

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE ALFENAS**

**VÍCTOR GABRIEL FRANCO SANTANA**

**A IMPORTÂNCIA DA VIA DUTRA PARA O DESENVOLVIMENTO DE SÃO JOSÉ  
DOS CAMPOS E REGIÃO METROPOLITANA**

**ALFENAS/MG**

**2024**

**VÍCTOR GABRIEL FRANCO SANTANA**

**A IMPORTÂNCIA DA VIA DUTRA PARA O DESENVOLVIMENTO DE SÃO JOSÉ  
DOS CAMPOS E REGIÃO METROPOLITANA**

Dissertação/Tese apresentada como parte dos requisitos para obtenção do título de Mestre/Doutor em **Xxxxxxxxxxxxxx** pela Universidade Federal de Alfenas. Área de concentração: **Xxxxxxx Xxxxxxxxxxxxxx**.

Orientador: Prof. Dr. Evânio dos Santos Branquinho

**ALFENAS/MG**

**2024**

Sistema de Bibliotecas da Universidade Federal de Alfenas  
Biblioteca xxxxxx

Gere a ficha catalográfica no HYPERLINK  
"https://www.unifal-mg.edu.br/bibliotecas/ficha-tccs-dis  
sertacoes-e-teses/"[Sistema de Geração de Ficha  
Catalográfica](#) disponível na página das Bibliotecas.

Ficha gerada automaticamente com os dados fornecidos pelo autor.

**VÍCTOR GABRIEL FRANCO SANTANA**

**A IMPORTÂNCIA DA VIA DUTRA PARA O DESENVOLVIMENTO DE SÃO JOSÉ  
DOS CAMPOS E REGIÃO METROPOLITANA**

O(A) Presidente da banca examinadora abaixo assina a aprovação da Dissertação/Tese apresentada como parte dos requisitos para obtenção do título de Geógrafo pela Universidade Federal de Alfenas.

Aprovada em: 06 de dezembro de 2024

Prof. Dr. Evânio dos Santos Branquinho  
Universidade Federal de Alfenas

Assinatura:

Prof. Dr. Flamarion Dutra Alves  
Universidade Federal de Alfenas

Assinatura:

Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Sara Rebello Tavares  
Universidade Estadual Paulista

Assinatura:

Dedico este trabalho aos meus pais, pelo amor, apoio incondicional e por terem me ensinado o valor da educação e da perseverança. À minha família, por sempre acreditarem em mim e celebrarem cada conquista ao meu lado. Aos amigos, pela companhia, incentivo e por tornarem esta caminhada mais leve e alegre. A todos vocês, minha eterna gratidão.

## **AGRADECIMENTOS**

Hoje, ao olhar para o caminho que percorri, sinto-me profundamente grato por todos que passaram pela minha vida e contribuíram de alguma forma positiva e a cada um que esteve ao meu lado. A cada passo, encontrei apoio, conselhos, paciência e, sobretudo, muito amor e carinho.

À minha família, que sempre acreditou em mim, mesmo nos momentos em que eu duvidava de mim mesmo, e que nunca mediu esforços para que eu tivesse as melhores oportunidades – muito obrigado. Vocês são minha base, meu porto seguro e meu maior incentivo.

Aos amigos, que tiveram comigo nos momentos de alegria e nos de dificuldade, que me trouxeram risadas e ombros para me apoiar. A amizade de vocês foi essencial para eu seguir em frente com leveza e coragem, e nunca esquecerei o que cada um fez por mim. Sou eternamente grato.

E aos professores, cuja sabedoria e paciência foram fundamentais para meu aprendizado e crescimento. Cada ensinamento e conselho plantaram sementes que continuarei a cultivar ao longo da vida. Muito obrigado.

Com carinho e gratidão,

Víctor Gabriel Franco Santana.

“Não nos lembramos de dias, lembramos-nos de momentos.”

(PAVENSE, 1952)

## RESUMO

O presente trabalho busca compreender a importância da Via Dutra para o desenvolvimento da cidade de São José dos Campos, em São Paulo, no Vale do Paraíba Paulista. A pesquisa faz uma regressão histórica ao período cafeeiro e ferroviário, pois a partir desta fase a região do Vale do Paraíba é integrada junto à articulação das duas maiores cidades do país. Esta localização estratégica, possibilitou, no período rodoviário, uma desconcentração produtiva de empresas e instituições públicas que acelerou o crescimento de São José dos Campos e dos municípios vizinhos, o que resultou mais recentemente na constituição da Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte. Para a realização desta pesquisa foram adotados os seguintes procedimentos: levantamentos bibliográficos, levantamento de dados, primários e secundários, confecção de mapas e registros fotográficos, além de abranger diversas áreas de conhecimento, como: geografia urbana, geografia de redes, geografia econômica, geoprocessamento, cartografia digital, geomorfologia, dentre outras. Com essa visão unificada dos fatores, entende-se que é possível explicar a importância da Via Dutra para o desenvolvimento de São José dos Campos-SP e Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte.

Palavras-chave: infraestrutura; desconcentração industrial; redes.

## **ABSTRACT**

This work seeks to understand the importance of Via Dutra for the development of the city of São José dos Campos, in São Paulo, in the Paraíba Paulista Valley. The research makes a historical regression to the coffee and railway period, as from this stage onwards the Vale do Paraíba region is integrated into the articulation of the two largest cities in the country. This strategic location enabled, during the road period, a productive deconcentration of companies and public institutions that accelerated the growth of São José dos Campos and neighboring municipalities, which more recently resulted in the constitution of the Metropolitan Region of Vale do Paraíba and North Coast. To carry out this research, the following procedures were adopted: bibliographic surveys, primary and secondary data collection, creation of maps and photographic records, in addition to covering several areas of knowledge, such as: urban geography, network geography, economic geography, geoprocessing, digital cartography, geomorphology, among others. With this unified view of the factors, it is understood that it is possible to explain the importance of Via Dutra for the development of São José dos Campos-SP and the Metropolitan Region of Vale do Paraíba and the North Coast.

Keywords: infrastructure; industrial deconcentration; networks.

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Representação da Geomorfologia e altimetria do Vale do Paraíba Paulista, no Software QGIS.....	19
Figura 2 - Gráfico de altitude e quilometragem relacionado a imagem 1 do Vale do Paraíba Paulista.....	21
Figura 3 - Representação da Geomorfologia e altimetria do Vale do Paraíba Paulista, distância e altitude entre a Serra da Mantiqueira e a Serra do Mar.....	21
Figura 4 - Gráfico de altitude e quilometragem relacionado a imagem 3 do Vale do Paraíba Paulista.....	22
Figura 5 - Mapa de localização de São José dos Campos-SP.....	22
Figura 6 - Rodovia Presidente Dutra (Via Dutra), em São José dos Campos-SP.....	23
Figura 7 - Estação Ferroviária Eugênio de Melo, na Zona Norte de São José dos Campos.....	24
Figura 8 - Estação Ferroviária Central, na Zona Norte de São José dos Campos.....	25
Figura 9 - Indústria Ericsson às margens da Via Dutra.....	28
Figura 10 - Entrada 4 da General Motors às margens da Via Dutra.....	29
Figura 11 - Bandeira do município de São José dos Campos.....	29
Figura 12 - Gráfico da população urbana x população rural de São José dos Campos-SP entre os anos de 1970 a 2010.....	32
Figura 13 - São José dos Campos - SP: Exportações, Importações e Balança Comercial.....	40
Figura 14 - Relação importação/exportação de 2013 a 2023 no município de São José dos Campos-SP.....	41
Figura 15 - Visão Geral dos Produtos Exportados pelo município de São José dos Campos no ano de 2023.....	42

Figura 16 - Visão Geral dos Produtos Importados pelo município de São José dos Campos no ano de 2023.....	43
Figura 17 - Índices econômicos do ano de 2002 da Região Administrativa de São José dos Campos.....	44
Figura 18 - Índices econômicos do ano de 2021 da Região Administrativa de São José dos Campos.....	45
Figura 19 - Índices econômicos do ano de 2002 da Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte.....	46
Figura 20 - Índices econômicos do ano de 2021 da Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte.....	47
Figura 21 - Índices populacionais do ano de 2010 da Região Administrativa de São José dos Campos.....	48
Figura 22 - Índices populacionais do ano de 2022 da Região Administrativa de São José dos Campos.....	49
Figura 23 - Índices econômicos do ano de 2010 da Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte.....	50
Figura 24 - Índices populacionais do ano de 2022 da Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte.....	51
Figura 25 - Movimento da Dutra sentido São Paulo.....	59
Figura 26 - Gráfico referente ao gênero das pessoas que responderam o questionário.....	61
Figura 27 - Gráfico referente a quantas vezes na semana as pessoas vão para outras cidades da região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte.....	62
Figura 28 - Gráfico referente a quantas vezes na semana as pessoas utilizam a Via Dutra.....	63
Figura 29 - Gráfico referente em quais municípios os perguntados residem.....	64
Figura 30 - Gráfico referente ao município de trabalho das pessoas.....	65
Figura 31 - Gráfico referente às atividades realizadas pelos perguntados em outros municípios da Região.....	66
Figura 32 - Gráfico referente ao modo de deslocamento dos moradores.....	67
Figura 33 - Gráfico referente à idade dos moradores.....	68

Figura 34 - Gráfico referente à cidade natal dos perguntados.....	68
Figura 35 - Mapa de densidade para a distribuição dos moradores perguntados na pesquisa de campo.....	71

## LISTA DE TABELAS

Tabela 1: proporção da população urbana, rural e total no município de São José dos Campos nos períodos de: 1970, 1980, 1991, 2000 e 2010.....	31
Tabela 2 - Relação importação e exportação do município de São José dos Campos, em 2023.....	38
Tabela 3 - Respostas dos moradores em campo sobre o que os trouxe ao município de São José dos Campos.....	69

## **LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS**

ABNT	Associação Brasileira de Normas Técnicas
CAPES	Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
UNIFAL-MG	Universidade Federal de Alfenas
PND	Plano Nacional de Desenvolvimento

## SUMÁRIO

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO.....</b>	<b>16</b>
1.1	OBJETIVOS.....	17
1.1.1	<b>Objetivo Geral.....</b>	<b>17</b>
1.1.2	<b>Objetivos Específicos.....</b>	<b>17</b>
<b>2</b>	<b>PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS.....</b>	<b>18</b>
<b>3</b>	<b>GEOMORFOLOGIA DA ÁREA DE ESTUDO.....</b>	<b>19</b>
<b>4</b>	<b>RECORTE HISTÓRICO ANTES DA VIA DUTRA E A EVOLUÇÃO URBANA DE SÃO JOSÉ DOS CAMPOS.....</b>	<b>23</b>
4.1	<b>O INTRA-URBANO E MOBILIDADE DE SÃO JOSÉ E REGIÃO.....</b>	<b>33</b>
<b>5</b>	<b>IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO.....</b>	<b>38</b>
<b>6</b>	<b>A INFLUÊNCIA DE SÃO JOSÉ DOS CAMPOS NA REGIÃO.....</b>	<b>53</b>
<b>7</b>	<b>UMA ANÁLISE DO CONTEXTO ATUAL.....</b>	<b>61</b>
<b>8</b>	<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>73</b>
	<b>REFERÊNCIAS.....</b>	<b>75</b>
	<b>APÊNDICES .....</b>	<b>80</b>
	<b>ANEXOS .....</b>	<b>80</b>

## 1 INTRODUÇÃO

São José dos Campos é um município situado na região metropolitana do Vale do Paraíba Paulista, que conta com uma população de 697.054 habitantes, segundo o IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística) 2022. O município ainda conta com uma densidade demográfica de 634,03 habitantes por km<sup>2</sup> e uma área total de 1.099,61 km<sup>2</sup>. Já a região do Vale do Paraíba e Litoral Norte tem atualmente 2.506.053 habitantes, ainda segundo o censo de 2022 do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.

A hipótese principal desta pesquisa está relacionada em como a implantação da rodovia Presidente Dutra BR-116 influenciou positiva e negativamente para o desenvolvimento da região e do município Joseense.

Sua problemática faz-se em caracterizar o contexto do município de São José dos Campos antes da construção da Via Dutra e as mudanças ocorridas após a construção da rodovia federal, assim como suas consequências e os impactos causados no município e na região do Vale do Paraíba.

Por meio dessa monografia, podemos refletir não apenas o uso da rodovia pela população e pelos agentes sociais, mas também analisar a natureza dos fluxos, a função e a finalidade das redes que se criaram devido a sua construção, a sua existência, a sua formalização e como as redes se organizaram a partir dela até os dias atuais.

## **1.1 OBJETIVOS**

### **1.1.1 Objetivo geral**

A pesquisa tem como objetivo geral identificar e demonstrar quais foram as mudanças ocorridas no município de São José dos Campos após a construção da rodovia presidente Dutra, tendo como contexto a região do Vale do Paraíba Paulista. Sendo assim, apresentando um contexto histórico dos fatos e das causas que levaram a cidade a atingir as condições atuais e os impactos causados pela construção da rodovia federal BR-116.

### **1.1.2 Objetivos específicos**

Os objetivos específicos para este trabalho tem a intenção de analisar a evolução histórica do município de São José dos Campos, identificando marcos e transformações socioeconômicas durante o seu surgimento até o contexto atual, além de examinar os fatores geográficos, econômicos e políticos que influenciaram o desenvolvimento do município ao longo das décadas.

Busca-se também investigar as mudanças e adaptações dos sistemas de transporte, destacando o papel no crescimento urbano e na mobilidade da população, além de identificar o impacto do transporte na configuração urbana e na conectividade de São José dos Campos com a região metropolitana do Vale do Paraíba e outras áreas.

Além disso, o trabalho caracteriza a transição de São José dos Campos de cidade média para o município sede de uma região metropolitana e discutir as problemáticas; descrevendo as mudanças demográficas, econômicas e de infraestrutura que sinalizam essa transformação e identificando os desafios e oportunidades relacionados, incluindo aspectos de planejamento urbano, meio ambiente e qualidade de vida.

Por fim, o estudo visa também examinar a distribuição espacial no município Joseense e na região metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte.

## 2 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Para a realização desta pesquisa adotam-se os seguintes procedimentos: levantamentos bibliográficos, levantamento de dados, tanto primários quanto secundários, confecção de mapas e registros fotográficos.

O levantamento bibliográfico compreende artigos, livros, capítulos de livros, textos, periódicos, tendo como locais de pesquisa: o Google Acadêmico e o Portal de Periódicos da CAPES. Suas contribuições incluem temas como a estruturação das cidades da região do Vale do Paraíba, sua região metropolitana, os processos que influenciaram a construção da rodovia Presidente Dutra assim como seu período histórico, a evolução urbana de São José dos Campos, a importante influência da cidade nos demais municípios da região, a valorização imobiliária e custo de vida em São José dos Campos etc.

Destaca-se o levantamento de informações na prefeitura municipal de São José dos Campos.

Além do levantamento bibliográfico feito, a pesquisa abrange a coleta de dados estatísticos feitos em portais, como: COMEX STAT, IBGE, IPEA, Seade e o SIDRA. Em adição, a confecção de mapas, feitos utilizando o software QGIS e registros fotográficos foram feitos pelo autor.

O trabalho abarca também o trabalho de campo no município de São José dos Campos, com a utilização do *google forms* com o intuito de averiguar informações, dados coletados e conceitos utilizados ao longo do desenvolvimento deste trabalho. O questionário foi aplicado por meio de redes sociais com a intenção de abranger pessoas de fora do município joseense, mas também contou com ajuda de pessoas nas ruas de São José dos Campos dispostas a responder, tendo uma atenção especial no centro, onde se juntam pessoas de diversas regiões da cidade. Acentua-se que deste campo foram coletadas não apenas dados primários, mas também fotografias de pontos importantes da cidade em contextos atuais.

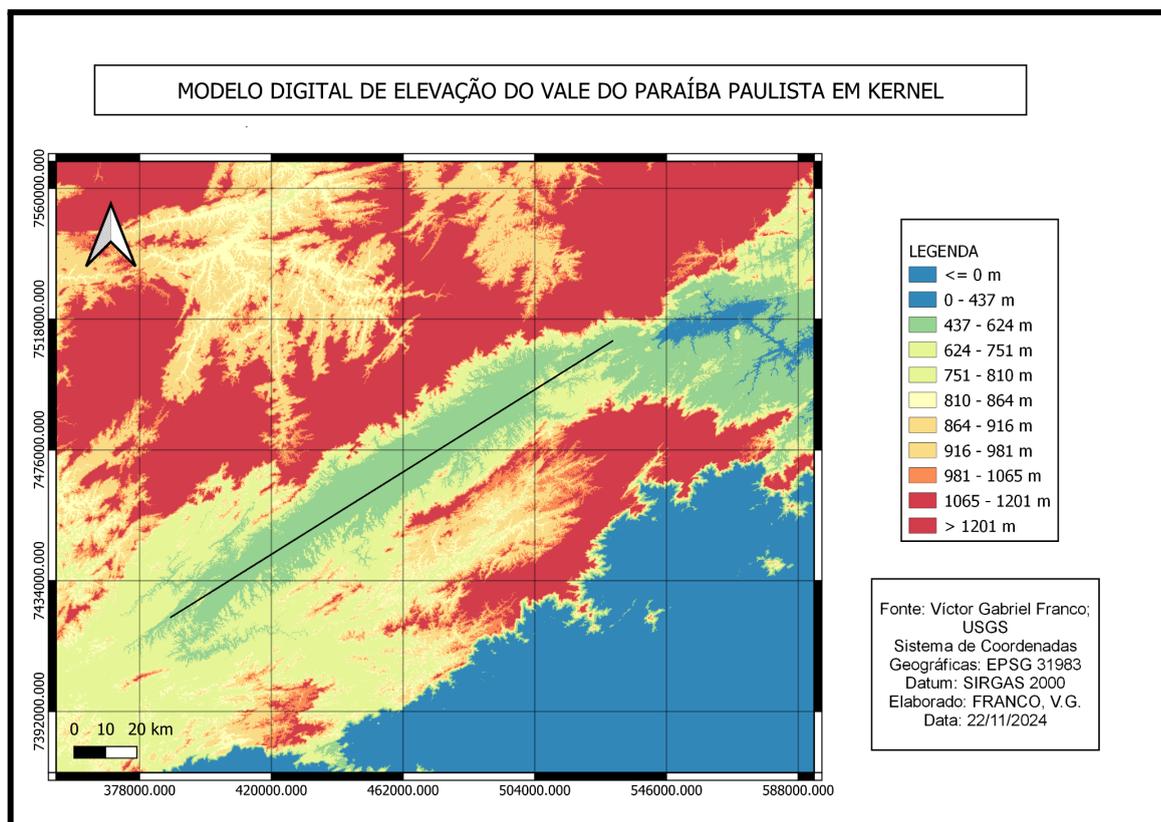
### 3 GEOMORFOLOGIA DA ÁREA DE ESTUDO

A região do Vale do Paraíba Paulista está situada entre duas serras: a Serra da Mantiqueira e a Serra do Mar. A região está localizada também próxima a bacia hidrográfica do Rio Paraíba do Sul.

