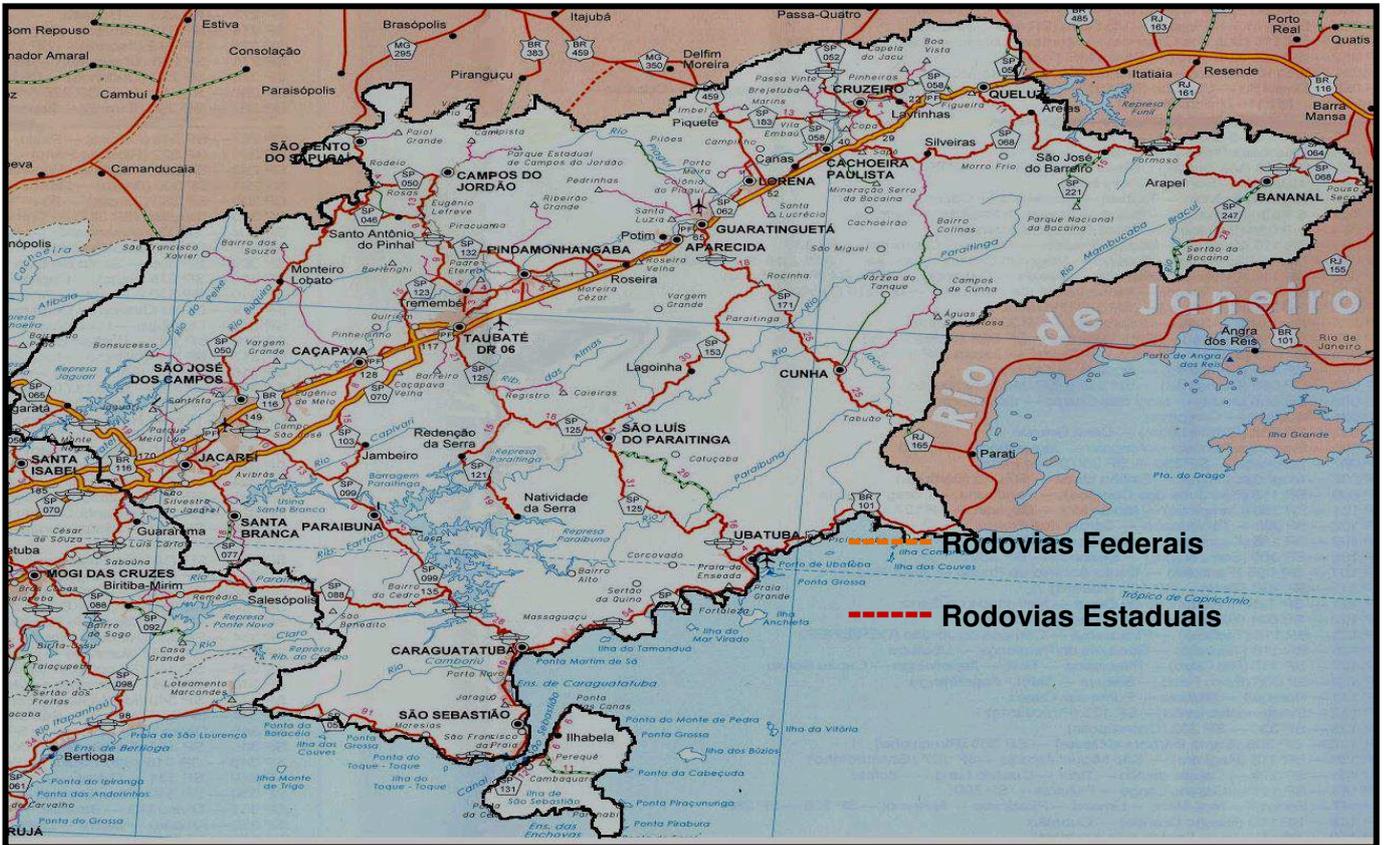


Figura 1: RM Vale/SP e Suas Rodovias:
Fonte: EMPLASA.SP.GOV (2011).

A Figura 2 apresenta o comportamento do Produto Interno Bruto – PIB (IBGE) da RM Vale/SP medido no ano de 2011, onde se destaca que as microrregiões da RM Vale/SP que possuem os maiores resultados são aquelas cortadas pela rodovia Presidente Dutra.

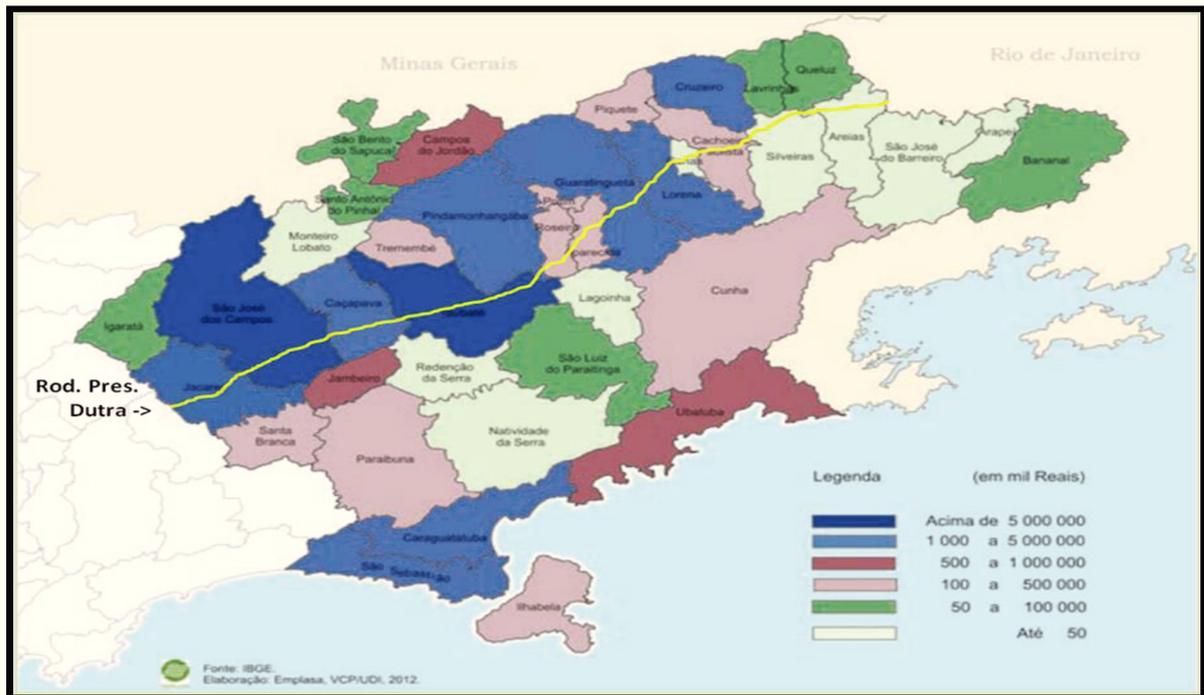


Figura 2: PIB *Per Capta* dos Municípios da RM Vale/SP
 Fonte: EMPLASA.SP.GOV (2011).

Essa característica geográfica pode ser associada à importância da existência de uma malha de transporte de superfície para o crescimento de uma região, levando-se em consideração a promoção da infraestrutura de transporte propiciada por ela, dessa forma alavancando o crescimento econômico de qualquer cidade e ou região que dela se beneficie.

Evidentemente, outros fenômenos da Teoria de Economia Espacial contribuem e complementam o entendimento dos resultados dos fenômenos gerados.

A Figura 3 apresenta a mancha urbana destacada na cor azul, na qual fica nítida estar diretamente associada ao traçado da rodovia Presidente Dutra, onde, mais uma vez, se comprova a importância da malha de transporte de superfície como agente relevante para o crescimento das cidades e ou regiões.

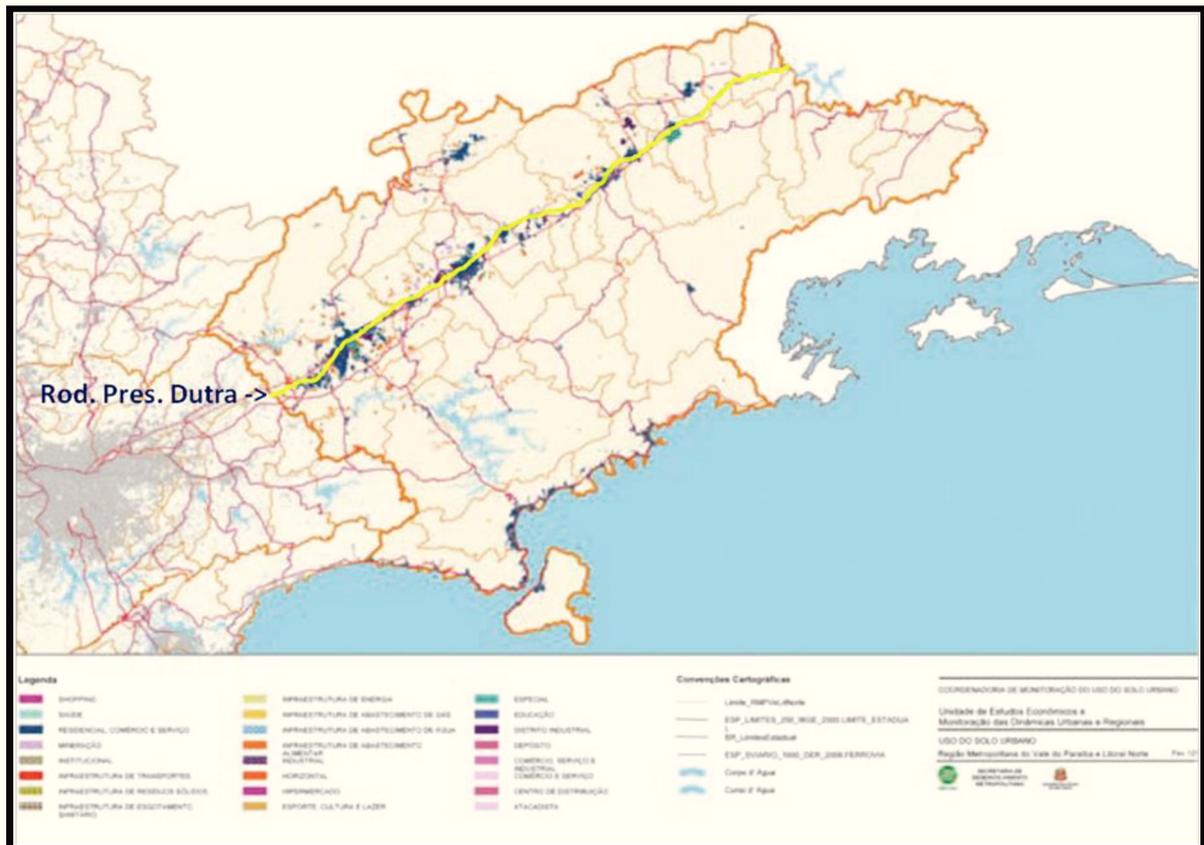


Figura 3: Mancha Urbana
 Fonte: EMPLASA.SP.GOV (2011).

Assim, ressaltando, mais uma vez, que a análise dessa associação necessita da complementação de diversos outros fenômenos abrangidos pela Teoria de Economia Espacial, no qual, efetivamente pelos privilégios de sua localização beneficiaram o crescimento da RM Vale/SP. Importante ressaltar que a mancha urbana expressa na Figura 3 corresponde ao traçado atual da Rodovia Presidente Dutra, que por sua vez, percorre também o traçado original da ferrovia muito utilizada no auge do período do café, e a mancha urbana presente no litoral norte pode ser associada à presença da Rodovia Rio Santos.

Deve-se lembrar que, certamente, a configuração geográfica expressa na Figura 3 teve a participação do período colonial nos tempos áureos da cafeicultura.