Com base em Ab'Sáber (2003), podemos compreender que geodinâmico mencionado está diretamente relacionado à atividade tectônica que resultou na formação dos horsts, ou seja, elevações que compõem a Serra da Mantiqueira e a Serra do Mar, assim como o gráben, uma espécie de depressão tectônica onde se localiza o rio Paraíba do Sul. Sendo assim, entende-se que a configuração atual dessas paisagens foi moldada por processos tectônicos que elevaram certas áreas e rebaixaram outras, criando uma estrutura de relevos elevados e depressões associadas.

Como é possível ver no MDE (Modelo Digital de Elevação) abaixo, nota-se que a altitude do Vale do Paraíba é baixa, sendo essa uma característica do fundo de vale, onde os sedimentos vindo da Serra do Mar e da Serra da Mantiqueira depositados ali formaram o vale devido a erosão e intemperismo durante milhões de anos.

Figura 1 - Representação da Geomorfologia e altimetria do Vale do Paraíba Paulista, no Software QGIS

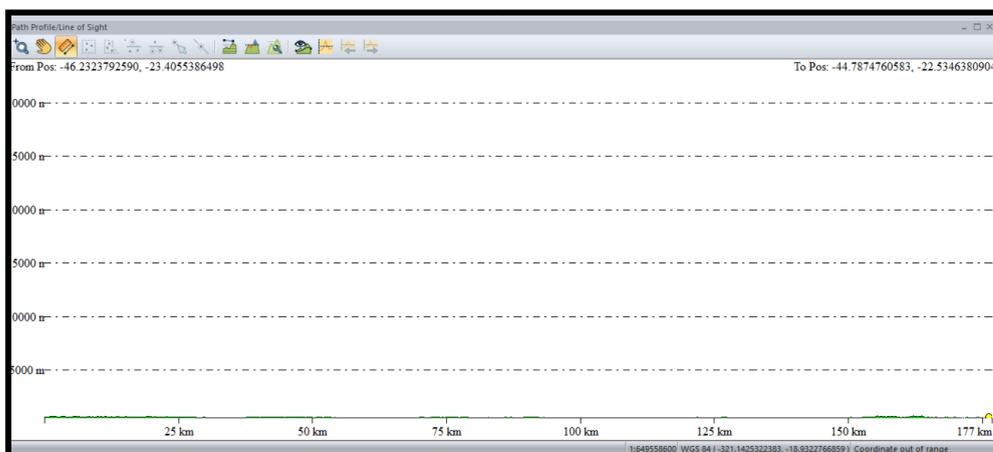


Fonte: Autor (2024)

Como abordado em *Os Domínios de Natureza no Brasil* (1977), de Ab'Saber, o Vale do Paraíba, situado entre os domínios de Mata Atlântica e Cerrado, é uma área interessante onde ocorre uma transição ecológica e geomorfológica entre planaltos e depressões. Esses estudos ajudam a compreender as características geomorfológicas do Vale do Paraíba, que, segundo o autor (1977), é uma depressão intermontana entre a Serra do Mar e a Serra da Mantiqueira já anteriormente citadas.

Na figura 2, temos a demonstração em quilometragem, ou seja, a extensão do Vale do Paraíba junto a sua altitude, mostrando assim que a variação de altitude no decorrer do trajeto é mínimo, sofrendo uma baixa alteração, sendo este um local qualificado e justificado para a construção de uma rodovia federal praticamente em linha reta. Segundo conceitos matemáticos, a distância mais curta entre dois pontos é uma reta, e neste caso, a extremidade da esquerda é referente a cidade de São Paulo e sua região metropolitana, e a extremidade da direita representa a cidade Rio de Janeiro e sua região metropolitana, e a Via Dutra, a linha que liga ambos os pontos para um trajeto mais curto entre as duas metrópoles mais importantes do país, oferecendo logística, integração e estrutura.

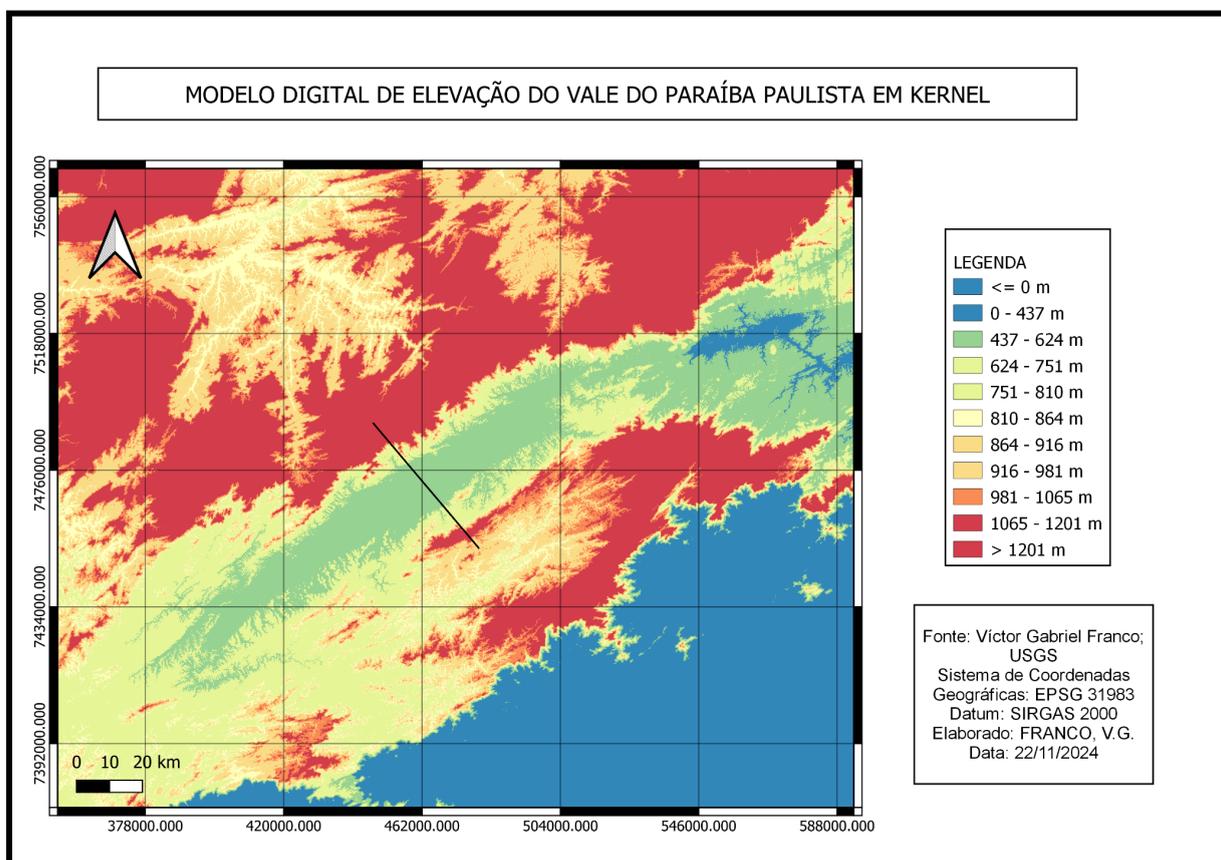
Figura 2 - Gráfico de altitude e quilometragem relacionado à imagem 1 do Vale do Paraíba Paulista.



Fonte: Autor (2024)

Na figura 3 podemos ver o MDE sendo disposto de modo transversal para a representação do Vale do Paraíba perante ambas as serras que a cercam.

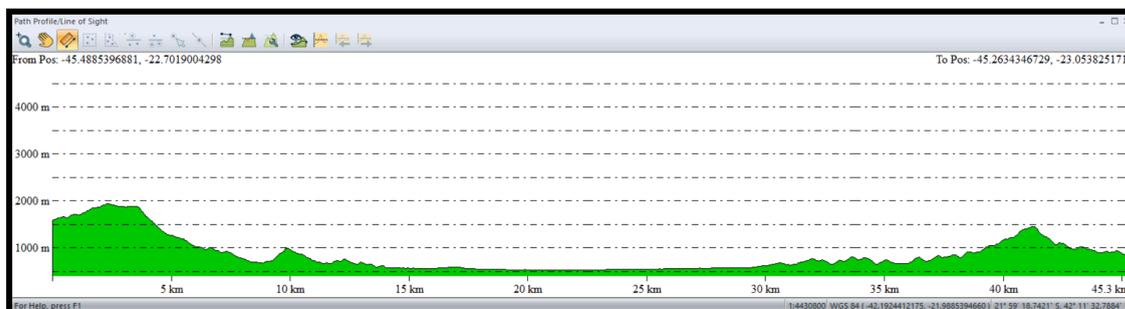
Figura 3 - Representação da Geomorfologia e altimetria do Vale do Paraíba Paulista, distância e altitude entre a Serra da Mantiqueira e a Serra do Mar.



Fonte: Autor (2024)

Em complemento a figura 3, a figura 4 mostra a altitude das serras e o depósito de sedimentos que formam o vale no centro de ambas as serras.

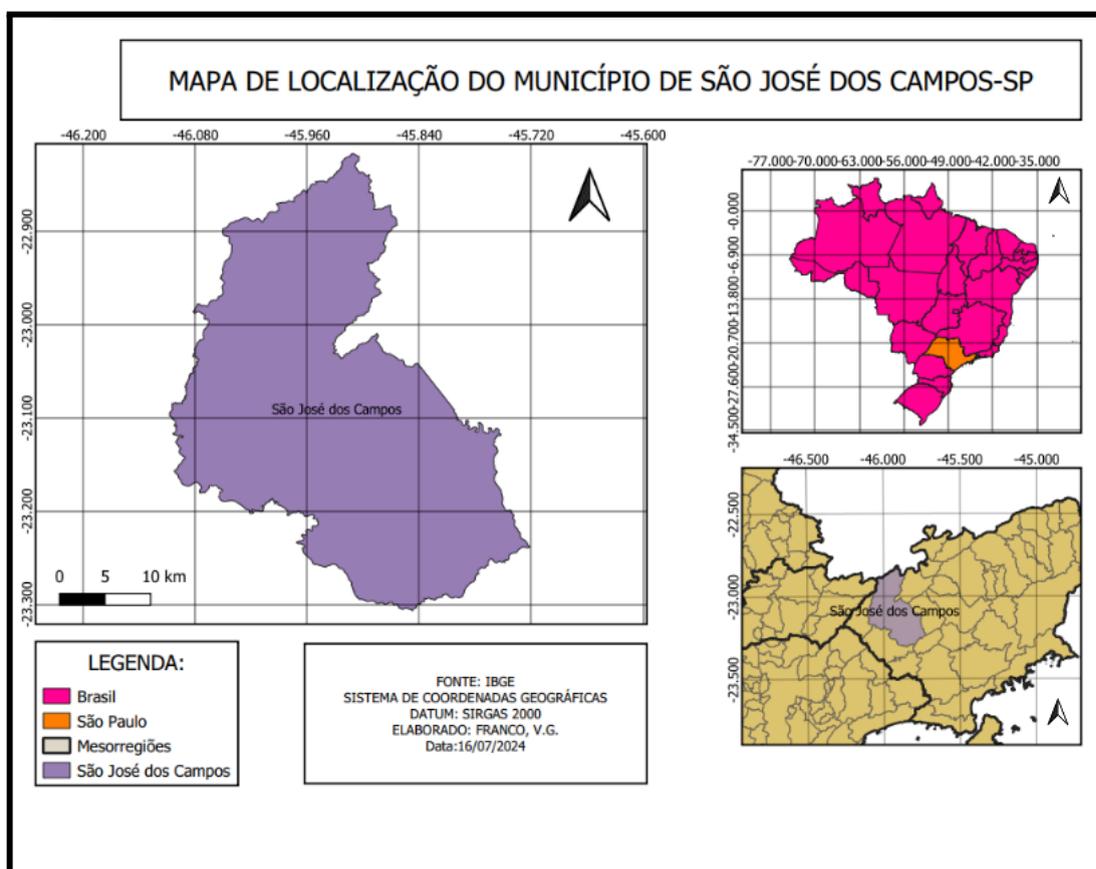
Figura 4 - Gráfico de altitude e quilometragem relacionado a imagem 3 do Vale do Paraíba Paulista.



Fonte: Autor (2024)

Como foi apresentado, podemos ver que os aspectos ambientais são importantes para serem levados em consideração em uma construção, sobretudo uma construção de grande porte como o nosso objeto de estudo, que se estende por mais de 400 quilômetros.

Figura 5 - Mapa de localização de São José dos Campos-SP.



Fonte: IBGE (2024) e autor (2024)

#### 4 RECORTE HISTÓRICO ANTES DA VIA DUTRA E A EVOLUÇÃO URBANA DE SÃO JOSÉ DOS CAMPOS

Segundo Lanna (2005, p. 8), em 31 de outubro de 1835 houve no Brasil a Lei nº 101, conhecida como Lei Feijó. Ela autorizava a criação de companhias que visassem construir uma "estrada de ferro da Capital do Império para as de Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Bahia", com privilégio de uso garantido por 40 anos. Essas ferrovias tinham como objetivo incentivar a colonização e o desenvolvimento de terras, ligando áreas do interior a portos de exportação.

Figura 6 - Rodovia Presidente Dutra (Via Dutra), em São José dos Campos-SP.



Fonte: Autor (2024)

Villaça (2001) diz que mesmo com décadas de ferrovias em São Paulo, ainda houve a expansão urbana. O mesmo argumenta que o conjunto de setores ferroviário e rodoviário em direção à cidade do Rio de Janeiro e Santos são os mais populosos setores da metrópole, apresentando assim uma predisposição da metrópole de se desenvolver em direção das cidades mais importantes. Com isso podemos pensar assim que é algo lógico tendo em vista que as metrópoles possuem um alto custo de vida, fazendo com que ou os menos abastados se afastem do centro criando assim outras centralidades até expansões e conurbações, ou os mais abonados se exilam já que possuem meios de locomoção particulares para percorrerem grandes distâncias, mantendo assim fluxos grandes de tráfego, segundo o autor que cita o Vale do Paraíba como sendo um lugar guia em direção a tal expansão urbana.

Historicamente, a malha ferroviária acompanhou a expansão da produção

cafeeira até o oeste paulista do século XIX até o início do século XX, como consta no site do IBGE Agência de Notícias, onde o mesmo afirma que “a distribuição das ferrovias e hidrovias é bem reduzida e tem potencial muito pouco explorado, especialmente em um país das dimensões do Brasil”.

O autor Caio Prado Jr., em sua obra “*Formação do Brasil Contemporâneo*”, evidencia que o modelo econômico do Brasil na época colonial, melhorado pelas ferrovias, foram inovadoras para servir ao sistema exportador, especialmente no transporte de café, durante o ciclo cafeeiro, das áreas de produção para os portos. Isso demonstra que as ferrovias mesmo importante para a época e gerando uma interação nacional (necessária) embrionária mostra que essas infraestruturas não tiveram a intenção de integrar o território nacional ou promover o mercado interno, mas sim para atender às necessidades do mercado externo, consolidando a dependência econômica do Brasil em relação aos países centrais, ao contrário do que ocorrera em outros países, onde a construção de ferrovias tinha o caráter de integração, desenvolvimento e incentivo ao mercado interno

Nos dias atuais os principais eixos ferroviários são utilizados para o transporte das *commodities*, principalmente minério de ferro e grãos provenientes da agroindústria. Silveira (2002) destaca que o sistema ferroviário brasileiro entrou em decadência devido à consolidação e a concorrência com o sistema rodoviário.

Figura 7 - Estação Ferroviária Eugênio de Melo, na Zona Norte de São José dos Campos.



Fonte: Autor (2024)

Na figura 7, podemos ver a Estação Ferroviária Eugênio de Melo localizada no município de São José dos Campos, nesta região, nos dias atuais é uma área periférica do município, porém, durante seu trajeto podemos ver diversas casas ao redor e também a montadora da GM (General Motors). Isso contribui para as formulações de Lencioni e Villaça quando ambos dizem que a ferrovia era uma forma de trazer desenvolvimento e urbanização para as proximidades. Esta ferrovia se encontra há poucos metros da rodovia Presidente Dutra, o objeto de estudo deste trabalho. Outra estação ferroviária que temos de exemplo é a Estação Ferroviária Central que se encontra mais ao centro do município mesmo que ainda na região Norte. Antigamente havia uma fábrica de tecelagem em seus arredores, facilitando assim as idas e vindas de trabalhadores.

Importante destacar que a grande parte da mão de obra vinda para o Vale do Paraíba não veio da grande São Paulo, mas sim do Sul de Minas, tendo em vista que nesta mesma época pessoas vinham do Nordeste com a expectativa tentar “ganhar a vida” em São Paulo.

Essa migração vinda do Sul de Minas se dá devido à proximidade logística com o município de São José dos Campos e com a região do Vale do Paraíba, muito proporcionada pelas ferrovias.

A antiga tecelagem próximo a estação ferroviária central localizada na zona Norte de São José dos Campos evidencia tal acontecimento tendo em vista que o norte do município faz caminho para o Sul de Minas, e por ali pessoas da época se instalaram, residindo próximo da estação e de seu emprego na tecelagem.

Figura 8 - Estação Ferroviária Central, na Zona Norte de São José dos Campos.



Fonte: IPATRIMÔNIO

O contexto ferroviário de São José dos Campos remonta ao final do século XIX e início do século XX. Foi a primeira ferrovia a servir na região, inaugurada em 1880, que passava por cidades próximas e contribuiu para o desenvolvimento regional (PEREIRA, 1999). E Cano (2007, p. 37) diz: “A expansão ferroviária, talvez o elemento mais importante desse complexo, teve sua maior fase de crescimento nas décadas de 1870 e 1880”.

Com a expansão do período cafeeiro, o sistema ferroviário desempenhou um papel importante na transformação de São José dos Campos de um pequeno município rural em um centro comercial e industrial (SILVA; SOUZA, 2005). A ferrovia foi um dos primeiros transportes de massa a surgir, e para a época, ajudou no transporte de produtos agrícolas como café, açúcar, matérias primas, dentre outros. No século XX, o crescimento industrial do Brasil – principalmente no setor aeroespacial e de tecnologia – implicou que as ferrovias se tornassem críticas para o transporte de insumos e produtos acabados (OLIVEIRA, 2018).

Atualmente, o sistema ferroviário de São José dos Campos ainda desempenha um papel significativo na movimentação de cargas. Uma das principais operadoras de frete nesta área é a “Rumo Logística”, que oferece serviços de transporte para produtos industriais e agrícolas (RUMO LOGÍSTICA, 2023).

Antes da Via Dutra, São José dos Campos era uma referência no tratamento de tuberculose no sanatório Vicentina Aranha durante o início do século XX. Anterior a isto, foi uma importante rota para o café, juntamente com a região do Vale do Paraíba, e também no seu plantio, como consta no site da prefeitura municipal.

A rodovia Presidente Dutra foi inaugurada no ano de 1951. Segundo o site da rodovia<sup>1</sup>, a mesma possui uma extensão total de 402 quilômetros, tendo seu início no Trevo das Margaridas, no acesso para a Avenida Brasil, no Rio de Janeiro e terminando na Ponte Presidente Dutra, no acesso para a Marginal Tietê, já no município de São Paulo. Sua duplicação ocorreu apenas no ano de 1967 já com a política interna de desenvolvimento interno aderida durante a ditadura militar.

Ferreira (1996, p. 251) quando diz que “os gastos em infraestrutura e alguns outros tipos de investimento público, afetaram a produtividade econômica e, portanto, o retorno do investimento privado e do trabalho, teriam efeito positivo sobre a evolução futura”, podemos entender, devido ao recorte histórico em que a Via

---

<sup>1</sup> Disponível em: [rodovias.grupoccr.com.br/riosp/](http://rodovias.grupoccr.com.br/riosp/)

Dutra fora construída, que, com o avanço do capitalismo no mundo, principalmente em meio à Guerra Fria, o fluxo do mercado brasileiro foi se intensificando na medida em que havia investimento na infraestrutura interna e na demanda para a exportação, o que gerou a duplicação da rodovia visando comportar um maior número de fluxo de carros, caminhões e cargas.

Com a construção da Via Dutra, não apenas São José dos Campos teve um impulso em seu desenvolvimento, mas também a região do Vale do Paraíba como um todo, isso se deu devido a instalação de grandes indústrias às suas margens que decorreram da desconcentração industrial em São Paulo, como discutido anteriormente.

Santos (1979) argumenta que a infraestrutura de transporte é crucial para conectar diferentes regiões e facilitar a movimentação de bens e pessoas. Nesse livro, o autor exemplifica a Via Dutra como as vias de comunicação podem impactar a economia de cidades ao longo do seu trajeto, estimulando a instalação de indústrias e serviços nas suas proximidades, além de discutir como a construção de grandes rodovias, como a Via Dutra, contribuiu para a descentralização industrial, permitindo que indústrias se instalassem em cidades menores.

São José dos Campos foi uma das cidades mais beneficiadas com a construção e o aprimoramento da Via Dutra devido às suas condições, como cita Zulietti (p. 30) em sua tese: bons terrenos industriais, planos e baratos; proximidade dos grandes centros: São Paulo e Rio de Janeiro, tanto em termos de distribuição quanto de consumo; clima seco, que favoreceu o ramo de telecomunicações; mão de obra barata; dispunha de centro de pesquisas e capacitação profissional; incentivo fiscal para as empresas e indústrias dentre outros fatores.

Com o desenvolvimento tardio do capitalismo no Brasil, como argumenta Cano (2007), em *Raízes da concentração industrial em São Paulo*, ele destaca o papel do capital estrangeiro, especialmente no período entre o final do século XIX e início do século XX:

Por outro lado, a participação do capital estrangeiro – em forma de investimento direto – somente se faria notar com alguma importância a partir de meados da década de 1920 (CANO, 2007, p. 238).

Com base em Singer, Cano (2007) acrescenta com a seguinte contribuição:

Tanto é assim (e o próprio Singer mostra isso) que foi necessária a ação governamental, assumindo o risco e empresariando capitalistas estrangeiros, dando-lhes garantia de juros (pelo governo federal e estadual), para que

instalassem e operassem os modernos Engenhos Centrais, durante a década de 1880, principalmente (SINGER, 1968, p. 296-300 apud CANO, 2007, p.108).

Além do apoio de suma importância do governo para a concentração industrial, políticas como a criação de linhas ferroviárias e a oferta de crédito industrial concentraram-se principalmente no Sudeste, beneficiando principalmente o estado de São Paulo. Ainda nessa obra, o autor também critica como o governo faltou com planejamento em outras regiões, gerando disparidades econômicas.

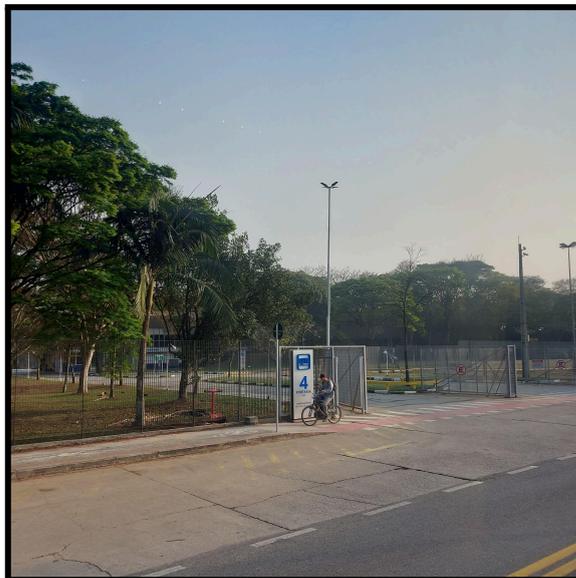
Figura 9 - Indústria Ericsson às margens da Via Dutra.



Fonte: Autor (2024)

Como mencionado, utilizando Cano (2007), o Estado agiu como principal força para alavancar a industrialização no país; e com o município de São José dos Campos não foi diferente, uma vez que projetos como DCTA (Departamento de Ciência e Tecnologia Aeroespacial), Embraer, INPE (Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais), ITA (Instituto Tecnológico de Aeronáutica) e incentivos fiscais para atrair empresas e indústrias, como GM (General Motors), só foram possíveis graças ao suporte e auxílio do Estado, mostrando assim que, de forma intrínseca, a evolução urbana do município de São José dos Campos passa pela presença do Estado com suas políticas desenvolvimentistas, como as citadas, assim como no investimento em infraestrutura na rodovia presidente Dutra e na transformação do município em tecnopolo, possibilitando com que o município atraísse não apenas investimento, mas também empregos e mão de obra, além de se tornar referência no país na área de tecnologias aeroespaciais.

Figura 10 - Entrada 4 da General Motors às margens da Via Dutra.



Fonte: Autor (2024)

Destaca-se que a indústria no município é algo muito presente devido ao processo de desconcentração industrial ocorrido em São Paulo, e isso é refletido na bandeira da cidade e também nos escudos do time de futebol, time de basquete e time de vôlei da cidade, onde todos possuem uma polia dentada.

Figura 11 - Bandeira do município de São José dos Campos.



Fonte: Câmara de São José dos Campos

A Via Dutra vai além de uma rota comercial movimentada que interliga duas das maiores cidades brasileiras e que possibilitou o desenvolvimento municipal e regional. Nos dias atuais, em adição ao fluxo de mercadorias e de veículos, para a população local, ela possui uma função cotidiana, sendo usada como uma grande avenida, ou uma grande marginal, que conecta as cidades da região, permitindo assim que a população tenha uma mobilidade rápida, viabilizando assim

experienciar não apenas o município em que residem, mas também a região como um todo, resolvendo pendências, usufruindo do lazer que lhes é proporcionado em outro município, trabalhando, se relacionando e fazendo dentre outras coisas mais de forma amplificada. Villaça (2001) traz essa ideia em *Espaço Intra-Urbano no Brasil*. O autor afirma que a transformação ocorre, principalmente, quando áreas inicialmente periféricas, conectadas ao centro por rodovias, se desenvolvem ao ponto de a urbanização englobar essas vias, isto é, incorporando-as ao tecido urbano.

Nesse processo, podemos entender que as rodovias projetadas para facilitar o tráfego rápido e de longa distância começam a assumir características de avenidas urbanas, com maior densidade, uso misto, como: residencial, comercial e de serviços. Villaça ainda destaca que essas mudanças são reflexos das dinâmicas socioeconômicas em que as rodovias se encontram contribuem para essa mudança, no crescimento populacional, e na expansão da mancha urbana, e na integração econômica de regiões anteriormente periféricas. A urbanização intensifica o uso do solo nas proximidades das rodovias, alterando suas características originais para atender às novas demandas de mobilidade e infraestrutura urbana, como disserta Harvey (1982), onde o autor analisa a maneira em que a infraestrutura, incluindo rodovias, são cruciais para o movimento do Capital.

Harvey (1982) ainda argumenta que o desenvolvimento de rodovias altera a estrutura econômica das áreas adjacentes, pois a proximidade a essas infraestruturas pode aumentar o valor do solo, levando à intensificação do uso e à mudança de características originais dos terrenos para atender à demanda por serviços, comércio e residências.

Podemos discutir e analisar que essa unificação regional é algo positivo e negativo ao mesmo tempo, isso pois, de maneira positiva, permite que pessoas exerçam a migração pendular gerando um grande potencial para a economia da região, onde as pessoas não se limitam apenas ao município que residem. Por outro lado, também indica que um município não tem emprego suficiente para sua população, obrigando parte dela a se deslocar para outro, aumentando despesas com transportes. Há também o acarretamento em uma grande especulação imobiliária e evasão em cidades com melhor qualidade de vida, como o caso de São José dos Campos, amplia o trânsito em horário de pico no trecho em questão, além

de fazer com que municípios menores percam renda com a baixa circulação monetária local já que não conseguem competir com cidades maiores da região.

Segundo dados do SIDRA IBGE (2024), a diferença populacional entre área urbana e rural em 1970 no município de São José dos Campos era de 132.467 contra 15.865 respectivamente, totalizando uma população municipal na época de 148.332.

Dez anos depois, como mostrado na tabela, em 1980 a população total era de 287.513, com a urbana possuindo 276.873 e a rural 10.640.

Em 1980, podemos notar, com o auxílio da tabela, que o número de pessoas caiu em relação à 1970, mostrando assim uma expansão urbana do município. Porém, em 1991, ocorreu algo curioso: a população rural sofreu um aumento com relação ao ano de 1980, tendo 16.855 contra 10.640 do ano anterior retratado, mas a população urbana não decresceu, teve um aumento, saltando de 276.873 para 425.515.

Nos anos 2000, 9 anos após a última atualização, a parte rural volta a ter perda, mas a urbana mantém seu crescimento, ampliando sua população de 425.515 para 532.743.

Por fim, com base nos últimos dados disponíveis, nota-se que a população total do município teve aumento, assim como a população urbana, contudo, novamente a população voltou a crescer assim como ocorreu entre os anos de 1980 a 1991, e no ano de 2010 o aumento da população urbana se manteve assim como o declínio da rural.

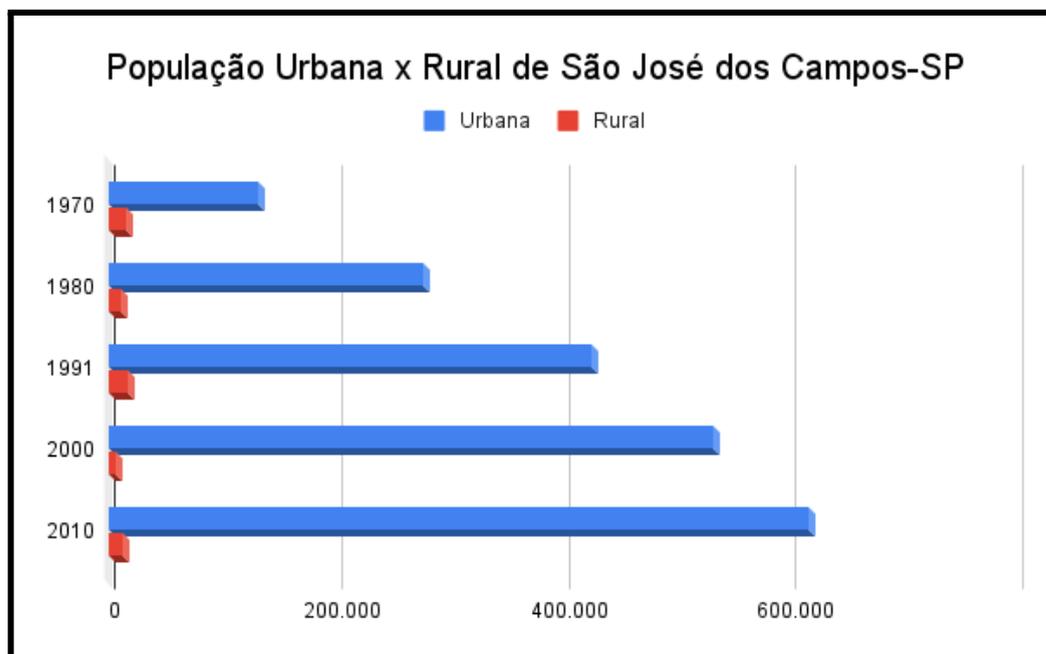
Tabela 1 - proporção da população urbana, rural e total no município de São José dos Campos nos períodos de: 1970, 1980, 1991, 2000 e 2010

<b>Ano</b>	<b>População Urbana</b>	<b>População Rural</b>	<b>População Total</b>
1970	132.467	15.865	148.332
1980	276.873	10.640	287.513
1991	425.515	16.855	442.370
2000	532.743	6.570	539.313
2010	617.119	12.802	629.921

Fonte: IBGE (2024)

População urbana x população rural de São José dos Campos-SP entre os anos de 1970 a 2010:

Figura 12 - Gráfico da população urbana x população rural de São José dos Campos-SP entre os anos de 1970 a 2010.



Fonte: IBGE (2024)

Atrelada à evolução urbana tem-se o aumento da população urbana e a evasão da população do campo, mas, além disso, está interligada à questão dos veículos no município.

#### 4.1 O INTRA-URBANO E MOBILIDADE DE SÃO JOSÉ E REGIÃO

Sobre a questão semântica do tema “intra-urbano”, o autor sustenta que:

A expressão espaço urbano, bem como "estrutura urbana", "estruturção urbana", "reestruturção urbana" e outras congêneres, só pode se referir ao intra-urbano. Tal expressão deveria ser, pois, desnecessária, em face de sua redundância. Porém, espaço urbano - e todas aquelas afins - está hoje de tal forma comprometida com o componente urbano do espaço regional que houve necessidade de criar outra expressão para designar o espaço urbano; daí o surgimento e uso de intra-urbano (VILLAÇA, 2001, p.18)

Ele ainda acrescenta com a seguinte contribuição:

Aquilo que grande parte da recente literatura espacial progressista tem chamado de espaço urbano refere-se, na verdade, ou ao processo de urbanização genericamente abordado, ou a espaços regionais, nacionais, continentais e mesmo planetários. Nos últimos casos, o espaço urbano aparece como elemento de estruturas espaciais regionais, nacionais, continentais ou planetárias (VILLAÇA, 2001, p. 18).

Ampliando a discussão, o espaço intra-urbano, Villaça (2001) contribui dizendo que:

É estruturado fundamentalmente pelas condições de descolamento do ser humano, seja enquanto portador da mercadoria força de trabalho - como no deslocamento casa/trabalho -, seja enquanto consumidor - reprodução da força de trabalho, deslocamento casa-compras, casa-lazer, escola, etc. Exatamente daí vem, por exemplo, o enorme poder estruturador intra-urbano das áreas comerciais e de serviços, a começar pelo próprio centro urbano. Tais áreas, mesmo nas cidades industriais, são as que geram e atraem a maior quantidade de deslocamentos (viagens), pois acumulam os deslocamentos de força de trabalho - os que ali trabalham - com os de consumidores - os que ali fazem compras e vão aos serviços (VILLAÇA, 2001, p. 20).