Um fator muito importante e característico na RM Vale/SP é a sua relevância no aspecto ambiental, que o torna diferenciado de outras regiões do país, principalmente pela importância da mata atlântica, que possui enorme riqueza e diversificado ecossistema que embora limite a produção rural à subsistência e diminui sua participação no abastecimento regional. Sabe-se que hoje a

rodovias de maior importância para esse crescimento é visível a mancha de desmatamento nos dias atuais, conforme apresentado na Figura 5:

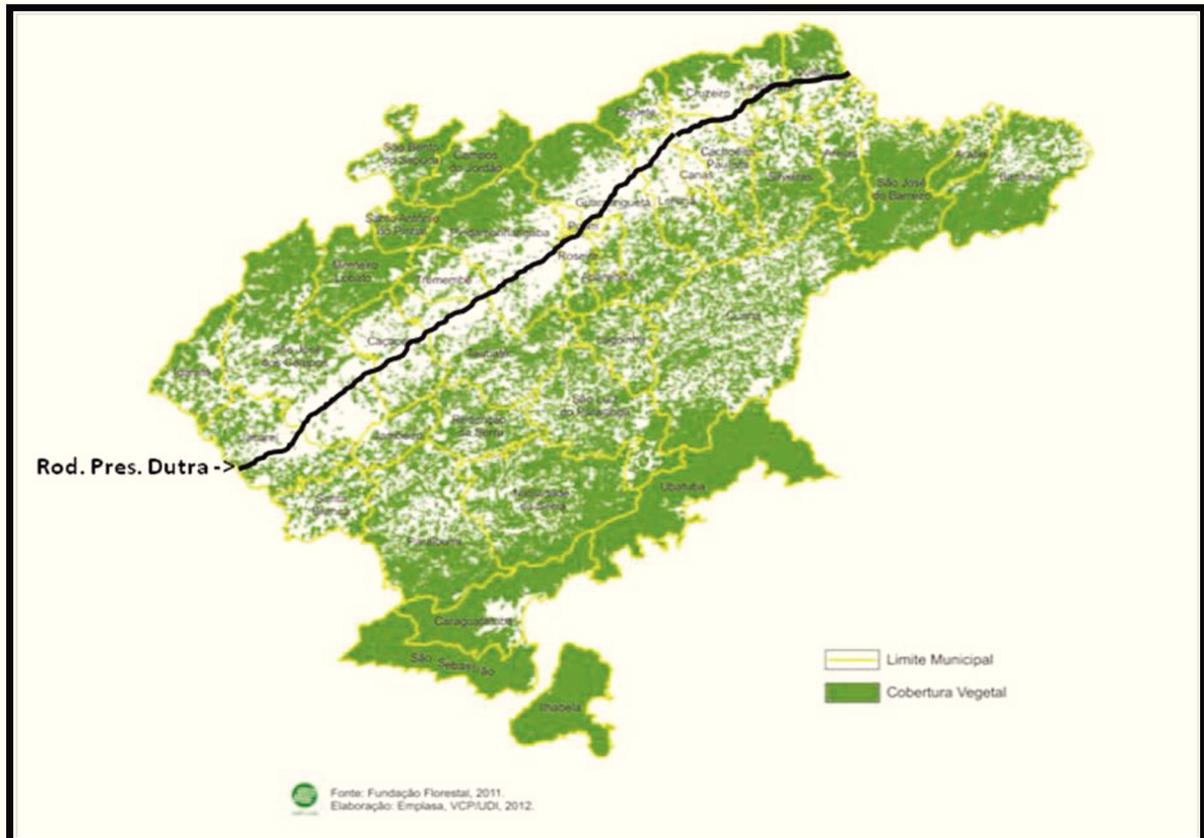


Figura 5: Cobertura Vegetal na RM Vale/SP
Fonte: EMPLASA.SP.GOV (2011).

A RM Vale/SP tem hoje 24 unidades de conservação ambiental, uma necessidade que surgiu pra frear o avanço dos prejuízos ao meio ambiente, assim se observa um enorme passivo ambiental causado pela urbanização, onde o crescimento das cidades e regiões necessariamente interfere na mancha verde da cobertura vegetal, o que contrapõe as figuras anteriores, pois no traçado das rodovias Presidente Dutra e Rio Santos houve mais urbanização e, conseqüentemente, diminuição da mancha verde, ou, cobertura vegetal, conforme Figura 6.

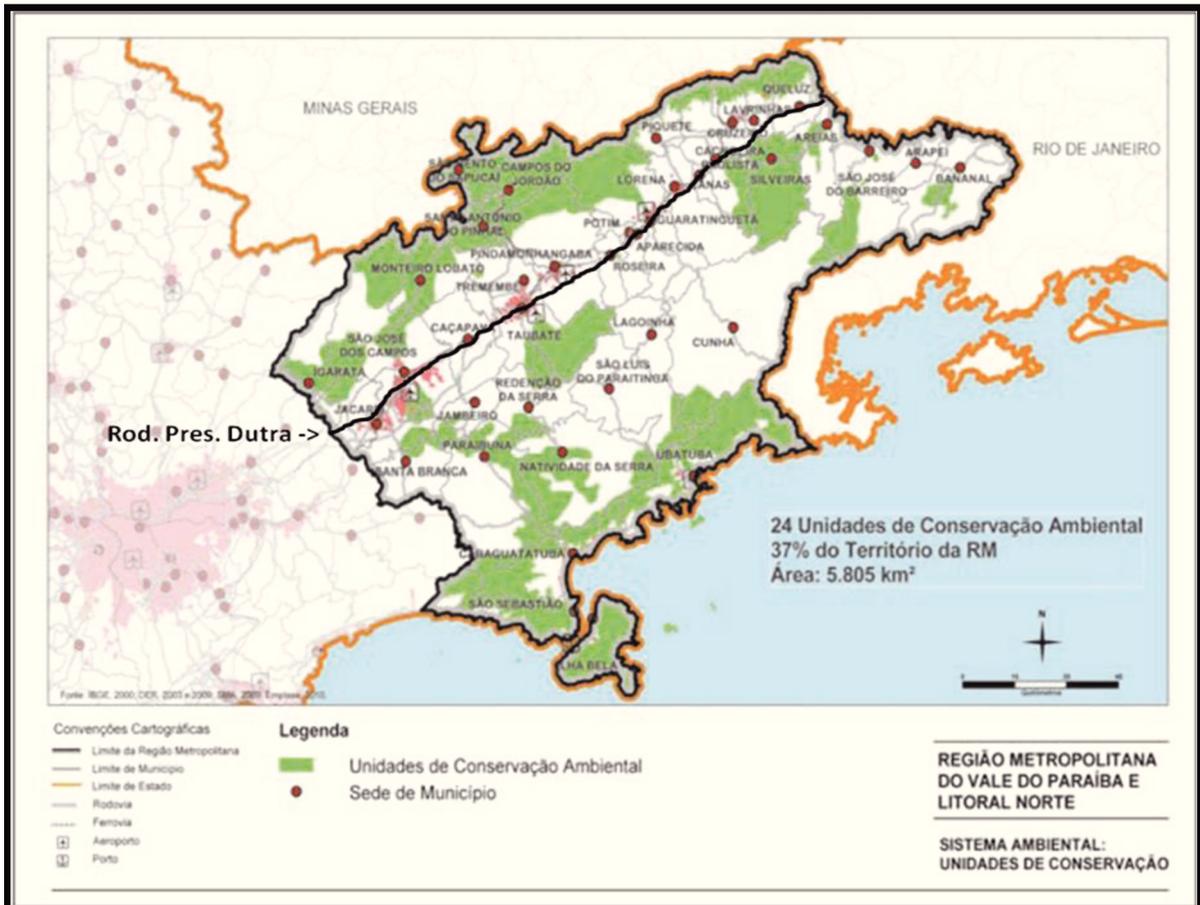


Figura 6: Matas Remanescentes na RM Vale/SP
Fonte: EMPLASA.SP.GOV (2011).

As áreas verdes, pela sua relevância na atualidade, estão amparadas pelas Unidades de Conservação Ambiental, uma demanda de alta relevância nos últimos tempos gerou essa estrutura de controles ambientais.

A RM Vale/SP, ao longo de sua história de crescimento, ensejou enormes áreas de desmatamento, interferindo diretamente nas matas nativas de maior importância para o estado de São Paulo e para o país, a Serra da Mantiqueira e a Serra do Mar.

É necessário compreender que crescimento econômico, interfere diretamente no uso espacial do solo através de urbanização, todo esse processo gera desmatamento, todavia, nos dias atuais, se faz emergente e necessário estudos de planejamento urbano de forma a propiciar os chamados crescimentos sustentáveis de forma a manter o patrimônio ambiental afetado drasticamente nos últimos séculos.

Importante salientar que a região composta pela cidade de Cunha e dos municípios vizinhos aparece como desmatada, porém, possui características rurais, esse fenômeno se deve principalmente ao cultivo de eucaliptos, nessa região.

Ainda para compor os resultados sobre o estudo realizado, foram extraídas diversas informações de indicadores econômicos da RM Vale/SP, referentes aos segmentos industriais, agropecuários, comerciais, de serviços, etc; aos as quais são apresentadas a seguir com os devidos comentários.

Uma das informações mais importantes que se pode correlacionar o crescimento de uma região ou município e os diferenciar de demais regiões ou municípios é a quantidade de estabelecimentos por setores de atividades que movem a economia dessa região ou município, conforme apresentado no Gráfico 1.

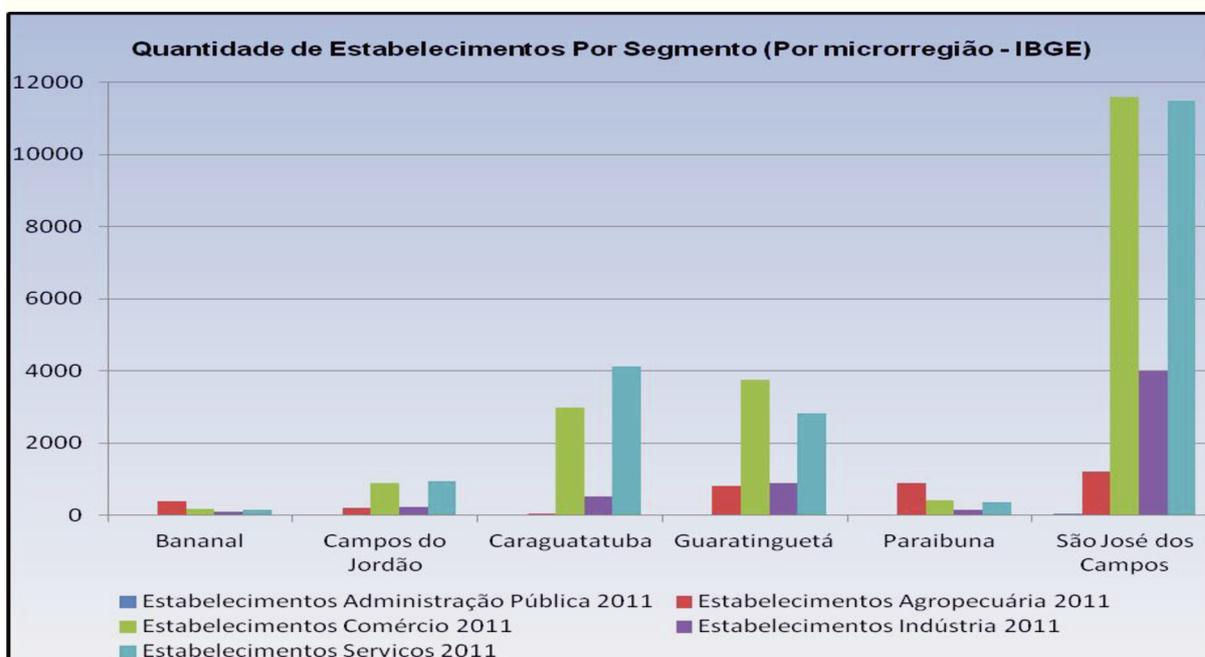


Gráfico 1: Quantidade de Estabelecimentos Por Segmento (Por microrregiões do IBGE):
Fonte: EMPLASA.SP.GOV (2011).

Observa-se ainda que conforme Gráfico 1 na RM Vale/SP a quantidade de estabelecimentos por setores se diferencia em quantidade nas cidades cortadas pela rodovia Presidente Dutra, as microrregiões de Guaratinguetá e São José dos Campos possuem quantidade muito maior de estabelecimentos em todos os setores do que nas demais regiões, conforme pode ser observado, contudo, a microrregião de Caraguatatuba se destaca certamente pela característica única dentre as demais microrregiões da RM Vale/SP pelo enorme perfil de turismo litorâneo/praieiro e

principalmente em razão da Petrobrás instalada no município de São Sebastião, isso aliada a presença da Rodovia Rio Santos.

A microrregião de Caraguatatuba tem também outra característica importante para justificar seu forte crescimento, que é o polo petroquímico e a existência do porto de São Sebastião, de extrema importância para a RM Vale/SP, para o estado de São Paulo e para o país.