Aqui temos a compreensão e visão de que a locomoção é algo extremamente importante para o desenvolvimento de uma cidade ou de uma região. Essa locomoção não é apenas do indivíduo (da mão de obra), mas também de mercadorias, de produtos e de matéria prima. Sem a locomoção, mesmo nos dias atuais com compras *online*, por exemplo, é necessária uma boa circulação, pois o produto precisa chegar de algum lugar, com algum acesso e para algum lugar; e com a globalização atualmente extremamente avançada, de preferência, de forma rápida. Não à toa, cidades mais afastadas dos grandes centros e com baixa infraestrutura possuem, a título de exemplo, uma taxa de frete maior, já que isso acarreta em mais gastos para a empresa, pois, preço do frete costuma ser calculado, segundo vários fatores estabelecidos pelas próprias empresas de transporte, como transportadoras ou correios, ou até marketplaces que oferecem o

serviço. Isso se dá devido à maior demanda de tempo, que demanda mais dinheiro com combustível, que por consequência demanda em mais diárias a serem pagas para os motoristas; isso tudo quem acaba sofrendo as consequências é o consumidor final que não está integrado no mundo globalizado na mesma proporção de alguém que reside em uma capital brasileira ou em alguma cidade de grande importância regional possuindo à sua disposição uma grande infraestrutura de mobilidade.

Cidades menores e interioranas, pode-se pensar, que não estão inseridas em um contexto maior de exigência e de fluxos, sendo assim, não há necessidade de uma infraestrutura com mobilidade além da local, como é expressado por Moreira (2008), em *Geografia: teoria e crítica*, ao trazer a questão da “Hierarquia Urbana e Função das Cidades”, onde o autor analisa as cidades, condicionantes ao seu tamanho, inserção e importância econômica, assumindo assim diferentes papéis na hierarquia urbana, as cidades tendo papéis distintos na hierarquia urbana.

O Brasil é o exemplo de um país que pouco se preocupou com a questão da “mobilidade”, isso se evidencia desde a época do Brasil Colônia, onde os cavalos eram um dos únicos meios de transporte disponíveis e apenas senhores de engenho e pessoas de classe mais abastada, como a realeza, poderiam ter acesso a este meio de locomoção. Após isso, com o desenvolvimento de maquinários, ferrovias foram construídas, mas não como meio de transporte para as massas, e sim como forma rápida de locomoção para a carga.

Villaça (2001) reforça este argumento quando diz:

Nossas ferrovias foram construídas para atender a demanda regional de transportes. Não foram construídas para o transporte urbano de passageiros (...) as estações eram apenas nas paradas para carga (...) (VILLAÇA, 2001, p.81).

Mesmo com a esperança na época de que as estações se tornassem algo “público”, houve desenvolvimento em seu entorno com vistas à “especulação imobiliária”, gerando estrutura em seu entorno.

Logo após a ferrovia ter sido um marco para a estrutura brasileira no que diz respeito à mobilidade, posteriormente teve-se o desenvolvimento de estradas e rodovias devido ao advento dos veículos automotores, um veículo particular que precisava apenas da vontade de um indivíduo para que sua necessidade de locomoção fosse atendida. Pode-se pensar que, ainda assim, sua inserção fora tão

segregadora, devido a poucos terem automóveis, que tais estruturas ainda atendiam de forma majoritária o transporte de cargas.

Essa afirmação é, de certa forma, trabalhada por Lefebvre em sua obra *O Direito à Cidade* (2011), na qual o autor argumenta que as tecnologias de transporte desempenham um papel crucial na configuração das cidades, e que elas influenciam também na forma como as pessoas se deslocam, assim como na organização do espaço urbano, a distribuição de atividades econômicas e a estrutura social. Ainda nessa obra, o autor critica a forma de como a infraestrutura dos transportes é planejada e implementada, onde, muitas vezes esse planejamento acaba favorecendo certos grupos sociais, beneficiando assim aqueles que possuem acesso a veículos particulares e recursos financeiros.

Vias e rodovias foram se tornar algo “público” apenas com o “Plano de Metas” de JK, já citado anteriormente, que tinha o intuito de uma integração nacional que não houvera ocorrido antes da história do Brasil. Com base nisso, podemos interpretar que a história da mobilidade urbana brasileira possui lacunas e falta de planejamento, e ela é a história de uma mobilidade voltada à classe burguesa e real aristocrática. A princípio ela era estruturada por cavalos onde poucos tinham, após isso com o surgimento e a expansão das ferrovias, os cavalos ficaram acessíveis à classe baixa, deixando a burguesia com acesso às ferrovias; com a criação de automóveis, o acesso às ferrovias se tornou urbano e popular, mas ainda não nacional, deixando as pessoas com mais poder aquisitivo terem seu transporte particular.

Além do “Plano de Metas”, podemos citar os PNDs (Planos Nacionais de Desenvolvimento), divididos em I e II. Os PNDs foram estratégias econômicas e industriais implementadas no Brasil durante o período da ditadura militar. Eles visavam impulsionar a industrialização, fortalecer a infraestrutura e promover o crescimento econômico do país, segundo Moraes e Bastos (2022)

O PND I (1972-1974) foi elaborado durante o “Milagre Econômico Brasileiro” que, apesar da concentração de renda, era caracterizado por alto crescimento econômico à época. Seus principais objetivos eram: fomentar a infraestrutura, substituir importações e atrair capital estrangeiro. E uma de suas principais consequências foi a construção de grandes obras de infraestrutura, como rodovias e usinas hidrelétricas.

Já o PND II (1975-1979), durante a crise do Petróleo, tinha o objetivo de: reduzir a dependência do petróleo, investir em indústria de base e estimular a diversificação da pauta de exportação. Um de seus principais resultados foi a expansão das indústrias de base e consolidação de grandes empresas nacionais, como a Embraer, em São José dos Campos, no Vale do Paraíba Paulista.

O planejamento de transportes brasileiro ignorou fatores importantes, como a construção de hidrovias e opções que iriam gerar um planejamento urbano mais aprimorado e moderno, preferiu-se destacar o automóvel com a intenção de fazer a economia do país se desenvolver tal como a indústria deste setor, assim como aponta Sposito (2008) em *Transportes, Espaço e Economia*.

Para Villaça (2001):

Em virtude dessa facilidade para concretizar o acesso, o automóvel e as rodovias provocam um tipo de expansão urbana distinto do da ferrovia, que é mais rarefeito e menos nucleado (VILLAÇA, 2001, p.82).

Uma via regional como a Via Dutra, no Vale do Paraíba Paulista, surge, segundo Villaça (2001), a partir de uma demanda extra-urbana que constitui o motor inicial que provoca a causação circular entre oferta e demanda de transporte urbano de passageiros ao longo de seu traçado. Para o autor, a via surge em função de uma demanda estranha e externa à cidade, ou melhor, às necessidades intra-urbanas.

Na medida em que a cidade cresce e se desenvolve, ela se apropria e absorve os trechos urbanos das vias regionais, como aponta o autor. Essa é a mudança de função da via, que, segundo Villaça (2001), passa a ter tráfego intra-urbano, e não sua localização (dentro ou fora da cidade), que transformam a via regional em urbana.

Ronca e Vitale (2004) auxiliam com a seguinte contribuição com relação a implementação estratégica da Via Dutra :

Sua implantação seguiu a lógica estratégica de integração nacional e fortalecimento das ligações entre importantes cidades do país, promovendo uma acessibilidade que auxiliaria o desenvolvimento socioeconômico de importantes áreas nacionais. O sistema rodoviário priorizou o fator da acessibilidade como um suporte na organização territorial regional e nacional e como infraestrutura básica atrelada ao projeto de industrialização moderna do país (RONCA; VITALE, p.141, 2004).

Com essas informações dos gráficos e dos MDEs e da representação cartográfica podemos ver a localização do Vale do Paraíba Paulista e também a relativa facilidade para a construção da Rodovia Presidente Dutra, pois a região conta praticamente com uma reta para a ligação entre as metrópoles de São Paulo e Rio de Janeiro.

Com o aumento da população, naturalmente haveria o aumento na quantidade de veículos no município, alterando os dados de mobilidade. Segundo dados do Ministério dos Transportes, no ano de 2024 o município de São José dos Campos conta com o total de 491.003 veículos, tendo assim uma proporção de 0,70, ou seja, a cada 10 pessoas, 7 possuem algum veículo se considerarmos a população de 697.428 apontada pelo IBGE no censo de 2022, sendo assim, São José dos Campos possui quase 1 veículo por habitante. Se considerarmos os veículos mais comuns, como: automóveis, caminhões, motocicletas e ônibus, temos os seguintes números: automóveis: 324.938; caminhões: 7.573; motocicletas: 68.492 e ônibus: 1.686.

## 5 IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO

O município Joseense é um município consolidado dentro do estado de São Paulo, isso é fato, tal como apontam dados econômicos como o PIB (Produto Interno Bruto) do município, sendo de 45.208.807.939 no ano de 2021, segundo o Seade PIB. O município possui relevância no ramo de tecnologia, aeronáutica e aeroespacial, sendo sede de instituições e empresas, como: ITA, INPE, CTA, Embraer, dentre outros. Porém, vale destacar que o município de São José dos Campos, assim como todos os outros, possui uma relação de importação e exportação, e os dados a seguir irão mostrar qual a situação do município referente a essa questão de balança comercial. Podemos dizer que a Via Dutra exerce um papel fundamental para o crescimento da importação e da exportação do município tendo em vista os fatores anteriormente citados referente à logística, instalação de indústrias etc.

Tabela 2 - Relação importação e exportação do município de São José dos Campos, em 2023.

<b>Mês</b>	<b>Importação 2023 - Valor FOB (US\$)</b>	<b>Exportação 2023 - Valor FOB (US\$)</b>
Janeiro	\$214.303.740	\$162.394.444
Fevereiro	\$210.782.701	\$164.978.781
Março	\$229.292.187	\$196.914.574
Abril	\$226.017.008	\$128.326.292
Maior	\$214.292.710	\$254.921.870
Junho	\$196.257.289	\$399.630.783

Julho	\$187.325.732	\$144.901.576
Agosto	\$192.408.283	\$213.585.138
Setembro	\$159.181.663	\$285.410.543
Outubro	\$201.806.444	\$235.055.512
Novembro	\$213.136.456	\$178.648.667
Dezembro	\$142.192.781	\$494.245.056

Fonte: COMEX STAT (2024)

Segundo dados do comexstat, no ano de 2023, o município de São José dos Campos totalizou US\$ 2.859.013.236 em exportação e, ainda segundo dados do comexstat, no ano de 2023, o município de São José dos Campos totalizou US\$ 2.386.996.994 em importação.

Figura 13 - São José dos Campos - SP: Exportações, Importações e Balança Comercial.

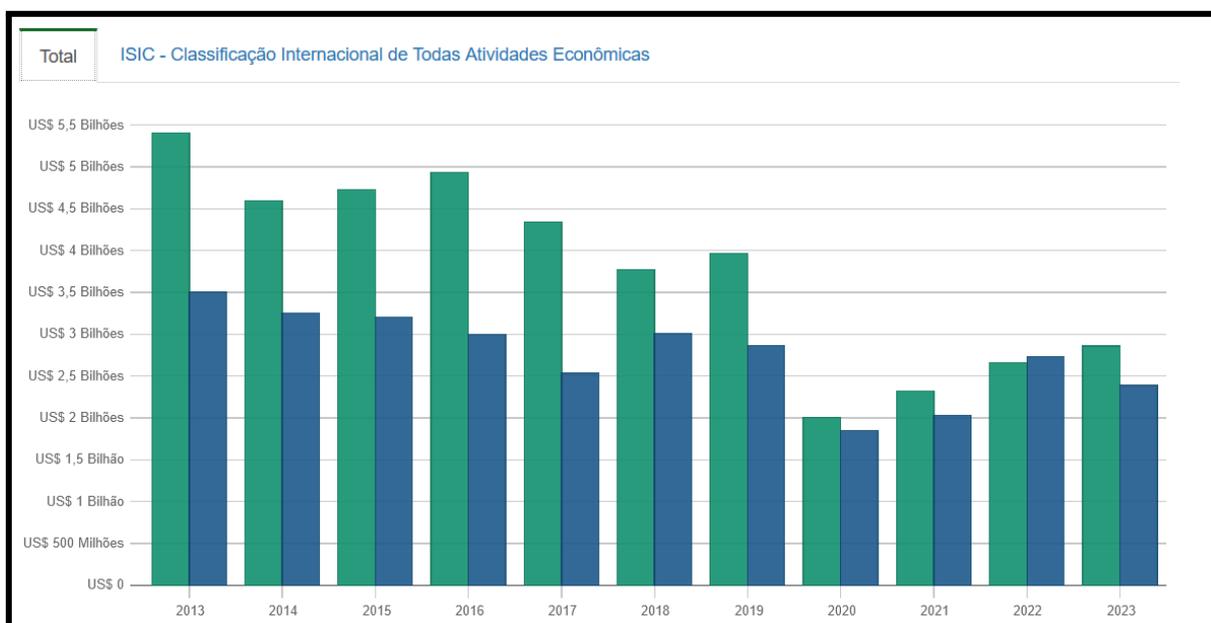


Fonte: comex stat (2024)

Na figura 8, pode-se observar de forma generalizada as exportações, as importações e a balança comercial do município Joseense, onde o mesmo contribuiu com 3,8% de todas as exportações feitas pelo estado de São Paulo no ano de 2023, sendo sexto município que mais exportou no estado paulista, tendo participação em 0,8% das exportações nacionais colocando São José dos Campos como o décimo oitavo município que mais exportou.

Já no que diz respeito à importação, o município teve 3,3% de participação no estado de São Paulo, sendo o nono que mais importou dentro do estado paulista, tendo participação em 1,1% nas importações brasileiras e o vigésimo terceiro que mais adquiriu material do exterior.

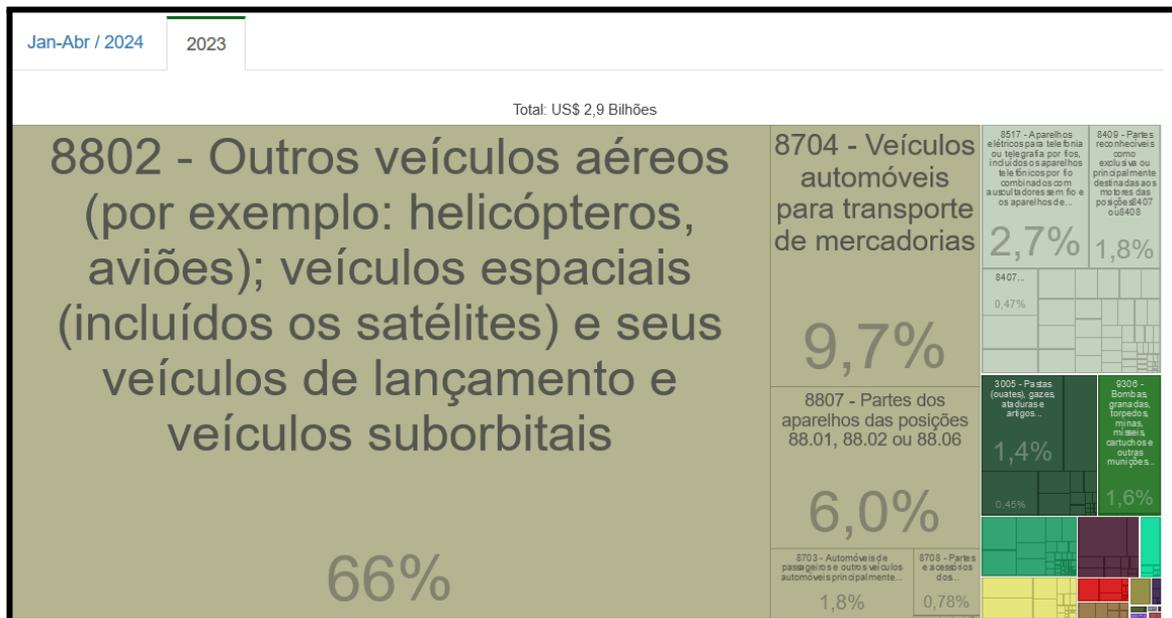
Figura 14 - Relação importação/exportação de 2013 a 2023 no município de São José dos Campos-SP.



Fonte: comex stat (2024)

No balanço mostrado na figura 14, observa-se que o município de São José dos Campos exportou muito mais do que importou, onde a coluna verde representa as exportações e a coluna azul representa as importações. Isso faz com que o município tenha uma balança comercial saudável para a economia local. Contudo, uma exceção a ser considerada foi no ano de 2022, onde as importações superaram as exportações deixando um saldo negativo para o ano em questão. Outro destaque a ser notado é que, do ano de 2020 até o ano de 2023, as exportações não foram as mesmas de anos anteriores, um reflexo da pandemia da Covid-19 que prejudicou a economia, não só local, mas mundial. Então destaca-se um período de recuperação econômica.