Outra leitura do mesmo gráfico é a maior quantidade de estabelecimentos comerciais e de serviços nas microrregiões cortadas pela Rodovia Presidente Dutra, efetivamente correlacionada à existência dessa malha de transporte de superfície muito importante para o crescimento e desenvolvimento da RM Vale/SP.

Com relação ao setor industrial a microrregião de São José dos Campos é a de maior quantidade de indústrias e assim, pode-se correlacionar ao fato da cidade de São José dos Campos ter sido desde o início a década de 1940 um importante polo militar e de pesquisas do país, com a instalação do Centro Técnico Aeroespacial – CTA e o Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais - INPE.

É relevante registrar que outras microrregiões da RM Vale/SP também possuem atividades industriais, contudo, considera-se inexpressiva e irrelevante enquanto caracterização de atividade econômica propulsora de crescimento.

Em contrapartida, nas microrregiões de Bananal e Paraibuna a quantidade de indústrias é muito menor às demais microrregiões, porém, nessas duas microrregiões o setor mais expressivo é o agropecuário, o que as difere das demais microrregiões, podendo ressaltar a sua correlação das distancias em relação à rodovia Presidente Dutra e ou à Rodovia Rio Santos, o que pode ser associado à malha de transporte de superfície através dos fenômenos da Teoria de Economia Espacial que permite maior crescimento e desenvolvimento.

Nos conceitos abordados com relação a bairros rurais, as microrregiões de Paraibuna e Bananal se enquadram exatamente nesses conceitos pela sua enorme atividade agropecuária, evidentemente pela vasta área verde de plantio e pela escassez de segmentos das atividades comerciais e industriais, acabam assim, sendo a atividade econômica possível de sustentabilidade social.

Analisando somente o segmento de serviços, se observa que as microrregiões de São José dos Campos, Guaratinguetá, Caraguatatuba e Paraibuna demonstram crescimento no período analisado (2004 a 2011), no qual é relevante destacar a microrregião de Caraguatatuba que, novamente, em razão de sua característica de turismo praieiro e ainda a existência do polo petroquímico e o porto de São Sebastião, que movimentam naquela cidade uma forte e estruturada rede de serviços, e ainda, em especial, se destaca a microrregião de Paraibuna que, embora na análise do gráfico anterior não tenha apresentado a mesma tendência, neste setor, se observa em evolução no período apresentado em razão da proximidade das maiores cidades da RM Vale/SP que são: São José dos Campos e Taubaté, atuando como microrregião de municípios suporte ao crescimento das cidades maiores no setor de serviços, conforme Gráfico 2.

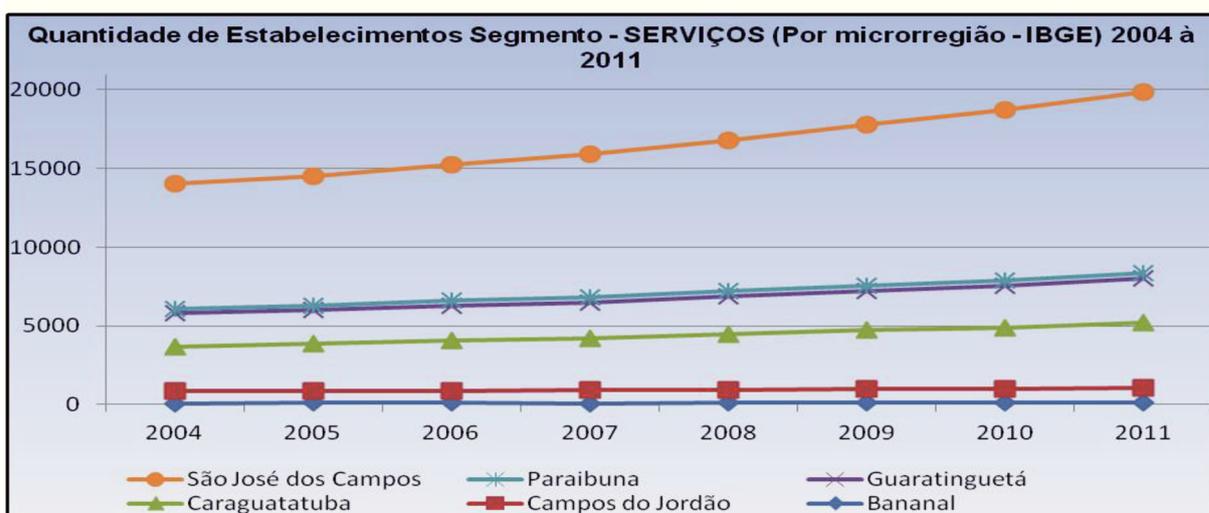


Gráfico 2: Quantidade de Estabelecimentos Segmento – Serviços (Por microrregiões do IBGE) 2004 a 2011

Fonte: EMPLASA.SP.GOV (2011).

Entretanto, as microrregiões de Bananal e Campos do Jordão apresentam estagnação no período apurado, muito em razão das penalidades por se localizarem geograficamente distantes da rodovia Presidente Dutra.

Com relação ao segmento comercial, três microrregiões apresentam estagnação no período apurado, sendo a microrregião de Caraguatatuba apresentando uma leve tendência à elevação no final do período apurado, conforme Gráfico 3.

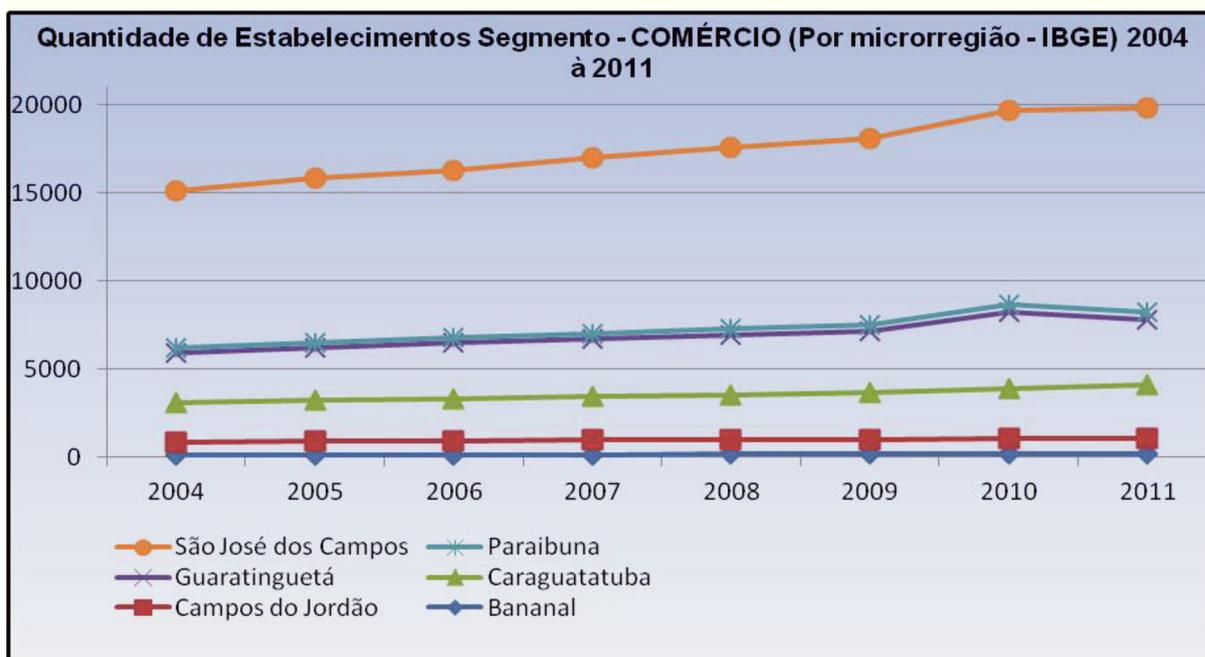


Gráfico 3: Quantidade de Estabelecimentos Segmento – Comércio (Por microrregiões do IBGE) 2004 a 2011

Fonte: EMPLASA.SP.GOV (2011).

As microrregiões de São José dos Campos, Guaratinguetá e Paraibuna, apresentaram elevação de quantidade de estabelecimentos do segmento comercial, ao longo do período apurado, sendo a microrregião de Paraibuna, mais uma vez, caracterizada pelo perfil de suporte às microrregiões maiores e mais desenvolvidas.

Destaca-se que o gráfico para as três microrregiões, que demonstraram aumento ao longo do período apurado, apresenta no ano de 2010 uma leve queda na mesma proporção para essas três microrregiões o que pode ser associado à crise econômica global de 2010 que gerou impacto também em âmbito nacional.

A presente dissertação não pretende analisar a crise econômica percebida em 2010, por não oferecer disparidades relevantes merecedoras de análise acadêmica nesse momento da análise da Teoria de Economia Espacial na RM Vale/SP.

Com relação ao segmento industrial, a microrregião de São José dos Campos foi a que mais apresentou crescimento ao longo do período analisado evidentemente pela sua característica predominantemente industrial e pela estratégia do Estado nas décadas passadas de descentralização das atividades econômicas e promoção de migração populacional para a cidade de São José dos Campos, entretanto; as

microrregiões de Paraibuna, Caraguatatuba e Guaratinguetá apresentam crescimento moderado mais pra tímidos, conforme apresentado no Gráfico 4.

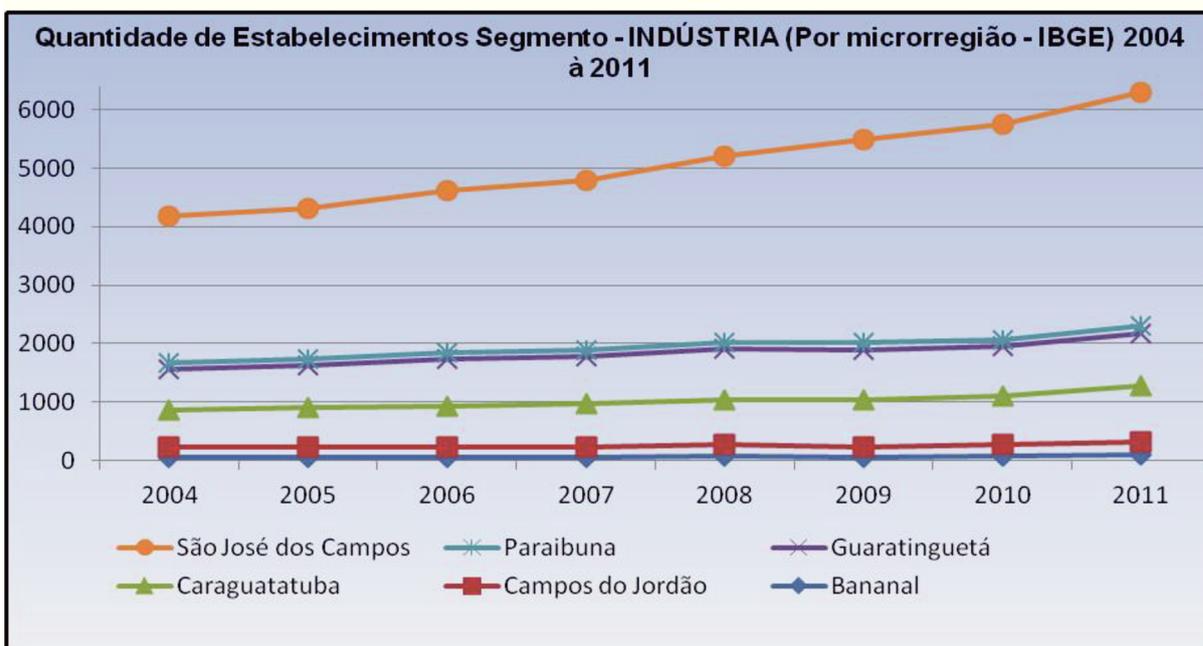


Gráfico 4: Quantidade de Estabelecimentos Segmento – Indústrias (Por microrregiões do IBGE) 2004 a 2011

Fonte: EMPLASA.SP.GOV (2011).

As microrregiões de Campos do Jordão e Bananal apresentaram estagnação em todo o período analisado, em razão da distância da rodovia Presidente Dutra que efetivamente tem sua relevância nesse comportamento comprovando a associação proposta neste trabalho entre a evolução da Teoria de Economia Espacial com a malha de transporte de superfície.

Relevante ressaltar que a microrregião de Campos do Jordão registrou atividade industrial, embora muito incipiente para a análise, mas principalmente em razão do apelo turístico daquele município que propiciou alavancagem para a atividade comercial em razão desse turismo.

O Gráfico 5 apresenta o quantitativo de estabelecimentos considerando todos os segmentos, e nele as mesmas tendências ocorridas nos demais gráficos se repete, no qual a microrregião de São José dos Campos continua apresentando evolução constante durante o período apurado e com quantitativo muito maior em relação as demais microrregiões da RM Vale/SP.

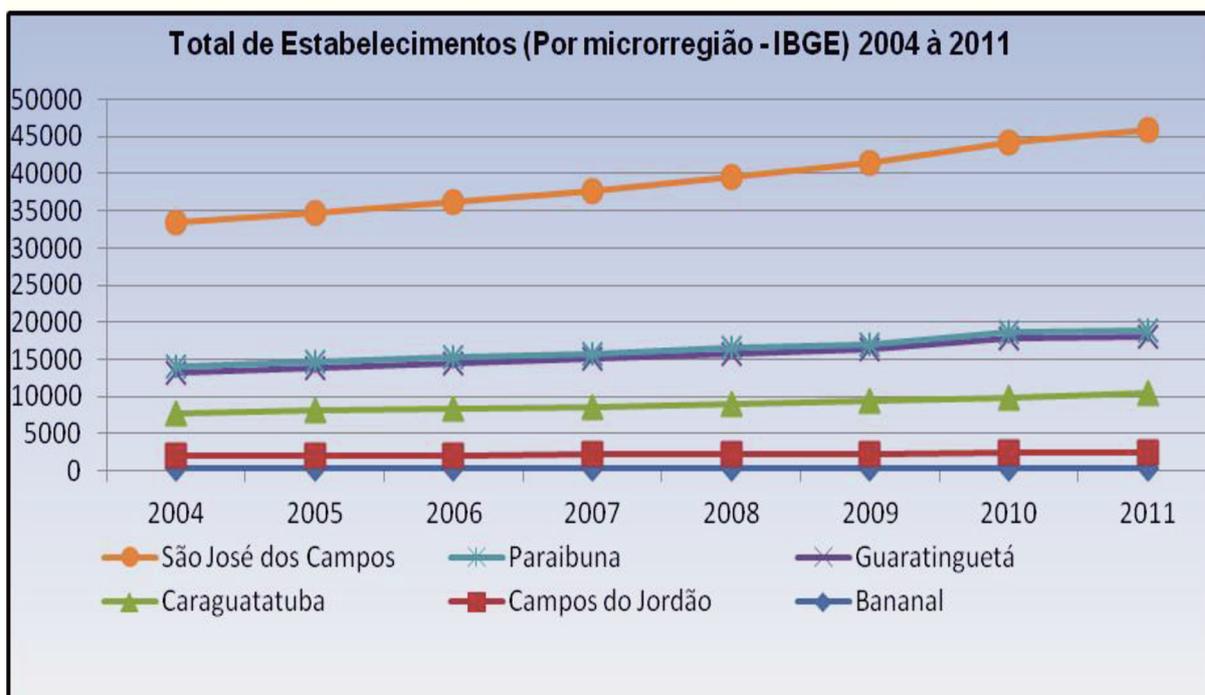


Gráfico 5: Quantidade de Estabelecimentos Segmento – Todos (Por microrregiões do IBGE) 2004 a 2011

Fonte: EMPLASA.SP.GOV (2011).

No Gráfico 5, em que são apresentados os resultados quantitativos considerando todos os segmentos, se constata que no período mensurado as microrregiões de Bananal e Campos do Jordão não apresentam nenhuma tendência, com cenário total de estagnação, as demais microrregiões possuem tendência à elevação no quantitativo de segmentos com destaque para a microrregião de São José dos Campos com crescimento mais elevado nos anos apurados.

O Gráfico 6 apresenta o resultado do Índice de Desenvolvimento Humano das microrregiões do IBGE na RM Vale/SP nos anos de 2000 e 2010, no qual conclui-se que, com o crescimento econômico das cidades e microrregiões não necessariamente implica na geração de desenvolvimento humano, inclusive constata-se na medição que o índice regride em todas as microrregiões da RM Vale/SP em igual proporção.

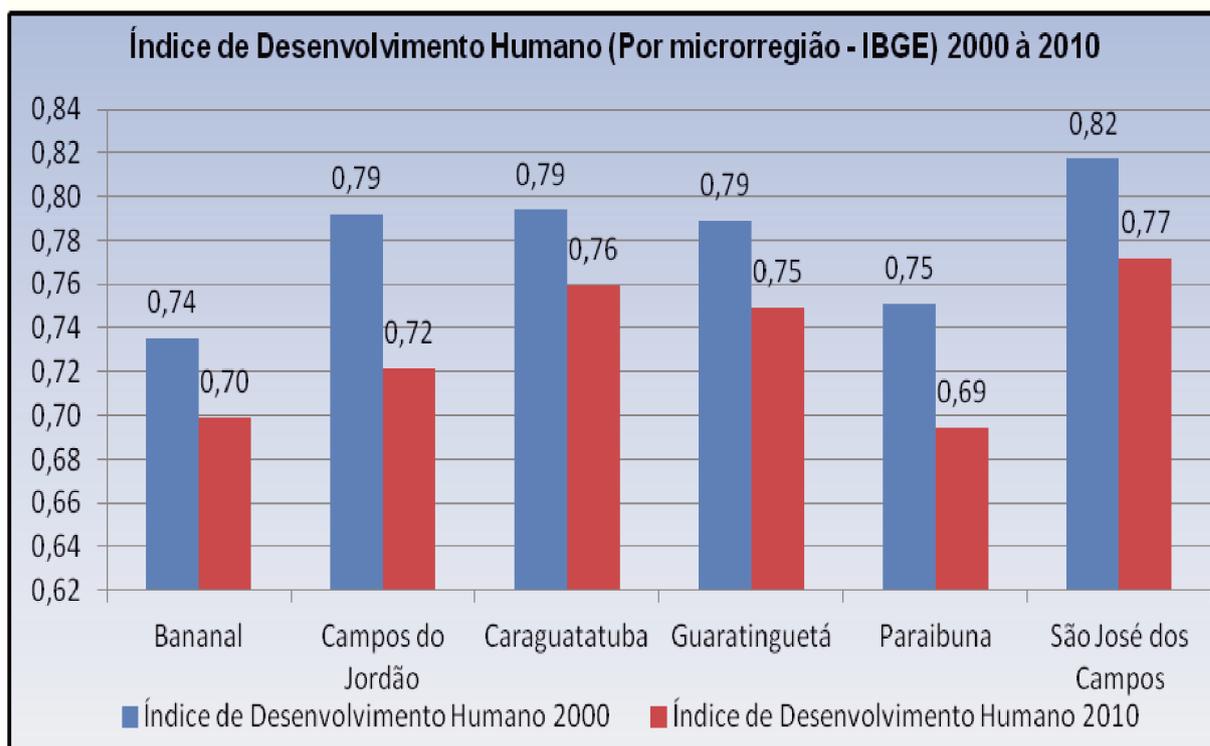


Gráfico 6: Índice de Desenvolvimento Humano (Por microrregiões do IBGE) 2000 e 2010
 Fonte: EMPLASA.SP.GOV (2011).

Observa-se no Gráfico 6, a microrregião de São José dos Campos com o maior índice de desenvolvimento humano entre as microrregiões da RM Vale/SP nas duas décadas apuradas (2000 e 2010), porém, em 2010 em todas as microrregiões da RM Vale/SP ocorrem quedas nos resultados do IDH, embora de forma proporcional aos seus respectivos desempenhos, pode-se associar a fenômenos externos à região da RM Vale/SP de aspectos macro socioeconômicos, em razão de grande econômica mundial.

Outra informação interessante e relevante a apresentada no Gráfico 7 (embora já apresentada de forma diferenciada nas figuras 3 e 4) é a taxa de crescimento geométrico anual por décadas na qual se constata as maiores taxas de crescimento nas microrregiões de São José dos Campos, Guaratinguetá, Caraguatatuba e Campos do Jordão, na qual, as duas primeiras microrregiões permite-se associar à malha de transporte de superfície em razão da forma característica industrial e nas microrregiões de Caraguatatuba e Campos do Jordão é possível atribuir ao enorme crescimento do segmento turístico que as transformou

em cidades destinos primários de pessoas de todo o país e do mundo e ainda na microrregião de Caraguatatuba devido ao grande investimento da Petrobrás.

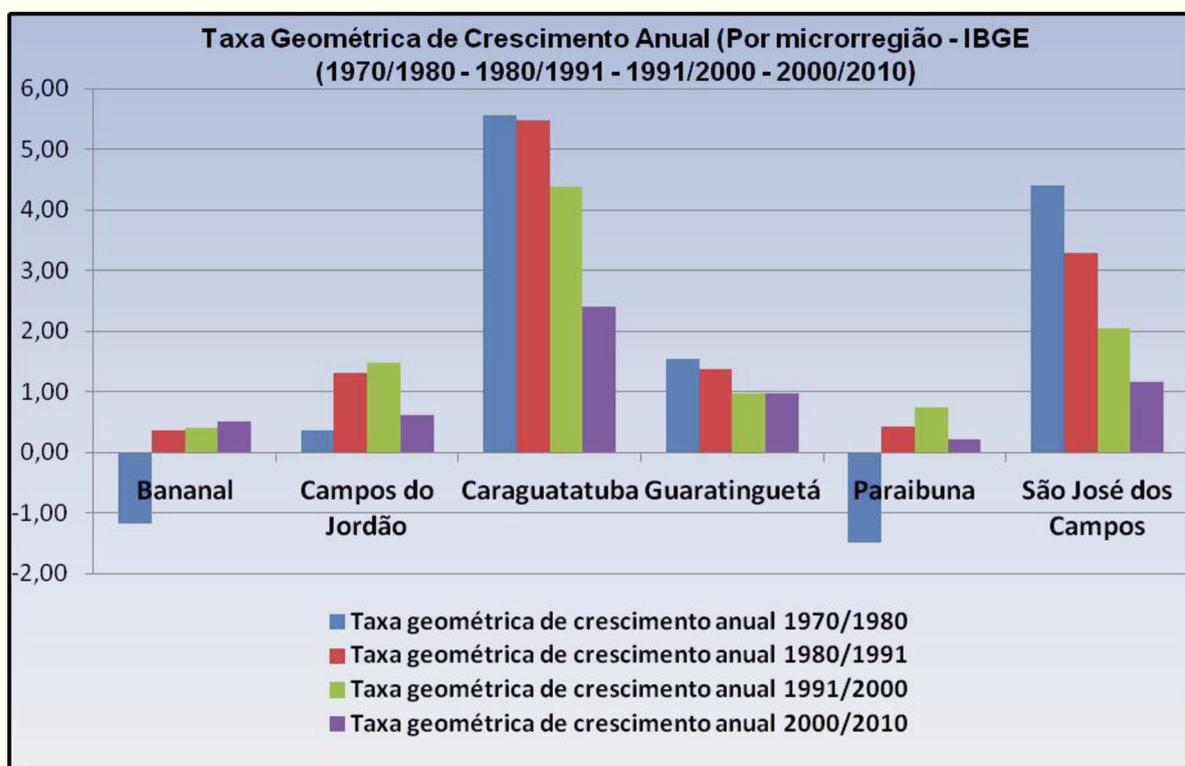


Gráfico 7: Taxa Geométrica de Crescimento Anual (Por microrregiões do IBGE) de 1980 a 2010
Fonte: EMPLASA.SP.GOV (2011).

As microrregiões de Bananal e de Paraibuna tiveram menores taxas de crescimento no início do período analisado, ocorrendo inclusive em determinadas décadas taxas negativas, ou seja, encolhimento das populações dessas microrregiões, o que se permite associar à distância da malha de transporte de superfície de importância como a rodovia Presidente Dutra, contudo, caminhou-se para outras atividades e estabeleceu-se como área de preservação ambiental, principalmente entre as década de 1970 à 1980 período esse, de elevada expansão industrial.

Salienta-se que em todas as microrregiões houve decréscimo das taxas de crescimento nas últimas décadas; por razões diversas que não serão analisadas nesse trabalho por não ser alvo dessa dissertação.

O Gráfico 8 configurado por microrregiões pelo IBGE, certamente, é a estrutura de informações que melhor comprova o crescimento das microrregiões de São José dos Campos, Guaratinguetá, Caraguatatuba e Campos do Jordão; onde essas duas últimas, comprovadas pelo forte potencial turístico que as mantêm em

crescimento; as duas primeiras microrregiões seguramente associadas à malha de transporte de superfície atestando a evolução da Teoria de Economia Espacial, através de seus fenômenos, associada à malha de transporte de superfície, o que é corroborado pela estagnação do crescimento das microrregiões de Bananal e Paraibuna, localizadas distantes da principal rodovia da RM Vale/SP a rodovia Presidente Dutra.