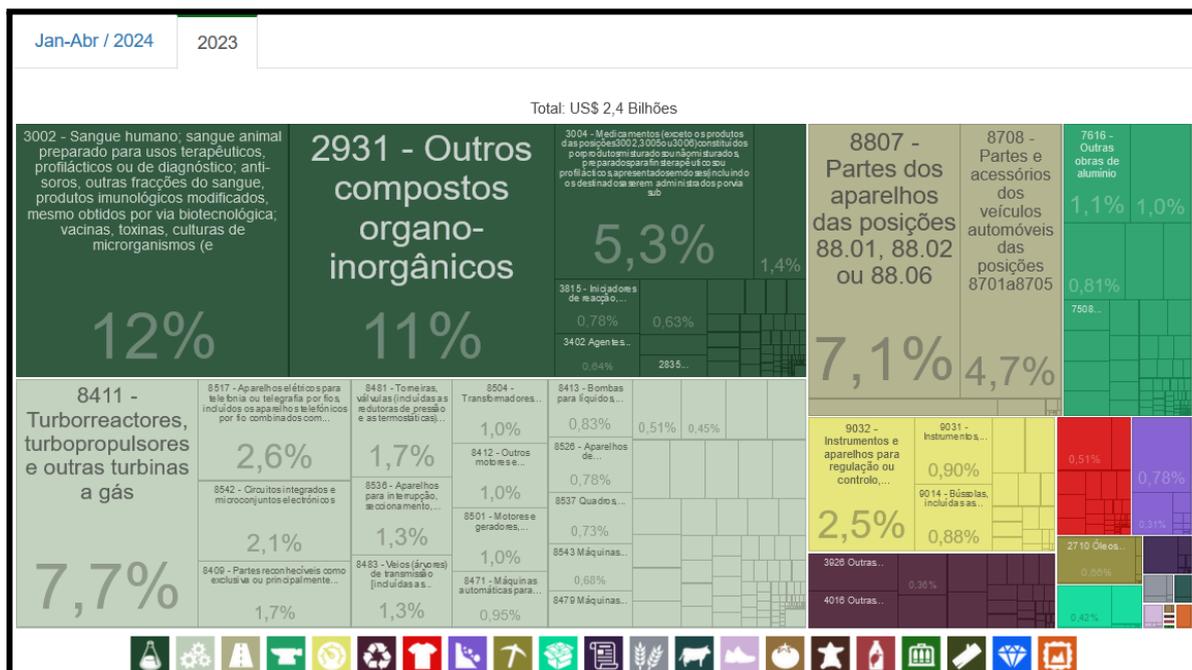
Figura 15 - Visão Geral dos Produtos Exportados pelo município de São José dos Campos no ano de 2023.



Fonte:comex stat (2024)

As exportações do município Joseense se fazem majoritariamente (66%) compostas por: veículos aéreos, veículos espaciais e seus veículos de lançamento e veículos suborbitais. Isso demonstra a vocação local para com o setor de pesquisas e aeroespaciais, algo importante para o Brasil. Em seguida as exportações que se destacam são referentes aos veículos automotores para transportes de mercadorias (9,7%).

Figura 16: Visão Geral dos Produtos Importados pelo município de São José dos Campos no ano de 2023.

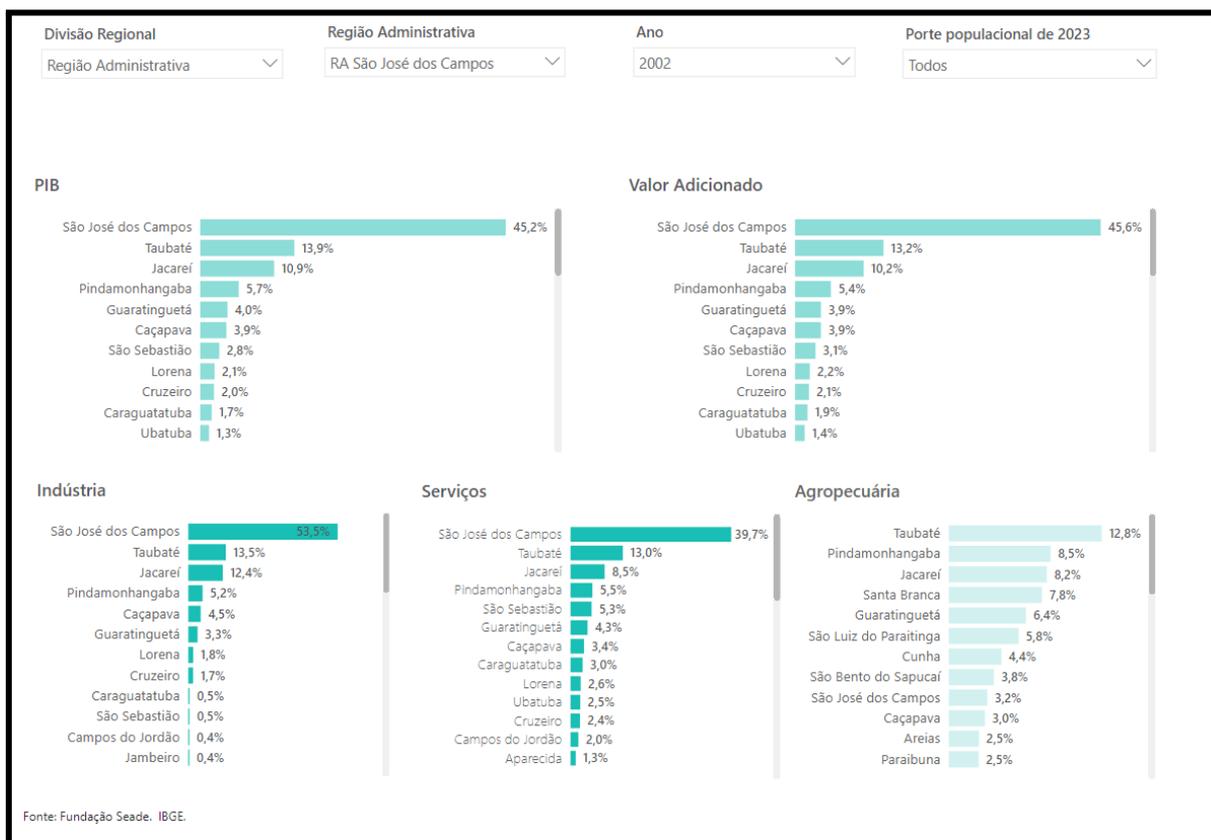


Fonte: comex stat

Já as importações do município são mais distribuídas, sendo 12% referente à sangue humano; sangue animal preparado para usos terapêuticos, profiláticos ou de diagnóstico; anti-soros, outras fracções do sangue, produtos imunológicos modificados, mesmo obtidos por via biotecnológica; vacinas, toxinas, culturas de microrganismos; 11% outros compostos orgânicos; 7,7% turborreactores, turbopropulsores e outras turbinas a gás; 7,1% referente a partes de aparelhos das posições 88.01, 88.02, 88.06, dentre outros produtos mais.

Segundo dados do Seade, em 2002, data do registro mais antigo disponível, São José dos Campos correspondia a 45,2% do PIB da região administrativa de mesmo nome, possuía 53,5% das indústrias, mais do que o triplo do segundo município, Taubaté, com 13,9%. Os serviços correspondiam a 39,7%, e, demonstrando o quanto São José dos Campos é um município de baixa produção agropecuária, a liderança de porcentagem neste setor era de Taubaté com 12,8%, seguido por Pindamonhangaba (8,5%) e Jacareí (8,2%).

Figura 17: Índices econômicos do ano de 2002 da Região Administrativa de São José dos Campos.

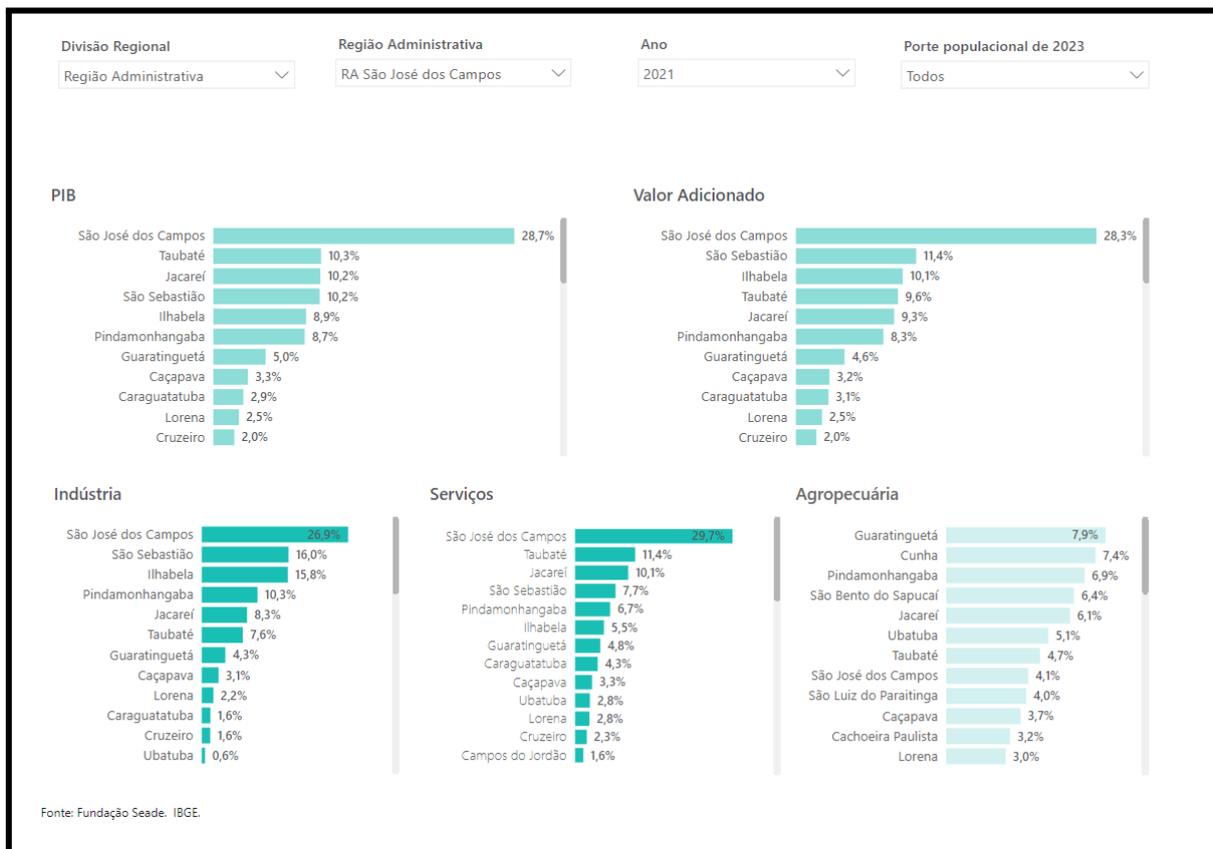


Fonte: Seade IBGE (2024)

Já no ano de 2021, 19 anos depois, o município Joseense caiu de 45,2% do PIB da região administrativa para 28,7%, e os municípios subsequentes tiveram um aumento, encurtando a vantagem, onde Taubaté, Jacareí e São Sebastião correspondem a 10,3%; 10,2% e 10,2% respectivamente.

Os dados referentes à indústria de São José dos Campos também reduziram, caindo de 53,5%, no ano de 2002, para 26,9% no ano de 2021. Queda também referente a serviços, mas aumento nos números do município referentes a agropecuária, onde em 2002 os números eram de 3,2% e subiram para 4,1% em 2021.

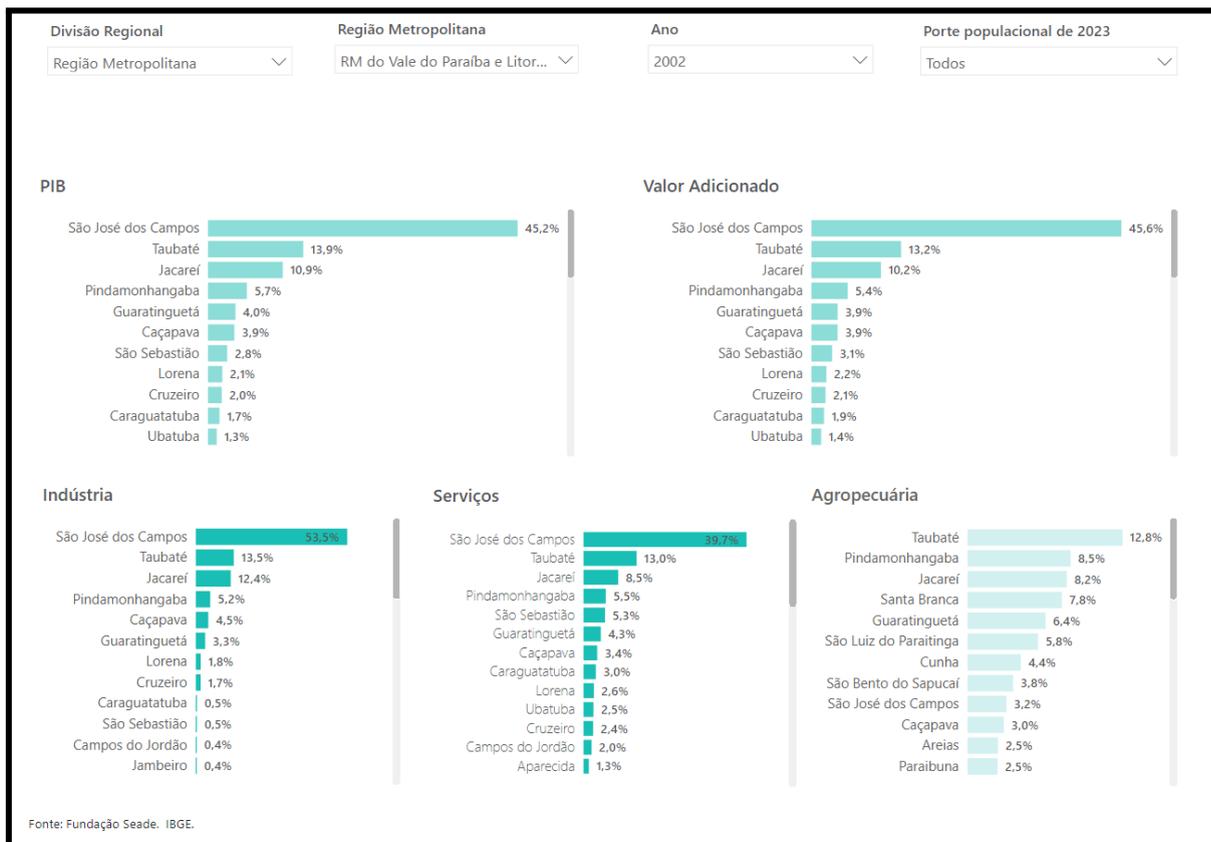
Figura 18: Índices econômicos do ano de 2021 da Região Administrativa de São José dos Campos.



Fonte: Seade IBGE (2024)

Com relação a região metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte, em 2002 os números de São José dos Campos referente ao PIB eram de 45,2%; indústria 53,5%, serviços 39,7% e agropecuária 3,2%, segundo dados do Seade.

Figura 19: Índices econômicos do ano de 2002 da Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte.



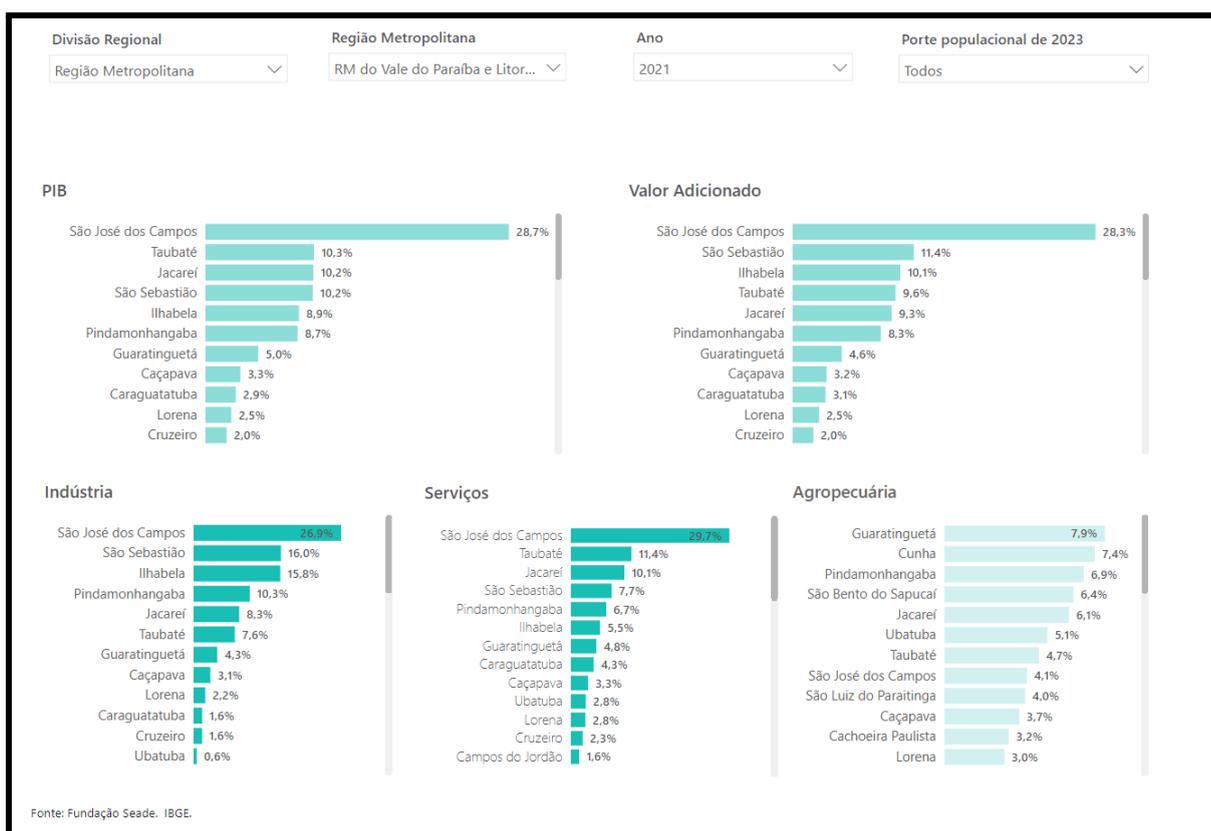
Fonte: Seade IBGE (2024)

Em 2021, a Fundação, apontou queda nos números da participação do município no PIB, na indústria e em serviços, sendo os respectivos números: 28,7%; 26,9% e 29,7%. E, assim como consta nos dados relacionados à região administrativa, houve um aumento na agropecuária, de 3,2% para 4,1% de participação.