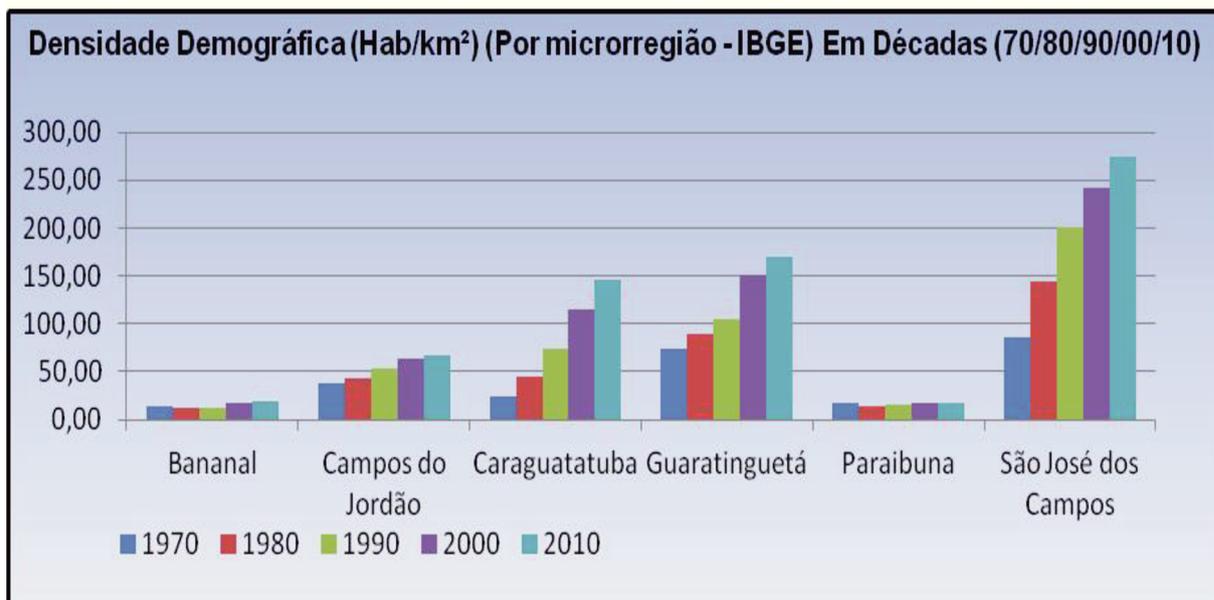


Gráfico 8: Densidade Demográfica – Hab./km² (Por microrregiões do IBGE) de 1970 a 2010 por décadas

Fonte: EMPLASA.SP.GOV (2011).

Observa-se no Gráfico 9, nas três microrregiões que tiveram maior desempenho, que houve crescimento populacional no período apresentado de forma mais acelerada, crescimento mais que o dobro nas três microrregiões (Caraguatatuba, Guaratinguetá e São José dos Campos) o que significa que o aumento de estabelecimento de todos os segmentos nessas regiões se associa ao aumento populacional causado principalmente pela migração de indivíduos de outras localidades do país e até mesmo do exterior em busca, quase sempre, de trabalho e qualidade de vida, o que permite ser associado também à importância da malha de transporte de superfície para essas microrregiões.

Nas microrregiões com menor crescimento (Bananal, Campos do Jordão e Paraibuna) constata-se que, embora tenha ocorrido crescimento no período apurado, esse crescimento de forma mais lenta que nas demais regiões, o que parece significar que esse aumento foi em maior parte devido aos herdeiros nascidos da

própria população dessas localidades, não se tratando de migração de habitantes de outras localidades.

No Gráfico 9, observa-se que o resultado do Índice Paulista de Responsabilidade Social - Riqueza Municipal em 2008, na qual as microrregiões de menor riqueza municipal são exatamente as menos beneficiadas pela malha de transporte de superfície, as microrregiões de Bananal e Paraibuna.

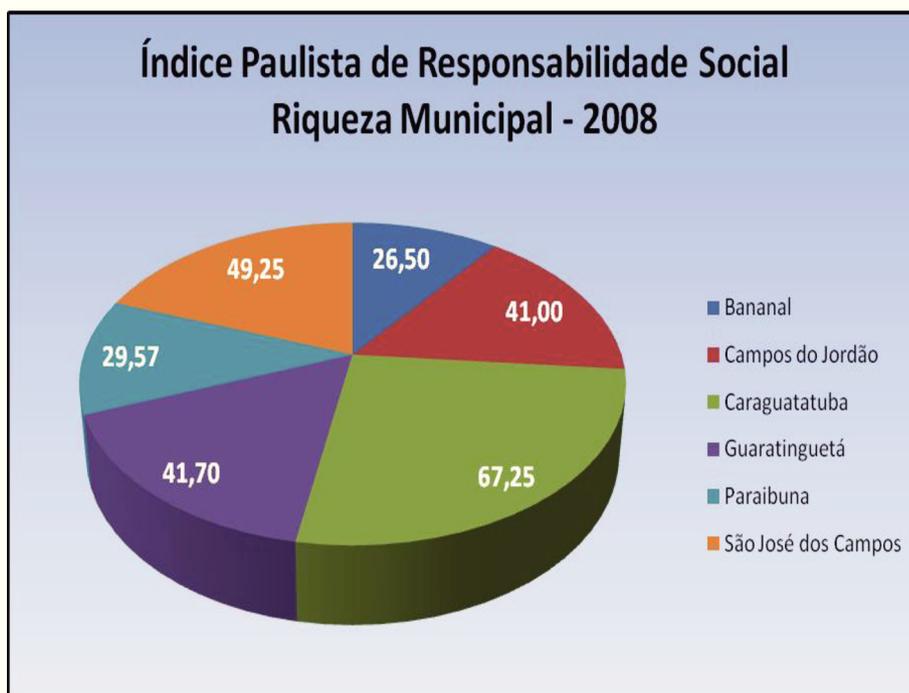


Gráfico 9: Índice Paulista de Responsabilidade Social – Riqueza Municipal – 2008
Fonte: EMPLASA.SP.GOV (2011).

Importante ressaltar que o índice foi medido em 2008 e, desde então, não se publicou resultados de medições desse indicador, sendo esse resultado, portanto; o mais recente disponível.

As microrregiões de Guaratinguetá e Campos do Jordão aparecem com Riquezas Municipais mais elevadas, no caso da microrregião de Guaratinguetá pode ser atribuída à malha de transporte de superfície, porém, a microrregião de Campos do Jordão parece associar-se mais ao aspecto do forte crescimento turístico.

A microrregião de São José dos Campos aparece com percentual de Riqueza Municipal de 49,25% índice elevado, sendo o segundo maior da RM Vale/SP o que permite ser associada à sua característica altamente industrial e certamente a representatividade da rodovia Presidente Dutra atestando a evolução da Teoria de Economia Espacial associada à malha de transporte de superfície.

Entretanto a microrregião de Caraguatatuba aparece com maior Riqueza Municipal, com 67,25% na RM Vale/SP, certamente em razão da sua principal característica de turismo litorâneo e ainda pelos investimentos no porto petrolífero de São Sebastião.

O Gráfico 10 apresenta as médias da expectativa de vida da população (longevidade em 2008), embora indicadores de desenvolvimento social não seriam apresentados, a informação referente à longevidade humana, se faz importante neste momento da dissertação, em razão de propiciar associação relevante ao crescimento das microrregiões.

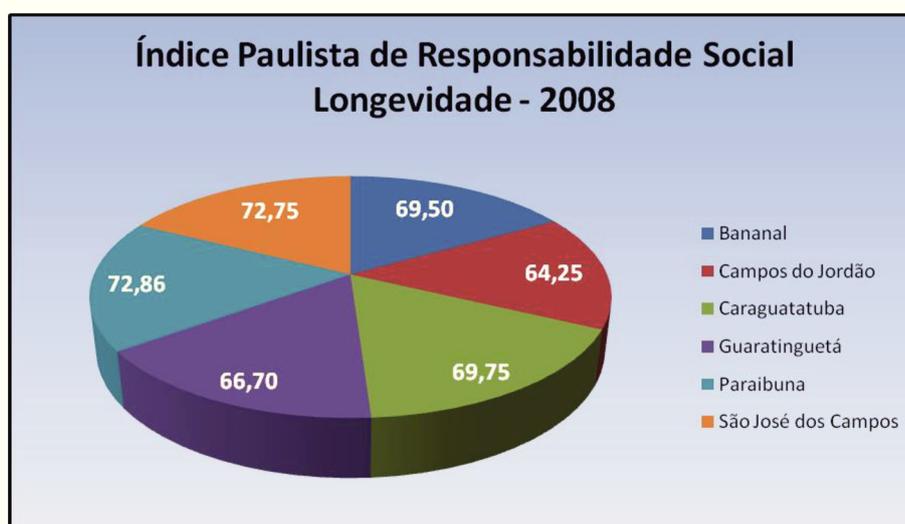


Gráfico 10: Índice Paulista de Responsabilidade Social – Longevidade – 2008
Fonte: EMPLASA.SP.GOV (2011).

Importante ressaltar que o índice foi medido em 2008 e desde então não se publicou resultados de medições desse indicador, sendo esse resultado, portanto; o mais recente disponível.

Assim, constata-se que as microrregiões de São José dos Campos, Bananal, Paraibuna e Caraguatatuba apresentam as maiores expectativas de vida, atribuindo-se à microrregião de São José dos Campos à melhor estrutura econômica e social da RM Vale/SP, porém, nas duas últimas microrregiões embora o crescimento econômico e demográfico apresentar perfil claro de estagnação (conforme gráficos já apresentados), constata-se que a qualidade de vida nessas microrregiões é mais próxima da sustentabilidade e da vida saudável. Entretanto, a microrregião de Caraguatatuba, pela sua característica turística, sua expectativa de vida se

concentra na migração de indivíduos de outras mesorregiões do estado com maior poder aquisitivo, e com maiores recursos financeiros que propiciam essa longevidade.

As microrregiões de Campos do Jordão e Guaratinguetá apresentam as menores expectativas de vida da RM Vale/SP provavelmente por não disporem da qualidade de vida das microrregiões de menor taxa de crescimento nem do perfil turístico maturado da microrregião de Caraguatatuba (embora a microrregião de Campos do Jordão possua características também turísticas, porém, mais utilizada de forma sazonal na estação de alto inverno); e ainda, ambas as microrregiões não se encontram em estado de crescimento tão avantajado como a microrregião de São José dos Campos, que já atingiu a maturidade econômica que permite a estrutura de qualidade de vida propicia à longevidade.

5 DISCUSSÃO

O PIB da RM Vale/SP foi de 61,69 Bilhões de reais, o que corresponde a 4,96% do PIB do Estado de São Paulo e a 1,64% do PIB nacional (2010), é certo que a participação das cidades da RM Vale/SP é considerável e extremamente reconhecida, equivalendo ao PIB de alguns países inteiros da América Latina (Obs: não foi encontrada informação recente na estrutura de Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte Paulista, criada em 2012).

No âmbito nacional, uma constatação importante é o gasto do complexo de estrutura logística (que permite fluxo para o crescimento econômico) do país, que hoje responde por 10,6% do PIB nacional (em 2010, o Brasil gastou 391 bilhões com logística). Para as empresas, o custo com logística representa 8,5% da receita líquida, revelam estudos da pesquisa Custos Logísticos 2011, divulgado em 12 de março de 2012 pelo Instituto de Logística e Supply Chain² (ILOS).

No mesmo ano, o custo logístico com transporte dos Estados Unidos apresentou o resultado 7,7%, ficando inferior ao custo logístico brasileiro (Obs: não foi encontrada informação mais recente).

Para Maurício Lima³, diretor de capacitação do ILOS e responsável pela pesquisa, *“o Brasil não investe o que deveria para diminuir os custos de logística das empresas, para cada 1% do PIB, seriam necessários investimentos para garantir o aumento de 1% na capacidade de transporte, hoje investimos cerca de 15 bilhões na prática, mas sem qualidade”* afirmou. Lima, ainda afirmou que o país perde em todos os modais de transporte na comparação com outros países do BRICS (grupo de países em emergentes – Brasil, Rússia, Índia, China e África do Sul), e ressaltou que o que temos de logística retrata o país da década de 1970, durante as décadas de 1980 e 1990, os investimentos no setor somaram cerca de 0,2 % do PIB por ano.

Por outro lado, o aumento médio de 4,4% do PIB nos últimos anos e o crescimento do setor de prestação de serviços, permitiu uma redução dos custos de logística no país em relação ao PIB, o que é considerado um cenário natural do segmento.

² Supply Chain: Cadeia de Suprimentos

³ Maurício Lima: Diretor de Capacitação do Instituto de Logística e Supply Chain – ILOS

Lima diz: “Quando uma economia se desenvolve, o normal é o custo de logística diminuir”. Já as empresas, registram crescimento do custo de logística em relação à receita líquida, em 2005 esse valor foi de 7,4%, já em 2010 foi de 8,5%. A análise apresenta ainda os gastos com transporte doméstico na ordem 232 bilhões de reais, equivalendo a 6,3% do PIB e correspondem a 54% do custo médio das empresas.

A Federação das Indústrias do Estado de São Paulo – FIESP, fez um importante trabalho estatístico de medição do desempenho da infraestrutura de transporte nacional e desenvolveu o Índice Comparado de Desempenho da Infraestrutura de Transporte – IDT, esse índice é composto por 18 indicadores que medem o desempenho dos ramos modais em termos de estrutura existente de logística de transportes e utilizam como base as 50 maiores RM – Regiões Metropolitanas do país, a estrutura da formação dos indicadores foi pensada no agrupamento por categoria de uso.

O período de base para construção dos resultados é do ano de 2000 a 2010 e a referência comparativa é o desempenho internacional.

Essa foi a primeira vez que esse estudo foi realizado pela FIESP, gerando os resultados apresentados, dessa forma não há histórico consolidado dos indicadores para apresentação e análise de tendências.

Assim, apresenta-se alguns desses indicadores que estão ligados ao artigo em questão na Tabela 3:

Tabela 3: Índice de Desempenho da Estrutura de Transporte 2010

	Benchmark Internacional	Brasil	Resultado Brasileiro (%)
Microrregião:			
KM de Rodovias (por 10.000 hab.)	4,78 km	2,53 Km	53%
KM de Ferrovias (pó 10.000 hab.)	3,67 Km	0,61 Km	17%
KM de Hidrovias (por 10.000 hab.)	1,91 Km	0,50 Km	26%
Nº de Conexões Intermodais (por 10.000 hab.)	0,098	0,02	23%
Rodovias Pavimentadas (por 10.000 hab.)	100%	19%	19%
Fretes Rodoviários em US\$ (por 10.000 hab.)	US\$ 14,00	US\$ 51,75	275
Fretes Ferroviários em US\$ (por 1.000 TKU)	US\$ 4,76	US\$ 74,67	6%
Fretes Hidroviários em US\$ por 1.000 TKU	US\$ 7,00	US\$ 47,25	15%

Fonte: FIESP (2010).

O IDF – FIESP foi calculado considerando-se o valor de cada índice setorial, ponderando por seus respectivos pesos, conforme a matriz de utilização.

O Gráfico 11 apresenta a matriz de uso dos modais de transporte no Brasil nas décadas de 1950, 1980 e do ano de 2010, conforme Araujo (2006).

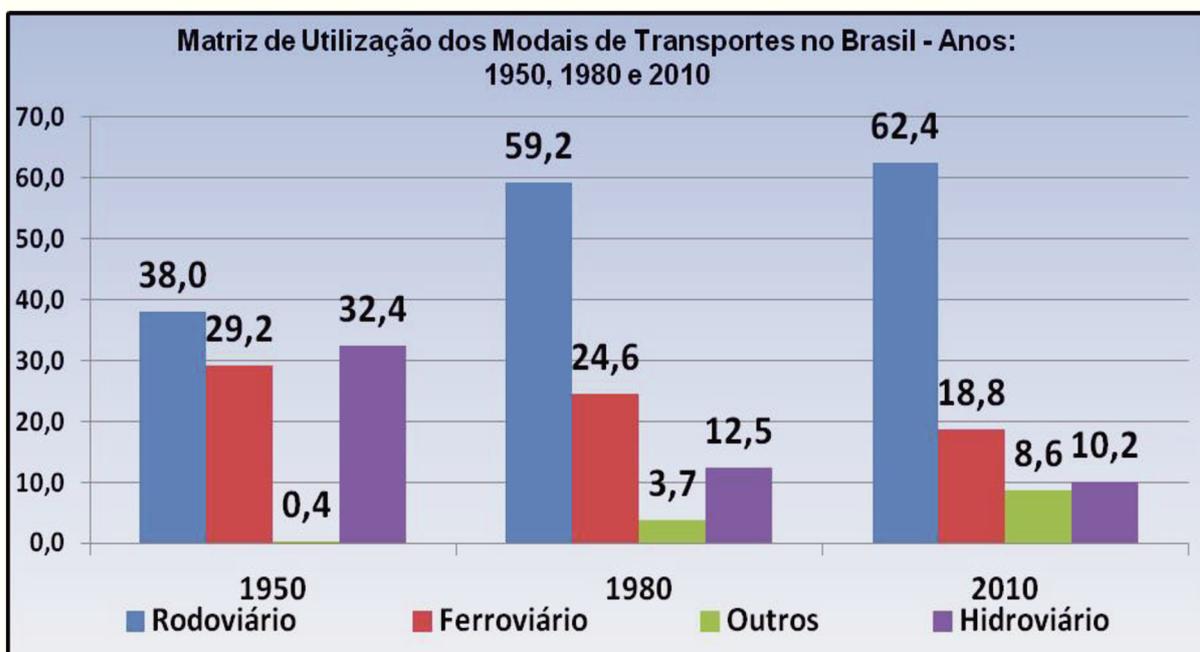


Gráfico 11: Matriz de Utilização dos Modais de Transporte no Brasil - Anos: 1950, 1980 e 2010
Fonte: Araújo, 2006, p.41. Gráfico adaptado.

A soma dos índices setoriais ponderados pela participação na matriz de transportes do país compõe o IDT – FIESP, e o resultado do IDF – FIESP 2010 foi de 33%, ou seja, o país tem hoje uma defasagem na logística de transporte nacional de 67%.

A evolução do IDF – FIESP no período que compreende os anos de 2000 a 2010 (Gráfico 12), sempre foi tímida e sempre apresentou defasagem que parece difícil de ser entendida.

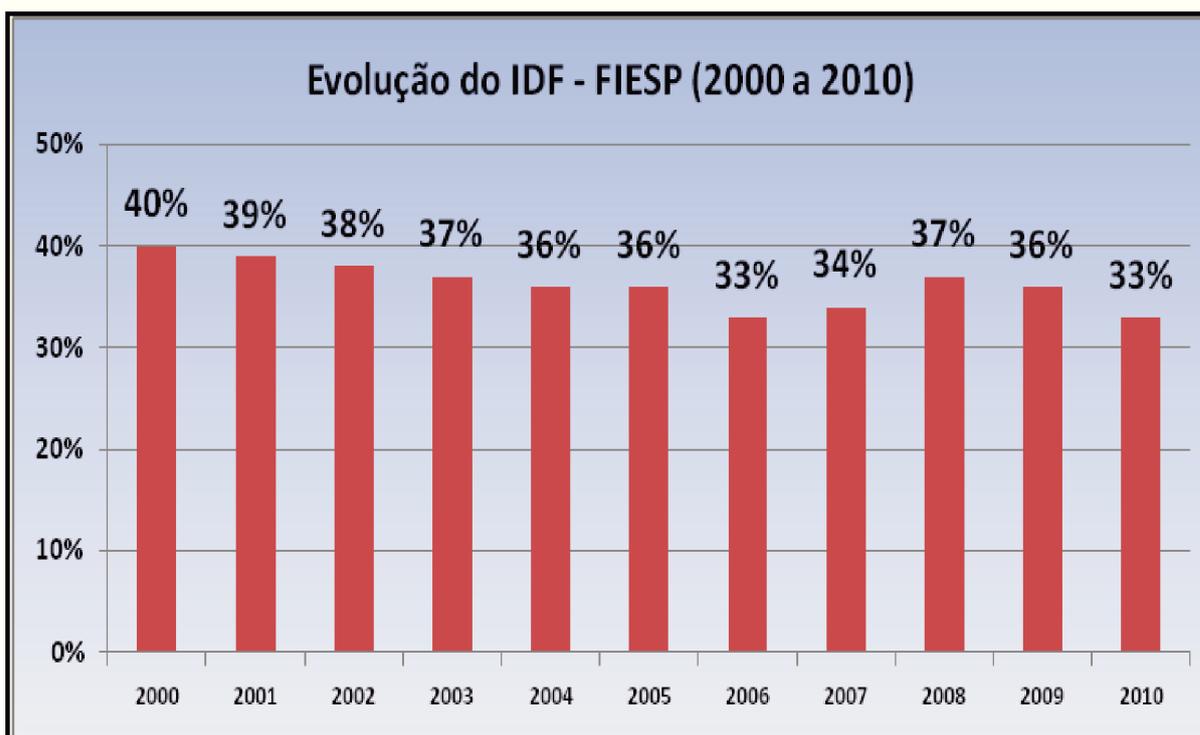


Gráfico12: Evolução do IDF – FIESP (2000 a 2010)

Fonte: FIESP: Índice Comparado de Desempenho da Infraestrutura de Transporte – IDT (2013).

Ainda de acordo com o Ranking Internacional da Produtividade, coordenado no Brasil pela Fundação Dom Cabral, o nosso país em 2013 aparece em sua pior colocação perdendo 5 pontos em relação a 2012, isso devido à produtividade baixa que reflete nesse ranking.

Os três primeiros países no Ranking em 2013: 1º Estados Unidos, 2º Suíça, 3º Hong Kong; o Brasil atingiu a 51ª posição, enquanto em 2012 esteve na 46ª posição e em 2010, na 38ª posição.

Esse índice mede a competitividade dentro das fábricas e fora das fábricas, dentro das fábricas referentes à falta de capacitação da mão de obra e baixa produtividade na fabricação, ou seja, mensura aspectos referentes à mão de obra, qualificação, qualidade das máquinas e equipamentos e eficiência da gestão administrativa.

Fora da fábrica é medida a infraestrutura logística e de transporte, carga tributária, gasto público e a eficiência do governo (permite-se ter até um governo que gaste muito, com carga tributária e gasto público alto como é o caso da Suíça, mas a Suíça tem um governo eficiente).

São necessárias ações que interfiram nos aspectos apontados no ranking dentre eles a infraestrutura para gerar produtividade e competitividade, caso

contrário, a estagnação do crescimento e desenvolvimento persistirá por muitos outros anos.

Como se observa no IDT – FIESP e o Ranking da produtividade, a infraestrutura logística, principalmente a de transportes de superfície, necessita urgente de melhorias e avanços para recuperar sua defasagem e reduzir o alto custo da operação logística e da malha de transporte e, assim, somente uma visão de governo de longo prazo, mas com ações práticas e imediatas será capaz de iniciar o processo de reversão do quadro atual em que se encontra nossa malha de transporte de superfície. Salienta-se que esse objetivo não será fácil e nem barato, primeiro razão de um território com as dimensões do território nacional brasileiro com seus regionalismos e diversos relevos de superfície certamente exigirá demasiada competência técnica para suprir as complexidades geográficas, porém, necessário agir imediatamente, pois é visível que o desenvolvimento nacional e regional no caso da RM Vale/SP encontra dificuldades para avançar, o aspecto econômico tem que levar em consideração essa necessidade, não somente os incentivos fiscais a determinados segmentos garantirá o avanço do progresso.

Quando retratamos a realidade da RM Vale/SP a situação pode ter dimensão maior, pois pela característica extremamente logística da região e pelo seu perfil de operador logístico com a presença de centenas de empresas de logística podemos acreditar que merece tão semelhante atenção dos poderes públicos, municipais, estadual e federal.

Os transportes de superfície fluvial, ferroviário e rodoviário; são de importância vital para a economia de cada país. A rodovia, no entanto, mantém sua antiga relevância, porém, mais recente entre os demais modais e é insubstituível na finalidade de comunicação e abastecimento dos núcleos populacionais. Sua construção e manutenção continuam sendo atividades essenciais à infraestrutura de cada nação.