Essa queda na participação do município de São José dos Campos em áreas da economia pode ser vista de duas formas, o município ficou mais caro e com o aumento de fluxos e adesões de automóveis próprios, empresas podem ter optado por saírem do município e ido para outras cidades da região, tendo em vista que a Via Dutra permite um rápido deslocamento de uma cidade para outra. Outra análise que pode ser feita é que, ainda por conta da Via Dutra, outros municípios ficaram atrativos para a instalação de empresas e indústrias, até mesmo com possíveis benefícios fiscais, fazendo com que essa centralidade não ficasse mais apenas no município Joseense.

Lencioni (1999) acrescenta a esta argumentação quando afirma que o processo de desconcentração industrial expõe uma mancha urbana em decorrência da metrópole adentrando o interior, ou seja, as cidades que a cercam, onde elas, as cidades mais para o interior recebem indústrias fazendo a migração do capital, daí o termo por ela citado “Metropolização desconcentrada” que consiste em um processo de expansão da indústria para o interior organizada por grupos econômicos e oligopolistas, segundo a autora. O caso de usar o termo “descentralização” gera uma falsa impressão onde faz parecer que há uma descentralização social e espacial, quando na verdade não é isso que acontece tendo em vista que o capital persiste nas mãos de poucos, por exemplo.

Figura 20: Índices econômicos do ano de 2021 da Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte.

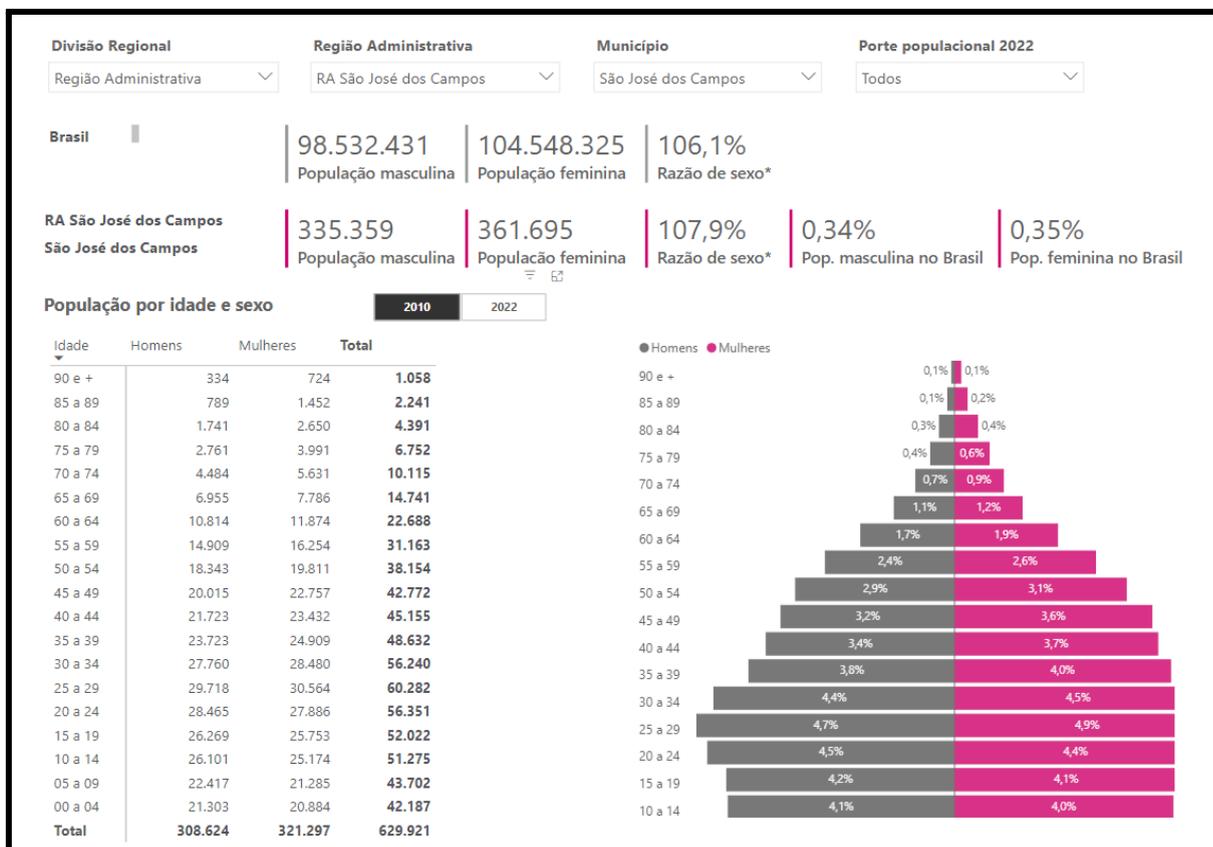


Fonte: Seade IBGE (2024)

Com relação à população, no ano de 2010, ainda de acordo com o Seade, a região administrativa de São José dos Campos possuía um total de 629.921 habitantes sendo a maior porcentagem para a faixa etária entre 25 a 29 anos de

idade (4,7% referentes aos homens e 4,9% para as mulheres). A população de 20 a 24 anos de idade e 25 a 29, formam as maiores porcentagens posteriormente.

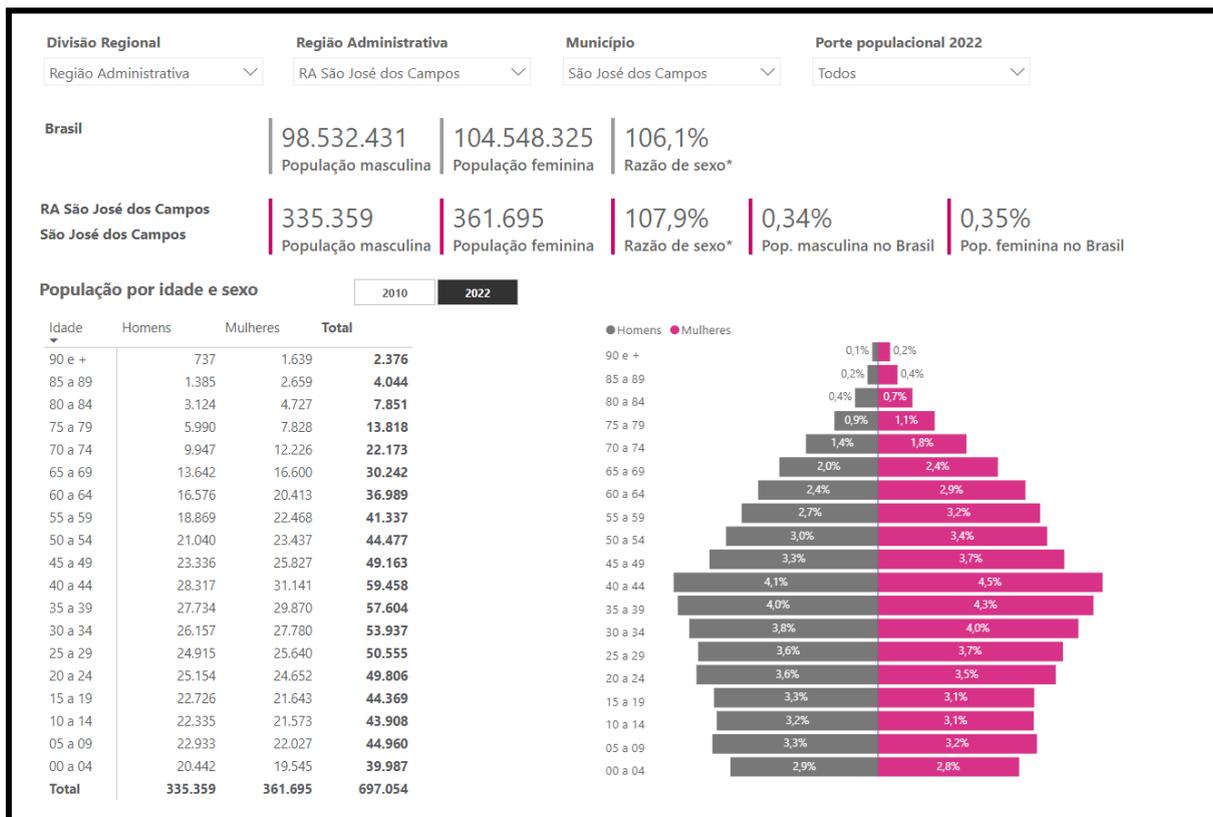
Figura 21: Índices populacionais do ano de 2010 da Região Administrativa de São José dos Campos.



Fonte: Seade IBGE (2024)

No ano de 2022, o número total da região administrativa sobe para 697.054 habitantes, com o município se mantendo como a maior população da região do Vale do Paraíba e Litoral Norte. Mas com o destaque para o aumento da população de 35 a 39 anos e 40 a 44 anos, gerando assim de forma automática um envelhecimento da porcentagem representada no ano de 2010.

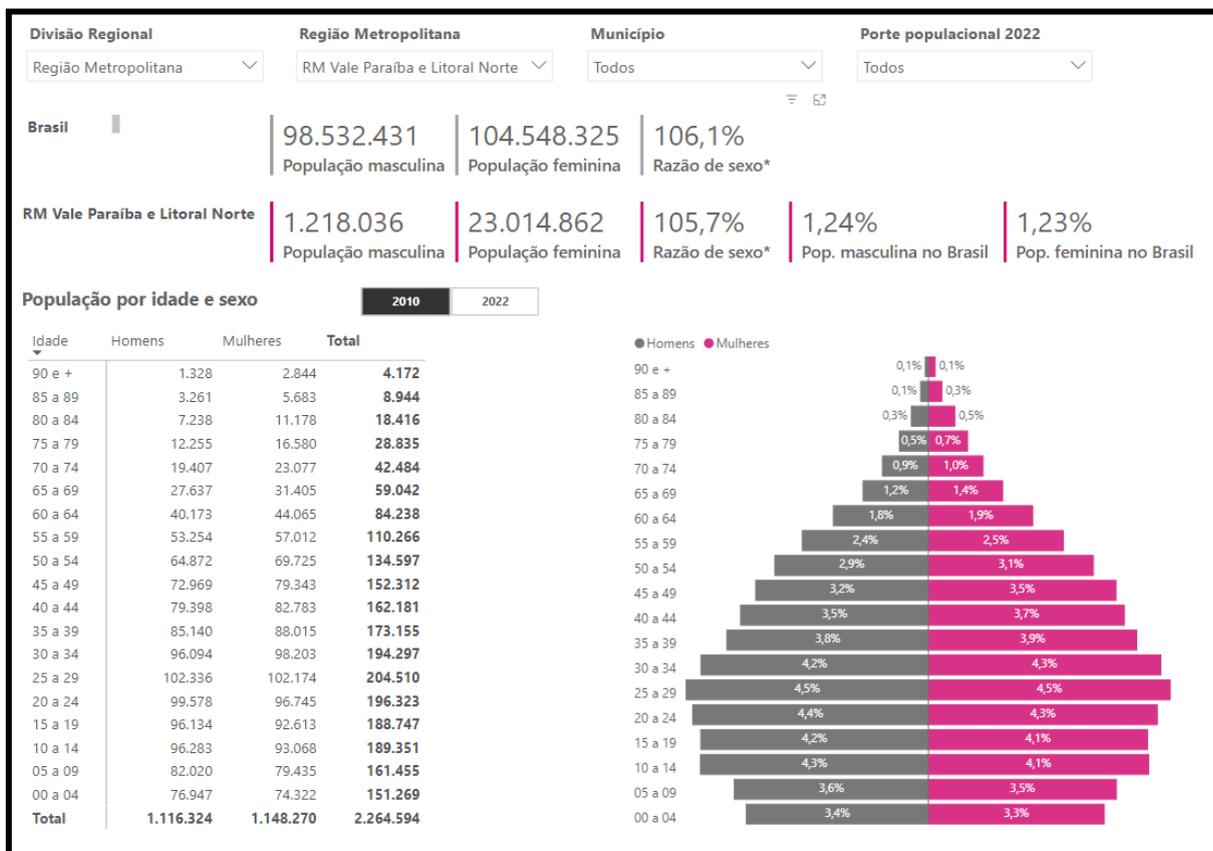
Figura 22: Índices populacionais do ano de 2022 da Região Administrativa de São José dos Campos.



Fonte: Seade IBGE (2024)

Para a região metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte, nota-se que em 2010, a população total era de 2.264.594 habitantes, com destaque para a faixa etária de homens entre 20 a 24 anos (4,4%), 25 a 29 anos (4,5%) e 30 a 34 anos (4,2%); e relacionado às mulheres os destaques ficam para as mesmas faixas etárias, porém com as respectivas porcentagens: 4,3%; 4,5% e 4,3%.

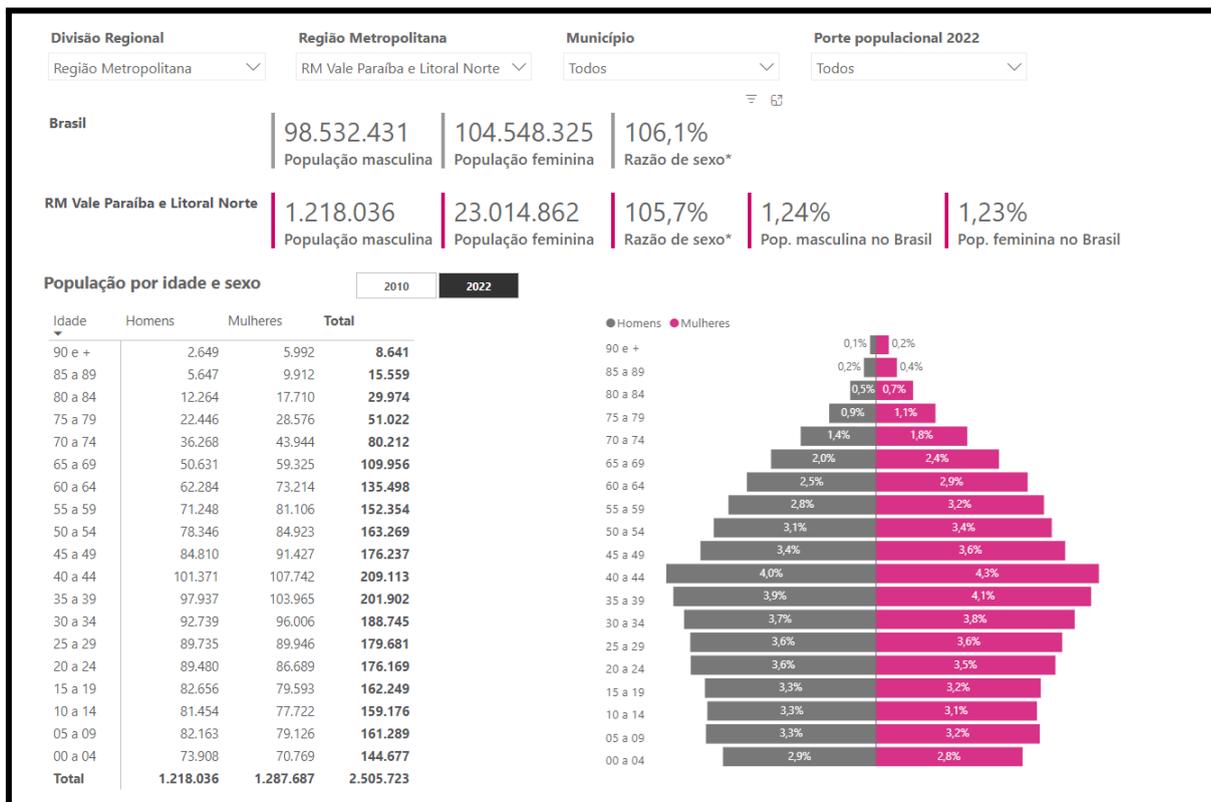
Figura 23: Índices econômicos do ano de 2010 da Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte.



Fonte: Seade IBGE (2024)

E em 2022, houve o aumento dessa população de 2.264.594 habitantes para 2.505.723, onde os homens e as mulheres do ano de 2010 consequentemente tiveram um avanço em suas idades com os destaques da pirâmide etária 12 anos depois, sendo: homens 30 a 34 anos, 35 a 39 anos e 40 a 44 anos sendo os maiores números de porcentagem e sendo assim a maior quantidade de seu gênero com: 3,7%; 3,9% e 4,0% respectivamente. No gênero feminino possuindo também as maiores porcentagens na faixa etária de 30 a 34 anos, 35 a 39 anos e 40 a 44 anos, com: 3,8%; 4,1% e 4,3% de forma sistemática.

Figura 24: Índices populacionais do ano de 2022 da Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte.



Fonte: Seade IBGE (2024)

Pode-se visualizar que houve um envelhecimento da população da região assim como a brasileira como um todo, refletindo uma escassez de mão de obra futura.

Com base no que vimos até o momento referente a exportação e importação do município de São José dos Campos e região metropolitana, podemos entender que isso é reflexo de uma divisão social do trabalho, como apresentada por Milton Santos (2000) em "Por uma Outra Globalização: Do Pensamento Único à Consciência Universal" (2000), ou seja, onde é importante compreender como as funções e atividades dentro de uma sociedade e como são organizadas para garantir sua coesão e funcionamento.

Além disso, o autor diz que há uma cooperação para que o trabalho seja realizado, e isso é expressado nos nossos gráficos de importação e exportação acima na medida em que muitos dos materiais são importados, ou seja, produzidos em outros países, havendo a necessidade de "encomendar" para que o produto final seja consolidado, por exemplo um avião, suas peças não são produzidas em um

único lugar, elas são feitas em diversos outros países, porém a sua montagem ocorre em um local, gerando assim uma cooperação para a montagem, nisso que surge a divisão social do trabalho.