O estudo da ILOS revela o enorme peso da matriz rodoviária no transporte de carga brasileiro, isoladamente; o custo do transporte rodoviário para as empresas é equivalente a 5,5% do PIB. O país tem 65,64% do total de Toneladas por Quilometro Útil – TKU realizado através das rodovias, já as ferrovias respondem por 19,49% do TKU. Nos Estados Unidos, o transporte de carga por rodovias representa 28% do

TKU e 38% do TKU por ferrovias. Para Lima, a concentração do transporte no modal rodoviário é uma desvantagem competitiva. Conforme diz Mauricio Lima “*Se o Brasil tivesse uma matriz de transporte de cargas semelhante à dos Estados Unidos, teríamos uma economia de cerca de 90 bilhões de reais*”.

Na atualidade a RM Vale/SP a característica geográfica o classifica como o ponto de convergência de uma das melhores infraestruturas de logística e de transporte do país. Atendida pela mais densa rodovia nacional, a rodovia Presidente Dutra, possui uma das melhores pistas aeroportuárias do Brasil e um complexo rodoviário de altíssima qualidade formado por importantes rodovias como a Dom Pedro I, Ayrton Sena, Carvalho Pinto e Tamoios e ainda se completa com o porto de São Sebastião.

Assim, o que se observa com o atraso no desenvolvimento da malha de transporte de superfície, em âmbito nacional e principalmente na RM Vale/SP e com a sua constante demanda logística, é que o cenário se apresenta crônico, com alto custo das atividades de transporte, dificuldades e improdutividade na realização dessas atividades e ausência do Estado, que ainda não possui um planejamento de desenvolvimento logístico e de integração intermodal e ainda não encontrou meios de superar os atrasos dessas últimas décadas.

Uma questão importante é que as cidades do Vale do Paraíba Paulista têm debatido essa questão e buscado encontrar soluções que contribuam para o alívio da sobrecarga de trânsito na Rodovia Presidente Dutra, um dos exemplos que cabe ser citado é a cidade de São José dos Campos, que objetivando diminuir o fluxo de veículos na cidade, estava planejando a implantação do Veículo Leve Sobre Trilhos – VLT, uma espécie de metrô de superfície, projeto já descartado e hoje avançou para outras análises caminhando para a implantação do BRT – *Bus Rapid Transit*, uma espécie de ônibus coletivo rápido (PMSJC – PREFEITURA MUNICIPAL DE SJC).

Para uma cidade da RM Vale/SP essa é a maior obra de mobilidade urbana de que se tem conhecimento na história em toda a região. Registra-se a existência de parceria com o governo federal para a implementação desse projeto com investimento de 800 milhões de reais garantidos, a concessão dessa verba faz parte do Programa de Aceleração do Crescimento – PAC do Governo Federal. A construção será em módulos onde o primeiro deles prevê a construção do trecho

que ligará a zona sul de São José dos Campos, à zona oeste, passando pelo centro do município, esse trecho por si só espera-se que desafogue o enorme fluxo de veículos de moradores da zona sul que utilizam a Rodovia Presidente Dutra como avenida para acessarem o centro da cidade e a zonas oeste e norte. A expectativa é que, em quatro anos, esse trecho possa ser inaugurado, transportando assim, cerca de 200 mil pessoas por dia, o que deve aliviar o fluxo viário na rodovia (PMSJC – PREFEITURA MUNICIPAL DE SJC).

Outra iniciativa do governo federal para a RM Vale/SP é a criação de um traçado ferroviário para o Trem de Alta Velocidade – TAV; ou também chamado de “Trem Bala”; esse projeto terá a função de interligar as duas principais metrópoles do país, São Paulo e Rio de Janeiro, é um projeto antigo do governo federal que deve iniciar na cidade de Campinas, com duas estações de parada na RM Vale/SP, uma na cidade de São José dos Campos e outro na cidade de Aparecida em razão da Basílica Nacional (Santuário da Padroeira do Brasil); já denominado de “Expresso Bandeirante”, a expectativa é que o TAV transporte carga e passageiros, numa extensão de 518 km entre ambos os extremos, percorrendo-os em 2 horas e 30 minutos em média a uma velocidade de 280 km/h, com uma expectativa de transporte de 32,6 milhões de pessoas ao ano e cerca de 40% da carga que hoje circula na região da RM Vale/SP em todos os modais. As estações de parada terão parque de manobras e terminais de carga para carregamentos e descarregamentos.

Salienta-se, que não existe no país nenhum outro TAV implantado, esse será o primeiro dessa característica de “trem bala” (PMSJC – PREFEITURA MUNICIPAL DE SJC).

Embora as questões relativas ao TAV pareçam mais um projeto de governo com objetivos eleitorais, devido ter focado inicialmente aos megas eventos da Copa do Mundo de 2014 e das Olimpíadas de 2016, o que não ocorreu; a realidade é que o TAV tem sido aguardado com muita expectativa pela sociedade da região e, principalmente, por empresas de logística e indústrias que muito utilizam as vias de transporte de superfície da região, contudo, há muitas controvérsias, tendo em vista que a expectativa do valor das passagens para passageiros deve ficar a um custo estimado de R\$ 200,00; considerado alto em comparação ao transporte coletivo rodoviário em qualquer proporcionalidade que seja o trecho. O custo desse projeto

também é alto, foi previsto em 33 bilhões de reais, dos quais 63,03% seriam patrocinados com recursos do Banco Nacional de Desenvolvimento – BNDES.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente trabalho pretendeu responder uma das problemáticas questionadas, ou seja, “se há vantagem das cidades próximas à Malha de Transporte de Superfície em detrimento das cidades distantes da mesma malha?”; pode-se concluir que é possível que tenha existido, tendo em vista a constatação de que as cidades próximas das rodovias no caso da RM Vale/SP cresceram e se desenvolveram em grau muito maior e mais acelerado que as cidades distantes das rodovias da região, porém a própria Teoria de Economia Espacial tem em sua constituição diversos fenômenos que se aplicam às diversas circunstâncias vivenciadas pelas diferentes cidades da RM Vale/SP.

Assim, a RM Vale/SP, ao longo de sua história vivenciou os diferentes fenômenos da Teoria de Economia Espacial, na qual se encontra aplicabilidade de seus diversos fenômenos de forma isolada e em vários municípios, sendo em alguns até mais de um fenômeno, além das interferências do Estado na economia da região.

Os diferentes fenômenos da Teoria de Economia Espacial com as diversas cidades da RM Vale/SP alinhadas como exemplo de aplicabilidade está a teoria defendida por Milton Santos que enaltece as diferenças sempre identificadas na evolução espacial; entretanto, uma das premissas do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão que define que a capacidade de integração econômica dentro de um espaço geográfico é essencial como princípio para que uma determinada região possa ter crescimento e desenvolvimento melhores e mais acelerados em detrimento de outras regiões.

O segundo questionamento apresentado no presente trabalho é se: “a Malha de Transporte de Superfície é a principal agregadora de valores às cidades que mais cresceram e se desenvolveram?”, assim, pode-se afirmar que a Malha de Transporte de Superfície por si só não é a principal agregadora de valor às cidades que a margeiam, embora agregue algum valor econômico e de desenvolvimento pela possibilidade logística; mas analisando todos os demais modais de transportes pode-se afirmar sua importância e necessidade, dessa forma, a principal conclusão nesse questionamento é que o valor agregado aos municípios pode e é diferente, e possui independência à Malha de Transporte de Superfície conforme associação de

cada município aos diferentes modais e períodos da história da RM Vale/SP, ou seja, não é a principal agregadora de valor econômico, pois cada município pode encontrar em sua localidade, conforme suas características, os meios de crescer e desenvolver sem necessariamente depender de uma Malha de Transporte de Superfície de grande importância,

Assim, pode-se afirmar que as rodovias e demais modais são importantes e os fenômenos da Teoria de Economia Espacial determinantes para o crescimento e desenvolvimento regional.

Como exemplo cita-se as cidades litorâneas que possuem aspecto turístico praieiro como vocação e por si só, com políticas apropriadas, pode gerar valor econômico e desenvolvimento capaz de promover o crescimento e desenvolvimento, como pode ser observado no Quadro 2.

Sub-Regiões	Cidade Principal	Cidades que Compõem a RM	Característica Econômica
1	São José dos Campos	Caçapava, Igaratá, Jacareí, Jambuí, Monteiro Lobato, Paraibuna, Santa Branca e São José dos Campos.	Ramo: automobilístico, mecânico, industrial, aeroespacial, petroquímico, pesquisa científica e tecnológica, turismo rural, cultural e ecoturismo
2	Taubaté	C. do Jordão, Lagoinha, Natividade da Serra, Pindamonhangaba, Redenção da Serra, S. A. Pinhal, S. B. Sapucaí, S. L. Paraitinga, Taubaté e Tremembé	Ramo: automobilístico, alimentício, químico, agropecuário, turismo rural e de inverno, cultural e religioso.
3	Guaratinguetá	Aparecida, Cachoeira Paulista, Canas, Cunha, Guaratinguetá, Lorena, Piquete, Potim e Roseira	Ramo: turismo religioso, rural, cultural e ecoturismo, industrial e tecnológico, agricultura.
4	Cruzeiro	Arapeí, Areias, Bananal, Cruzeiro, Lavrinhas, Queluz, S. J. Barreiro e Silveiras	Ramo: turismo ecológico, histórico, rural e ecoturismo
5	Caraguatatuba	Caraguatatuba, Ilhabela, São Sebastião e Ubatuba	Ramo: turismo praieiro e ecológico, atividade portuária e petroquímica

Quadro 2: Características Econômicas das Sub-regiões da RM Vale/SP

Fonte: Elaborado pelo autor (2015).

Conforme apresentado no Quadro 2, cada sub-região da RM Vale/SP tem suas características próprias e, no contexto de suas vocações locais, cresceram e se desenvolveram, embora em graus diferentes de uma sub-região para a outra é constatado o crescimento; com relação ao desenvolvimento devem ser consideradas as políticas públicas aplicadas a cada sub-região, bem como as abrangências e influências das intervenções do Estado na RM Vale/SP.

No contexto nacional, como verificado ao longo da história, o Estado sempre promoveu discussões e reformas na esfera legislativa buscando ter a logística e por consequência a malha de transporte como um mecanismo de crescimento e desenvolvimento nacional, contudo, na prática, a malha de transporte de superfície existente nasceu e se desenvolveu alavancada pelo progresso e não como ponto inicial de alavanque ao progresso. Em qualquer economia do mundo se faz necessária malhas de transportes de superfície de integrações intermodais que deem sustentação ao crescimento e desenvolvimento das atividades econômicas, principalmente no deslocamento de produtos minerais, manufaturados e agrícolas destinados à exportação, pois somente uma cadeia logística estruturada numa malha de transportes de superfície bem planejada e executada garantirão produtividade e rapidez no transporte de mercadorias, fatores essenciais de competitividade em qualquer segmento produtivo.

Outro aspecto também de relevância é que em qualquer evolução ou proposição de malha de transporte de superfície no país, em razão dos movimentos de crescimento e mobilização demográfica gerados pelos modais, deve-se analisar e discutir sobre os impactos ao meio-ambiente, pois a construção de rodovias, ou apenas sua ampliação e ou duplicação poderá atingir áreas de preservação ambiental, assim como regiões de produção agrícola, e ainda a nivelção de rios, ou mesmo a construção de eclusas podem afetar ecossistemas da natureza e desestruturar mananciais de forma irrecuperável, ou também provocar assoreamento e erosões, até mesmo a construção de novas ferrovias acarreta impactos ambientais passíveis de prejuízos futuros à humanidade.

Enquanto a o pouco que restou da navegação fluvial e do transporte ferroviário, em especial na RM Vale/SP, na atualidade são direcionados quase que exclusivamente a transporte de produtos de exportação, contudo, a malha rodoviária tem a missão de atender todas as outras espécies de deslocamentos, contudo, a participação do Estado na proposição de uma malha de transporte de superfície integrada pelos modais e que atendam aos anseios de crescimento e desenvolvimento ainda parece utópico; enquanto as políticas públicas visarem apenas ao atendimento de demandas corporativas privadas, sem focar o transporte de superfície como essencial ao desenvolvimento econômico, o resultado será o

cenário de crescimento com pouco desenvolvimento como observado nos dias atuais.

Mais uma vez, é possível com os conceitos apresentados, ressaltar a importância de uma malha de transporte de superfície intermodal e de integração nacional, pois como já visto a malha de transporte de superfície em qualquer modal, propicia crescimento e desenvolvimento a qualquer região do país, evidentemente, a escolha do modal que atenderá cada tipo de região deve ser estudada levando em consideração as características de cada região e o modelo modal de custo mais adequado, entende-se assim que as regiões mais pobres por si só têm alto custo com transporte e necessitam de mais investimentos no modal hidroviário.