## 6 A INFLUÊNCIA DE SÃO JOSÉ DOS CAMPOS NA REGIÃO

A institucionalização da Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte foi formalizada por meio da Lei Complementar Estadual nº 1.166, de 9 de janeiro de 2012, do estado de São Paulo. Foi uma iniciativa que teve como objetivo fomentar o planejamento e a integração de políticas públicas entre os 39 municípios que compõem a região, que inclui desde áreas altamente urbanizadas e industriais, como São José dos Campos e Taubaté, até territórios ambientalmente e turisticamente relevantes, como Ubatuba e Ilhabela. A criação teve como principais objetivos promover o desenvolvimento socioeconômico integrado, garantir a preservação ambiental e melhorar a qualidade de vida da população por meio da gestão de temas estratégicos compartilhados por transporte, saneamento, saúde e segurança pública. Isso significa que, por meio da governança metropolitana, uma região se consolida como um eixo importante entre São Paulo e Rio de Janeiro ao mesmo tempo em que articula interesses locais e regionais.

Como trabalhado até aqui, podemos ver que o município de São José dos Campos é a principal cidade da região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte.

Com base nisso é natural que a mesma exerça uma certa influência nas cidades que a cercam e que constituem a região Metropolitana, trazendo assim para a análise a questão de redes geográficas. Dias (1995, p.143) afirma que o conceito de redes não é recente. Corrêa (1996, p.107 e 108) diz que as redes geográficas estiveram presentes nos circuitos de troca de presentes nos circuitos de troca de presentes das comunidades primitivas, assim como na “organização espacial centralizada pela cidade cerimonial e suas aldeias tributárias e na organização comercial dos centros do mundo mediterrâneo, e cita como exemplo Roma. O autor ainda afirma que por “rede geográfica” entendemos como sendo “um conjunto de localizações geográficas interconectadas” entre si e “por um certo número de ligações”. Trazendo para o contexto presente, podemos associar as cidades que compõem a região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte são, por meio da análise de Corrêa, o “conjunto de localizações geográficas interconectadas” e esta interconexão sendo realizada por meio da Via Dutra.

Ainda segundo Corrêa (1996), o autor contribui ao dizer que: “Na organização e expansão do capitalismo as redes geográficas assumem diversas formas de

manifestação, tornando-se ainda progressivamente mais importantes” (CORRÊA, 1996, p.108).

Esta análise feita por Corrêa dá suporte quando é mencionada a evolução dos meios de transportes pelo Brasil, como citado anteriormente, uma vez que nos dias de hoje o Brasil possui as rodovias como sendo seu principal meio de locomoção, tanto de pessoas quanto de mercadorias. Isso é consequência não só do avanço do capitalismo como do modelo econômico a ser seguido desde o governo de Juscelino Kubitschek quando houve investimento em infraestrutura, tal como na época do “Plano de Metas” com a intenção de integração nacional.

Há também a questão mudança estrutural sofrida pelo país em seus meios de transporte, saindo da tração animal e passando pelas ferrovias até chegar nos automóveis particulares e coletivos, já que, por demandas do capital para sua organização e desenvolvimento o tempo passou a ser fundamental e, devido à necessidade de um mercado consumidor, a opção mais viável eram os transportes particulares tendo em vista que as ferrovias iriam demandar um grande investimento do poder público trazendo assim a progressiva importância exigida pelo capital para a sua expansão por diversos instrumentos produzidos por ele mesmo e a partir de uma lógica neoliberal, como: terceirização, consumo e manutenção de automóveis, indústria petrolífera etc.

Essa organização feita no espaço é trazida por Corrêa em “*Trajetórias Geográficas*” quando o mesmo discorre dizendo:

A dimensão organizacional refere-se à configuração interna da entidade estruturada em rede, abrangendo os agentes sociais, a origem da rede, a natureza dos fluxos, a função e a finalidade da rede, sua existência e construção, sua formalização e organicidade (CORRÊA, 1996, p.109).

Com isso podemos observar que a Via Dutra é utilizada hoje pela população com outras finalidades além do transporte de cargas, serve para levá-las ao trabalho, ao lazer, ao turismo, dentre outras atividades mais, porém, seu objetivo e função inicial era estruturar em rede os agentes sociais citados por Corrêa: Proprietários fundiários, Proprietários dos meios de produção, Promotores imobiliários, Estado, Grupos sociais excluídos.

Destaca-se que os aspectos que fazem essa organização das redes não se concretizam caso estejam desvinculados do tempo e do espaço, como argumenta Corrêa (1996, p.109), ou seja, a formação de redes na região Metropolitana do Vale

do Paraíba e Litoral Norte não seria possível, ao olhar deste estudo, em caso da desvinculação da Via Dutra e todos os processos históricos, sendo assim necessário o tempo (para o desenvolvimento do capital e do país) e o espaço (tornando possível uma construção como ela, com suas propriedades geomorfológicas).

Para Santos (1996, p. 262), as definições e conceitos do que constituem as redes são formadas por duas grandes matrizes: quando é levada em consideração apenas a realidade material e a outra onde é levado em consideração o dado social. Além disso, para o autor, a rede é social e política, mensagens, pessoas e valores que circulam por essa rede. Santos ainda acrescenta que a divisão do trabalho, alinhada às questões nacionais, regionais e locais, influenciam as redes, e argumenta:

O trabalho local depende das infra-estruturas localmente existentes e do processo nacional de divisão do trabalho nacional. Os segmentos locais da configuração territorial do país condicionam o processo direto da produção, sua demanda em mão-de-obra, tempo, capital. O trabalho nacional, isto é, as grandes escolhas produtivas e socioculturais, implica uma repartição subordinada de recursos, oportunidades e competências e a submissão a normas geradoras de relação internas e externas. (Santos, 1996, p.272)

Finalizando a construção conceitual de redes, Santos (1996) conclui que:

O fato de que a rede é global e local, una e múltipla, estável e dinâmica, faz com que a sua realidade, vista num movimento de conjunto, revele a superposição de vários sistemas lógicos, a mistura de várias racionalidades cujo ajustamento, aliás, é presidido pelo mercado e pelo poder público, mas sobretudo pela própria estrutura socioespacial. (Santos, 1996, p.279)

Essa questão abordada por Milton Santos esbarra na questão trazida por Corrêa (1989) quando é trazida os conceitos dos agentes sociais e sua influência na modelagem social urbana.

Avançando no tema e deixando questões conceituais de redes estabelecidas, pensando agora no município de São José dos Campos como a cidade sede do Vale do Paraíba, existem questões que trazem consigo este título, dentre elas a desigualdade social e a marginalização da população que não possui renda para residir no município.

O município Joseense, segundo dados do Índice FipeZap (2024) precisa citar nas referências finais, possui no ano de 2024, o quarto maior preço do metro quadrado de imóvel no estado de São Paulo, perdendo apenas para: São Paulo com o valor de R\$ 10.794 por metro quadrado; Barueri: R\$ 10.068 por metro quadrado e São Caetano do Sul: R\$ 8.014 por metro quadrado; e em seguida, São José dos Campos com o valor de 7.802 o metro quadrado. Com este valor, o município

Joseense se encontra em 16º lugar dentro do cenário nacional. Com isso é natural que haja uma desconcentração de moradores no município ou até mesmo um crescimento da população local abaixo do esperado. O fato é que o crescimento de uma cidade gera consequências e isso gera uma espécie efeito dominó para as cidades vizinhas, trazendo em um dado momento crescimento e depois, novamente, outra desconcentração, e essa é, dentre tantas, uma das contradições que o capitalismo possui, acarretando em um ciclo vicioso ainda que a longo prazo para ocorrência, como aborda Santos (1979) quando traz questões dos efeitos em cadeia do crescimento urbano.

Para Raffestin (1993):

A rede é por definição móvel (...) ela depende dos atores que geram e controlam os pontos da rede (...) essa mobilidade da rede torna vã a imagem utilizada por aqueles que comparam sistema de circulação com organismo vivo.(...) Do ponto de vista da circulação, toda rede está em perpétua transformação, dependendo da escala privilegiada pelas estratégias, se a grande ou a pequena (RAFFESTIN, 1993, p.186).

Quando se trata de escala, não é incorreto considerar que o objeto de estudo atual está em uma escala geográfica menor, especialmente quando comparado ao período da integração nacional promovido pelo “Plano de Metas”. Em outras palavras, uma integração local é mais viável do que uma integração nacional no contexto brasileiro, devido às suas características continentais e à diversidade socioeconômica. De acordo com Raffestin (1993, p.186), “estratégias em pequena escala são aquelas que buscam realizar uma integração territorial e uma continuidade na distribuição das distâncias”. A Via Dutra exemplifica essa integração regional ao funcionar como um elemento fixo, no qual os fluxos de transporte são constantes e recorrentes.

A necessidade impulsionada pelo capital leva ao desenvolvimento da “Globalização Econômica”, que, conforme Gonçalves (2003), pode ser entendida através de três processos:

1. O aumento extraordinário dos fluxos internacionais de bens, serviço e capital;
2. Acirramento da concorrência internacional;
3. Crescente interdependência entre agentes econômicos e sistemas econômicos nacionais.

Esses três processos são fundamentais para a construção, desenvolvimento e maximização da Via Dutra. Sem a pressão econômica e social descrita, não haveria motivação para que o governo ou as empresas investissem em sua construção ou evolução.

Corrêa (1997, p.279) argumenta que as interações espaciais constituem um amplo e complexo conjunto de deslocamentos de pessoas, mercadorias, capital e informação sobre o espaço geográfico. A rodovia Presidente Dutra é o espelho desta afirmação de Corrêa tendo em vista que ela também apresenta um amplo e complexo conjunto de deslocamentos de: pessoas entre as cidades da região (como evidenciado por meio dos dados primários apresentados); mercadorias (de qualquer tipo) que transitam entre a rodovia passando pelas cidades da região metropolitana; capital, tanto na forma de bens materiais quanto de forma financeira; e informação das mais variadas formas. Esse extenso e complexo sistema desenvolvido sobre o espaço geográfico e a Via Dutra contribuiu para a formação complexa e única da rede da Região Metropolitana do Vale do Paraíba. Essa região se distingue, por exemplo, da Região Metropolitana de São Paulo, que possui uma população extremamente densa, um censo demográfico igualmente denso e um planejamento urbano menos eficiente para a configuração de uma região metropolitana.

Em contraste, o Vale do Paraíba apresenta características sociais, econômicas e geomorfológicas que não apenas facilitaram seu desenvolvimento, mas também transformaram a região em um território com redes mais distintas, menos dependente e preservando suas particularidades. Ao contrário das cidades na região metropolitana de São Paulo, que frequentemente funcionam como cidades-dormitório devido à alta especulação imobiliária na capital, no Vale do Paraíba esse fenômeno (ainda) não é tão prevalente.

Ainda com base em Corrêa (1997, p.279), ele destaca que as migrações, em qualquer de suas formas, sejam elas: definitivas, sazonais, pendulares, dentre outras, as exportações e importações, a circulação de mercadorias, o deslocamento de consumidores, a visita a parentes e amigos, idas a locais de lazer como praia, cinema etc., são “correntes de interações espaciais em que, de alguma forma, todos estão sociados e envolvidos”. O autor conclui dizendo que:

As interações espaciais devem ser vistas como parte integrante da existência (e reprodução) e do processo de transformação social e não como puros e simples deslocamentos de pessoas, mercadorias, capital e informação no espaço. No que se refere à existência e reprodução social, as interações

espaciais refletem as diferenças de lugares concerne às transformações, as interações espaciais caracterizam-se, preponderantemente, por uma assimetria, isto é, por relações que tendem a favorecer um lugar em detrimento de outro, ampliando as diferenças já existentes, isto é, transformando os lugares (CORRÊA, 1997, p. 280).

Segundo o autor, as redes, frequentemente vistas como desterritorializadoras, também podem, como no caso das conexões formadas durante a migração, servir como um vínculo material e simbólico para a reterritorialização de um grupo de migrantes em um novo território que não é o seu de origem. Em tal contexto Haesbaert (1998) contexto a migração é um processo multiterritorial que se faz pela interação em rede, tal como está sendo abordado nesta pesquisa é apresentado pelos dados primários coletados em campo a seguir.

Mesmo que tenhamos apenas a sobrevivência de referências territoriais puramente simbólicas, e que estas se reportem não a territórios particulares (como o Estado nação ou a região de origem), mas aos múltiplos territórios ou à própria dispersão (territórios dispersos) que compõem o grande território-rede da diáspora, ainda assim devemos falar num tipo muito próprio de reterritorialização, uma territorialização múltipla, na dispersão, articulada em rede, “com ou no movimento” (inerente à diáspora) e altamente simbólica – em outras palavras, uma multiterritorialidade em sentido estrito (HAESBAERT, 2006, p. 356).

Com a contribuição de Haesbaert (2006) e Corrêa (1997) podemos entender que as migrações formam uma “experiência integrada” e são parte importante para o processo da criação das redes, de uma integração e funcionamento de uma metrópole, pois, aparentemente, só é possível caso os migrantes estejam articulados em rede por meio através de múltiplas relações. No caso da região metropolitana tratada neste trabalho, temos de forma majoritária a migração pendular, onde as pessoas utilizam a Via Dutra como um meio de transporte para ir a outras cidades a trabalho, e claro, entre outras atividades evidenciadas na pesquisa.

Nota-se que essa questão é ampla e complexa como exposta pelos autores trabalhos até o momento, e Corrêa (1997, p.283) defende que dentro dessa complexidade dos padrões gerou uma crescente e complexa interdependência entre áreas e cidades expressa por:

I. entre grandes cidades localizadas na mesma região ou em regiões distintas;

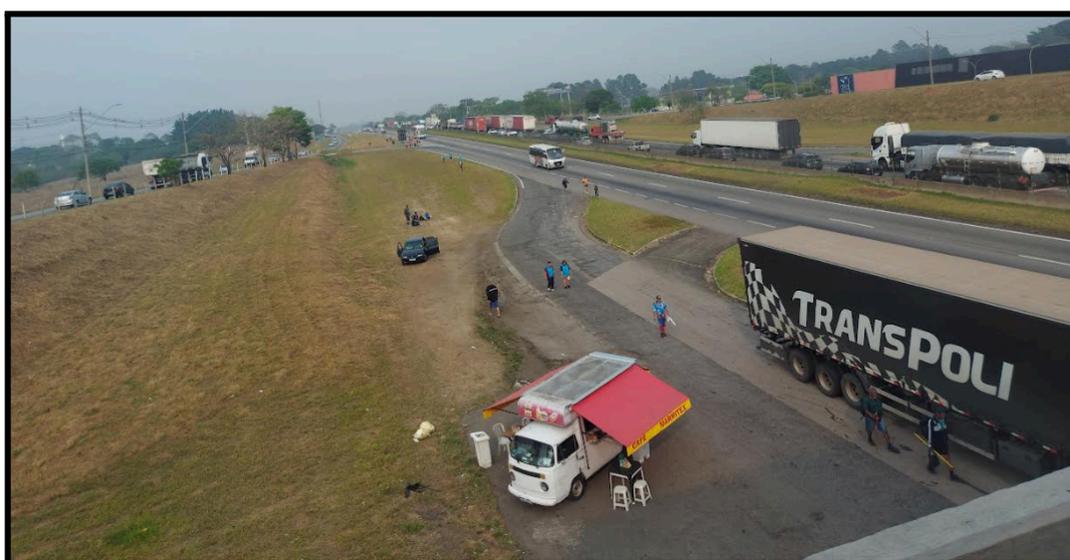
II. entre uma grande cidade e centros menores localizados tanto na hinterlândia como fora dela; e

III. entre cidades pequenas localizadas na mesma região ou em regiões diferentes.

O autor acrescenta que as interações espaciais advém do resultado de transformações como a do capitalismo industrial.

Além do viés econômico, social e desenvolvimentista, a rodovia presidente Dutra está inserida em caráter religioso para o catolicismo brasileiro, sendo um caminho usado por muitos peregrinos devotos de Nossa Senhora Aparecida do Brasil que testam e demonstram sua fé na época do feriado do dia 12 de outubro, fazendo a desafiadora caminhada até o santuário da Santa localizada no município Aparecida na Catedral Basílica de Nossa Senhora Aparecida, o maior templo católico do Brasil e o segundo maior do mundo, menor apenas que a Basílica de São Pedro, no Vaticano.

Figura 25: Movimento da Dutra sentido São Paulo.



Fonte: Autor (2024)

Na figura 25, podemos ver a Via Dutra com um certo congestionamento no sentido São Paulo e também alguns peregrinos. Destaca-se que o registro fotográfico foi feito no dia 09 de outubro, 3 dias antes do feriado nacional em homenagem à Santa. Além disso, é possível ver um trailer no acostamento disponibilizando seu serviço para os peregrinos e também para os caminhoneiros que por ali passam sentido Rio de Janeiro. Segundo a Polícia Rodoviária Federal (PRF), como anunciado no jornal local Rede Vanguarda, mais de 10 mil romeiros passaram pela rodovia Presidente Dutra com destino ao Santuário Nacional de

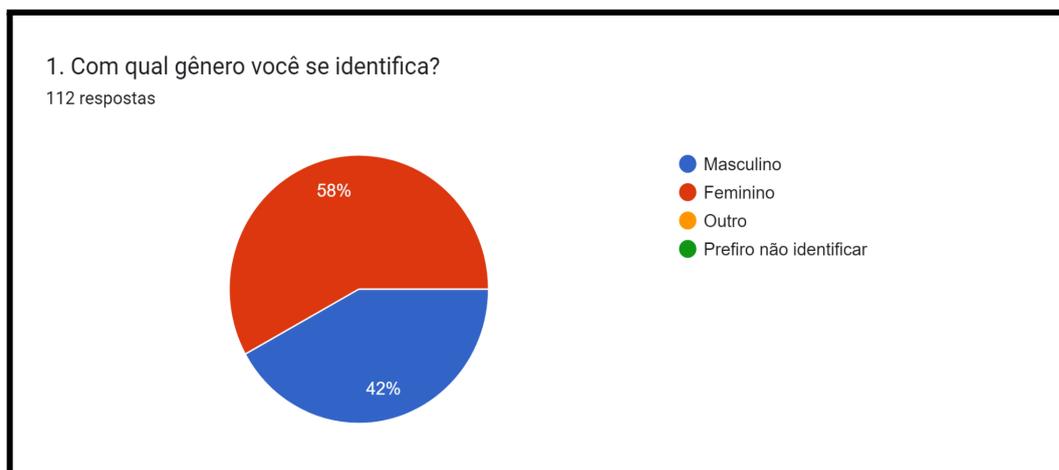
Aparecida até a manhã do dia 10 de outubro de 2024, evidenciando o alto fluxo de pessoas que por ali passam.