Conforme informações recentes divulgadas na mídia, a deficiência da estrutura logística do país se torna um dos grandes gargalos ao crescimento e desenvolvimento nacional, causando prejuízos de bilhões de reais à nação, o país produz muito, mas não tem condições de entregar o que é produzido no prazo, hoje 20% do preço de tudo que se consome está ligado aos custos de transporte, em 2014 o Brasil teve uma supersafra de grãos, porém o preço do alimento *in natura* não diminuiu, pois o custo ficou mais alto para transportá-los e levá-los a mesa do consumidor, apesar do investimento de 28 milhões de reais do governo federal, o problema continua.

Embora exista expectativa de que o governo federal construa cerca de 10.000 quilômetros de ferrovias, amplie várias rodovias, duplique outras pelo país até o ano 2030 e avance na transposição do Rio São Francisco a fim de melhorar o desempenho da navegação fluvial, principalmente para a região norte e nordeste, o país ainda parece estar estagnado quando se pensa em logística de transporte de superfície.

Essa é uma das razões do Brasil estar em último lugar em qualidade de portos, ferrovias e rodovias entre os países integrantes do BRICS – Grupo de Países Emergentes.

O país hoje parece ter planejamento de longo prazo para a malha de transporte de superfície, com plano de investimento estimado até 2030 de 58 bilhões de reais, sendo a maior parte da iniciativa privada.

Em 2012 o país movimentou 900 milhões de toneladas, a expectativa é para que em 2030 sejam movimentadas 2,23 bilhões de toneladas, contudo, necessário

focar urgente em ações práticas para reverter o cenário atual de nossa malha de transporte de superfície, conforme Leônidas Cristino⁴.

Conforme divulgado em 29/05/2013, o PIB – Produto Interno Bruto, do Brasil no primeiro trimestre de 2013 cresceu 0,6%, o mesmo resultado do último trimestre do ano passado, embora o setor de serviços tenha tido um bom desempenho, foi o segmento de agronegócios que mais colaborou com o resultado do desempenho do PIB nesse trimestre (segundo o IBGE)

“Foi um resultado frustrante. O desafio é focar na competitividade da indústria, a indústria no total pesa 26% do PIB. É muito? Não é muito. Mas a indústria tem a capacidade de liderar pelo progresso técnico e efeito de encadeamento para o resto do setor produtivo. E a indústria tem perdido competitividade nos dois últimos anos”, explica Margarida Gutierrez⁵.

Essas questões de perda de produtividade industrial e dificuldade de escoamento da produção, em especial a safra de grãos; certamente têm como maior impacto as deficiências da atual malha de transporte de superfície, associadas ainda a incapacidade estrutural dos portos brasileiros.

Segundo o Ex-Ministro da Economia Guido Mantega⁶, várias ações de estímulo ao consumo foram implementadas e tiveram seus efeitos positivo e que, hoje, o consumo tem que se recuperar a partir do dinamismo dos investimentos.

O investimento irá dinamizar o restante da economia e os estímulos aos investimentos estão em pauta prioritária do governo federal. Resta acreditar que a visão de governo esteja contemplando também os investimentos de recuperação e modernização da malha de transporte de superfície nacional, pois como se viu esse investimento é relevante e essencial para o desenvolvimento econômico e social do país.

A infraestrutura logística principalmente a de transportes de superfície, necessita urgente de melhorias e avanços e somente uma visão de governo de longo prazo, mas com ações práticas e imediatas será capaz de iniciar o processo de reversão do quadro atual em que se encontra nossa malha de transporte.

⁴ Leônidas Cristiano: Ministro dos Portos, 2014

⁵ Margarida Gutierrez: Economista da COPPEAD, UFRJ, 2014

⁶ Guido Mantega: Ministro do Planejamento, Orçamento e Gestão (2002 – 2005) Ministro da Fazenda (2006 – 2014).

REFERÊNCIAS

- BRESSER, L.C.P.; **Economia Brasileira: Uma Introdução Crítica** São Paulo: Editora 34, 1998.
- CAPEL, H.; **Filosofia Y Ciência Em La Geografia Contemporánea**. Barcenona: Barcanova, 1981.
- CARVALHO, J. A. M.; SAWYER, D. O.; RODRIGUES, R. N.; **Introdução a Alguns Conceitos Básicos e Medidas em Demografia**. 2º edição. São Paulo. ABEP. 1998.
- CANO, W.; **Raízes da Concentração Industrial Em São Paulo**. 3ª edição. São Paulo; Unicamp, 1977.
- CUNHA, J. M. P.; **Mobilidade Espacial da População: Desafios Teóricos e Metodológicos Para o Estudo**. Org.: Núcleo de Estudo de População - NEPO/UNICAMP. 2011.
- DAMIANI, A. L.; **População e Geografia**; Contexto. 9º edição; São Paulo; 2006.
- DINIZ, C. C.; **A Nova Configuração Urbano-Industrial no Brasil**. In: **A. Kon (org.), Unidade e Fragmentação: A Questão Regional no Brasil**. São Paulo, Editora Perspectiva, 2002.
- FERRIER, J. P.; **Pour une théorie (géographique) de la métropolisation: Cahiers de la Métropolisation**. Enjeux et définitioin de la métropolisation, n.1, p. 41, 2001.
- GAUDEMAR, J. P. **Mobilidade do Trabalho e Acumulação do Capital**; Editora Estampa; 1977.
- HOGAN, D. J.; **Mobilidade Populacional, Sustentabilidade Ambiental e Vulnerabilidade Social**; bras. Est. Pop.; São Paulo; v. 22, n. 2, p. 323-338, jul./dez. 2005
- JACOBS, J.; **The Death And Life of Great American Cities**; Nova York: Randon House, 1961.
- LAKATOS, E. M.; MARCONI, M. A.; **Técnicas de Pesquisa**. 7. ed., São Paulo: Atlas, 2009.
- LENCIONI,S; **Região e Geografia**. São Paulo: Edusp, 1999.

MYRDAL, G.; **Teoria Econômica e Regiões Subdesenvolvidas**, 2ª Ed. Editora Saga, Rio de Janeiro, 1968.

MULLER, N. L.; **Industrialização do Vale do Paraíba**; São Paulo; Instituto de geografia USP; 1969.

MULLER, N. L.; **O Fato Urbano na Bacia do Rio Paraíba – Estado de São Paulo**;; Rio de Janeiro; IBGE; 1969.

MULLER, N. L.; **Bairros Rurais do Município de Piracicaba/SP**; Boletim Paulista de Geografia; São Paulo n. 43;p. 83-89; 1996.

NEGRI, B.; **A Interiorização da Indústria Paulista 1920 – 1980**; São Paulo; Coleção Economia Paulista; V. 1 N. 2 SEADE; 1998.

PERROUX, F. **A Economia do Século XX**. Porto: Herder, 1967.

RAVENSTEIN, E.G. (1880); **The Laws of Migration. Journal of Statistical Society of London**, Vol. 48; pp. 167-235.

RICCI, F.; **Indústrias Têxteis na Periferia – Origem e Desenvolvimento: O Caso do Vale do Paraíba**; 2006; Cabral Editora.

SANTOS, G.; DINIZ, E.; BARBOSA, E.; **Aglomerções, Arranjos Produtivos Locais e Vantagens Competitivas Locacionais**, Revista BNDES, v. 11, N.22, 2004.

SANTOS, M., **Por uma Geografia Nova**, São Paulo, Hucitec, Edusp, 1978.

SANTOS, M., **Espaço e Sociedade**, Petrópolis, Vozes, 1979.

SANTOS, M. **A Urbanização Brasileira**; São Paulo; Edusp; 1993.

SEN, A.,; **Desenvolvimento como Liberdade**; São Paulo; Companhia das Letras; 2000.

SILVA, M. T. C.; **A Cibergeografia das Cidades Digitais**. Niterói. Dissertação de Mestrado – UFF.2002.

SORRE, M.; **Migração e Mobilidade no Ecúmeno**; IN: Coleção Grandes Cientistas Sociais; Editora Ática; 1984.

VALVERDE, O.; **Geografia Econômica do Estado do Rio de Janeiro**. Anuário Geográfico do Estado do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: IBGE, n.13, p. 184-192, 1960.

VIEIRA, E. T., **Tese de Doutorado em História Econômica**, USP, 2009.

VIEIRA, E. T.; **As Ferramentas Quantitativas e Qualitativas na Análise Histórica do Desenvolvimento Regional: O Vale do Paraíba de 1970-2000**, Artigo publicado na Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal Sistema de Información Científica; Disponível em: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=30552885301>; Jan – Abr. 2013.

VIEIRA, R. M.; **Celso Furtado: A Construção do Nordeste**, 2004; São Paulo: Fundação Getúlio Vargas, 2004. (Relatório de Pesquisa, n. 24). Disponível em: <[HTTP:// virtualbib.fgv.br/site/](http://virtualbib.fgv.br/site/)>. Acesso em: 16 jul. 2015.

ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres, www.antt.gov.br. Disponível em <<http://www.antt.gov.br/index.php/content/view/4978/Historico.html>> Acesso em 25 set. 2014

CIESP – Centro das Indústrias do Estado de São Paulo, www.ciesp.com.br. Disponível em <<http://www.ciesp.com.br/pesquisas/niveldeemprego/>> Acesso em 13 jul. 2014.

DER – Departamento de Estradas e Rodagem, www.der.sp.gov.br. Disponível em <http://www.der.sp.gov.br/website/Malha/malha_codificacao.aspx> Acesso em 21 abr. 2014.

DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, Ministério dos Transportes, 2013 **Evolução do Planejamento Nacional de Transporte**, 2010, www.transportes.gov.br. Disponível em <<http://www.transportes.gov.br/conteudo/2818-pnlt-relatorio-executivo-2010.html>> Acesso em 11 out. 2013.

EMPLASA, **Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano S.A. – EMLASA Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte Aspectos Jurídicos / Institucionais / Técnico**. 2011, www.emplasa.gov.br. Disponível em <<http://www.emplasa.sp.gov.br/EMPLASA/Indicadores/valeparaiba.asp>> Acesso em 23 jul. 2014.

FIESP – Federação das Indústrias do Estado de São Paulo, www.fiesp.com.br. Disponível em <<http://www.fiesp.com.br/indices-pesquisas-e-publicacoes/indice-comparado-de-desempenho-da-infraestrutura-de-transporte-idt/>> Acesso em 12 mai. 2013.

FDC - Dom Cabral, 2013, www.fdc.org.br. Disponível em <http://www.fdc.org.br/blogespacodialogo/Documents/indice_competitividade_mundial2014.pdf> Acesso em 27 de jun. 2013.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística: Censos Demográficos de 1970, www.ibge.com.br. Disponível em <<http://www.cidades.ibge.gov.br/xtras/home.php>> Acesso em 27 set. 2013.

ILOS – Instituto de Logística e Supply Chain, www.ilos.com.br. Disponível em <http://www.ilos.com.br/ilos_2014/analise-de-mercado/relatorios-de-pesquisa/custos-logisticos-no-brasil/> Acesso em 13 ago. 2013.

MBRAGA – Comunicações, **Tropa de Muare**s, www.mbragacom.com.br. Disponível em <https://www.mbraga.com.br/search?q=MBRAGA+COM+tropa+de+muare,+2013&biw=1366&bih=677&tbm=isch&tbo=u&source=univ&sa=X&ei=pzzAVMbNNMikNuOhg4AD&ved=0CDwQsAQ#imgdii=_> Acesso em 12 ago. 2013.

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE, **Caderno Setorial de Recursos Hídricos – Transporte Hidroviário**, 2006, www.meioambiente.gov.br. Disponível em <<http://www.meioambiente.gov.br/agua/recursos-hidricos/plano-nacional-de-recursos-hidricos>> Acesso em 16 out.2013.

MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO ORÇAMENTO E GESTÃO, **Estudo da Dimensão Territorial para o Planejamento: Volume III - Regiões de Referência**; Secretaria de Planejamento e Investimentos Estratégicos – SPI; Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, 2008; www.planejamento.gov.br.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, **Plano Viário - 2010**, www.transportes.gov.br. Disponível em <<http://www.transportes.gov.br/conteudo/2818-pnlt-relatorio-executivo-2010.html>> Acesso em 11 out. 2013.