## 7 UMA ANÁLISE DO CONTEXTO ATUAL

Com relação à pesquisa empírica e na análise dos dados coletados em campo pelo autor, destaca-se que foram aplicados 112 questionários via Google formulários em um espaço de 3 semanas, de 16 de outubro a 30 de outubro de 2024, com o intuito de saber: quantas vezes na semana as pessoas iriam para outras cidades da região; quantas vezes na semana utilizavam a Via Dutra; o município em que eles residem; o município em que os mesmos trabalham; principal atividade feita em outro município da região; principal forma de deslocamento utilizada por eles; sua idade; e se sempre residiu em São José dos Campos. O questionário completo está apresentado neste trabalho (APÊNDICE A).

Como é mostrado na figura 26 abaixo, nota-se que 58% das pessoas correspondem ao sexo feminino e 42% correspondem ao sexo masculino. Esse dado se faz importante na medida em que durante a dissertação, dados do IBGE foram apresentados onde os mesmos diziam que a maioria da população tanto no Vale do Paraíba quanto em São José dos Campos, é formada por mulheres.

Figura 26 - Gráfico referente ao gênero das pessoas que responderam o questionário.



Fonte: Autor (2024)

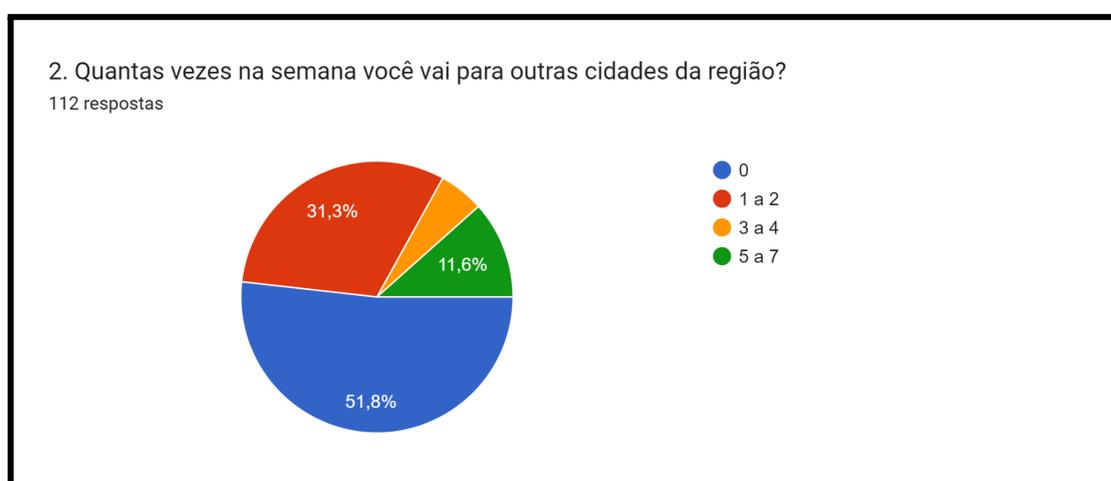
A figura 27 traz também um gráfico em setores para mostrar a porcentagem de vezes que as pessoas que responderam ao questionário vão para outras cidades da região durante a semana: 51,8% disseram que, na semana, não vão para outras cidades da região.

31,3% responderam que vão de 1 a 2 vezes para outras cidades da região;

11,6% dizem ir de 5 a 7 vezes na semana para outras cidades da região e 5,4% responderam que vão de 3 a 4 vezes na semana para outros municípios da região.

Esses números podem ser mais lapidados conforme outras perguntas foram feitas, pois, é necessário também entender o que leva os perguntados às outras cidades, em caso de turismo, é natural que durante a semana ela não irá nenhuma vez para outro município, mas e no caso contrário? E os que vão, quais são seus compromissos realizados? Isso será discutido e apresentado mais à frente na discussão.

Figura 27 - Gráfico referente a quantas vezes na semana as pessoas vão para outras cidades da região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte.



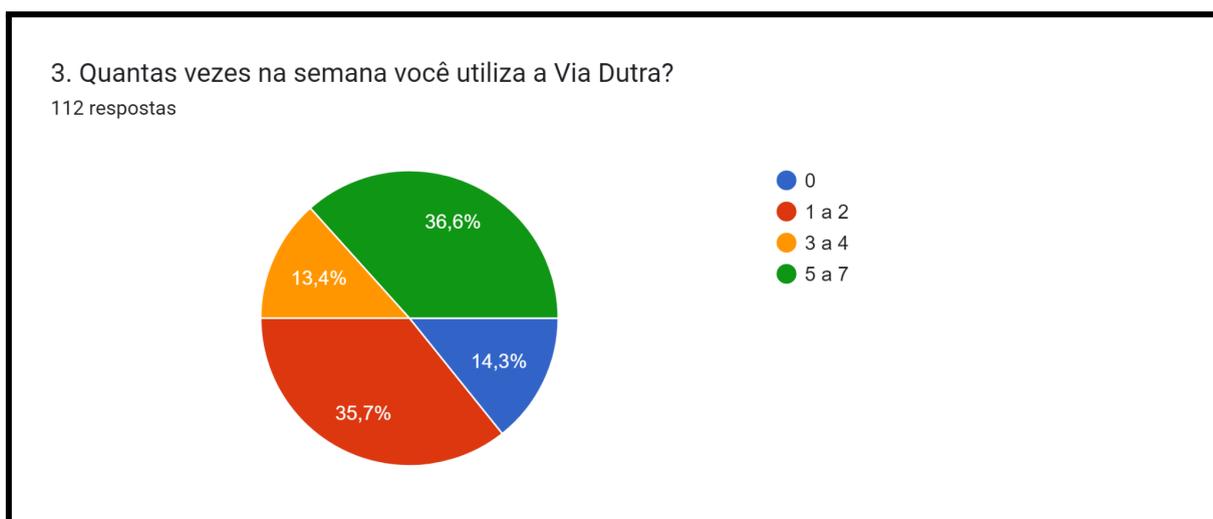
Fonte: Autor (2024).

No terceiro gráfico representado na figura 28, podemos ver que 36,6% das pessoas que responderam o questionário utilizam a Via Dutra de 5 a 7 vezes na semana. Um ponto importante de interpretação está no fato de que, não é por que se utiliza a Via Dutra que necessariamente a pessoa está saído do município, pois, em muitos casos, como dito anteriormente, a rodovia é utilizada como uma espécie de avenida, sendo de grande importância para chegar em outros bairros do município Joseense, como: Jardim Motorama, Vista Verde, Santa Inês, Novo Horizonte dentre outros. Embora existam outros meios de chegar a esses bairros, a Dutra faz isso de forma mais rápida e eficiente, encurtando distâncias e simplificando o trajeto para os moradores.

Avançando na análise da figura 28, é visto que 14,3% das pessoas não utilizam a Via Dutra durante a semana, aderindo assim a hipótese de que seus

empregos não necessitam da rodovia ou até mesmo seus afazeres semanais. Já, um número bem próximo, 13,4% disseram que utilizam a Via Dutra de 3 a 4 vezes na semana, possibilitando que esse contingente a utilize para chegar em seus serviços e para a realização de suas atividades semanais. E por fim, 35,7% das pessoas responderam que utilizam a rodovia de 1 a 2 vezes na semana.

Figura 28 - Gráfico referente a quantas vezes na semana as pessoas utilizam a Via Dutra.

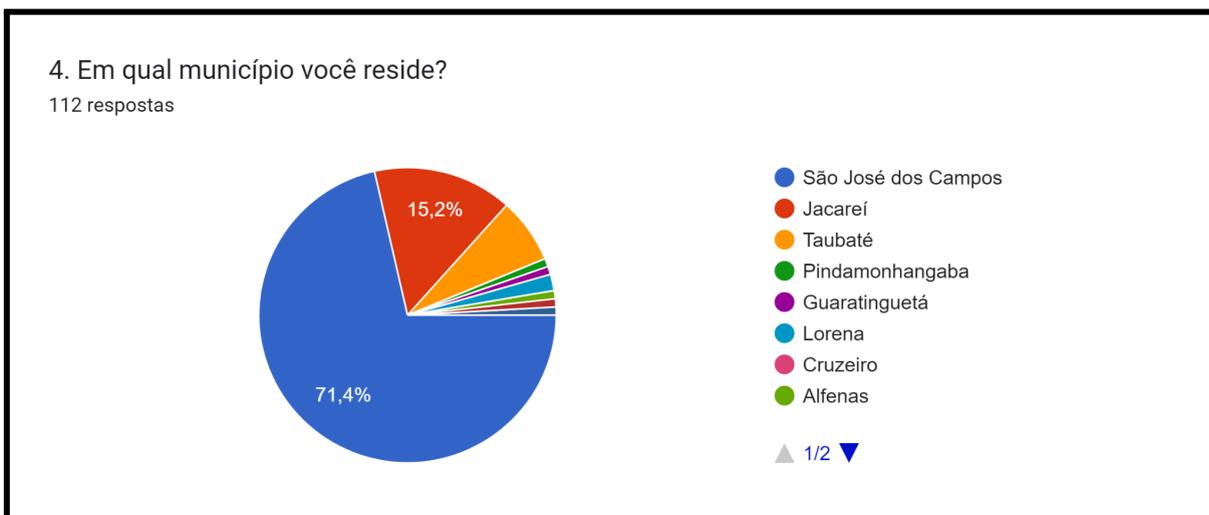


Fonte: Autor (2024).

Com relação ao município em que os perguntados residem, 71,4% responderam residir em São José dos Campos; 15,2% responderam que moram em Jacareí; 7,1% moram em Taubaté e, todos empatados com 0,9%, totalizando assim: 5,4%, disseram residir em outro municípios, como: Pindamonhangaba, Guaratinguetá, Lorena, Cruzeiro, Caçapava e Alfenas.

Essa figura demonstra que, conseqüentemente, por São José dos Campos ser a cidade com mais habitantes da região metropolitana, não só existem pessoas de outro municípios na cidade, mas também acarretou em o maior número de pessoas a residir no município Joseense, o que é esperado de forma estatística.

Figura 29: Gráfico referente em quais municípios os perguntados residem.

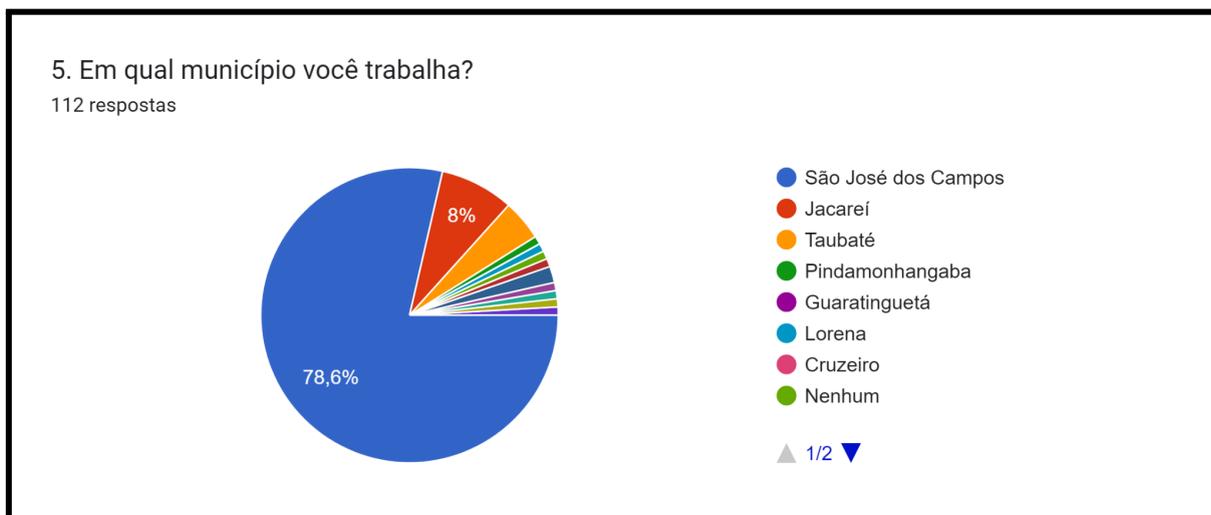


Fonte: Autor (2024)

Na quinta pergunta da pesquisa de campo “Em qual município você trabalha?”, representado pela figura 30, 78,6% das pessoas responderam trabalhar em São José dos Campos; 8% disseram trabalhar no município vizinho, Jacareí; 4,5% tem seu serviço em Taubaté, cidade localizada a cerca de 45km de São José dos Campos; 1,8% disseram não trabalhar e o restante, disseram trabalhar em outros municípios, como: Pindamonhangaba, Guaratinguetá, Lorena, Cruzeiro, Tremembé, Caçapava, São Paulo e Alfenas, este último município, destaca-se, é localizado no interior do estado de Minas Gerais, mais precisamente, na região do Sul de Minas.

Esse dado evidencia que, dentro da região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte, São José dos Campos é a principal cidade no quesito “emprego”, algo natural tendo em vista que é a cidade com mais habitantes e também, como visto em gráficos anteriores, a que mais possui investimentos e setor de serviços. Porém, esse dado também mostra que, mesmo com pessoas residindo em outros municípios, elas utilizam da migração pendular, trabalhando em uma cidade e residindo em outra. Isso acontece muito na relação das cidades: São José - Jacareí; Taubaté, Tremembé - Pinda, Lorena - Guaratinguetá, e isso devido a curta distância entre elas onde seus municípios encontram-se conurbados, facilitando a locomoção e a relação entre municípios ou até mesmo a mobilidade facilitada por meio da Via Dutra.

Figura 30: Gráfico referente ao município de trabalho das pessoas.

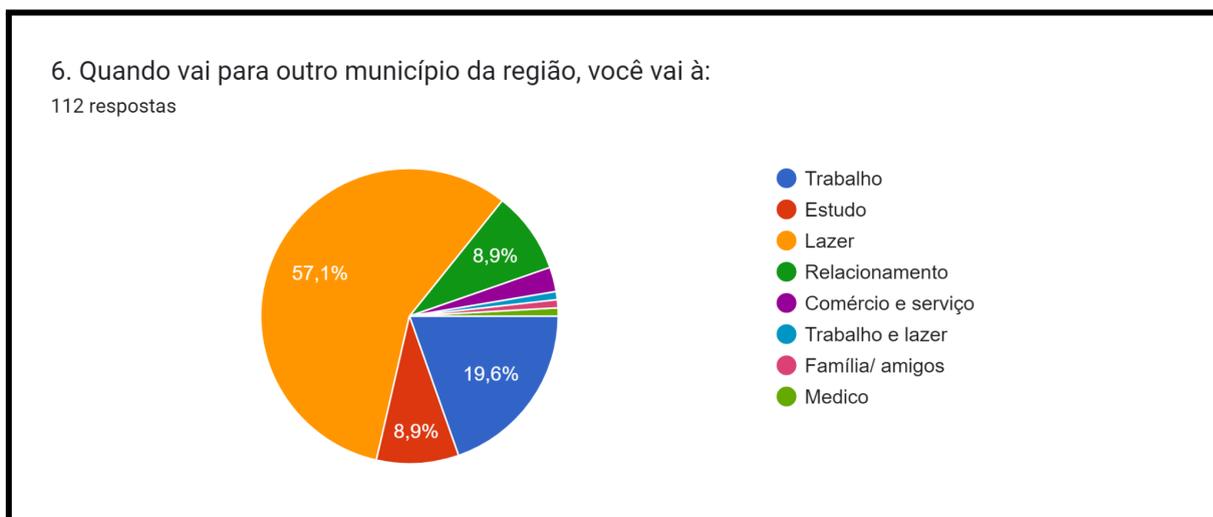


Fonte: Autor (2024).

A figura 31 apresenta um gráfico onde apresentam as atividades exercidas pelos moradores em outros municípios da região: 57,1% disseram que vão para outro município à lazer; 19,6% responderam que vão à trabalho e lazer; 8,9% duas atividades ficaram empatadas, estudos e relacionamento, mostrando que, não só devido a questão da internet e aplicativos de relacionamento, mas também a dinâmica oferecida pela Via Dutra possibilita esse fluxo rápido e constante. 2,7 responderam que vão à comércio e serviço, ou seja, buscando o que a cidade visitada tem a oferecer com: bares, restaurantes, pontos turísticos, comércio etc. 0,9% empataram quando disseram ir para resolver questões médicas, ver familiares e amigos.

Um ponto importante a se destacar é de que 57,1% disseram que vão para outro município à lazer, o que mostra que o município de São José dos Campos, mesmo sendo o maior da região no quesito populacional e no quesito econômico, ele não possui ambientes de lazer o suficiente para que sua população possa usufruir e se considerar entretida. Isso mostra que o município possui lacunas e até mesmo uma falta de investimento para o setor de turismo e lazer, algo que poderia até mesmo atrair pessoas de outros municípios com intenções a mais do que trabalho, comércio e serviço, aquecendo e concentrando ainda mais a economia da região no município Joseense.

Figura 31: Gráfico referente às atividades realizadas pelos perguntados em outros municípios da Região

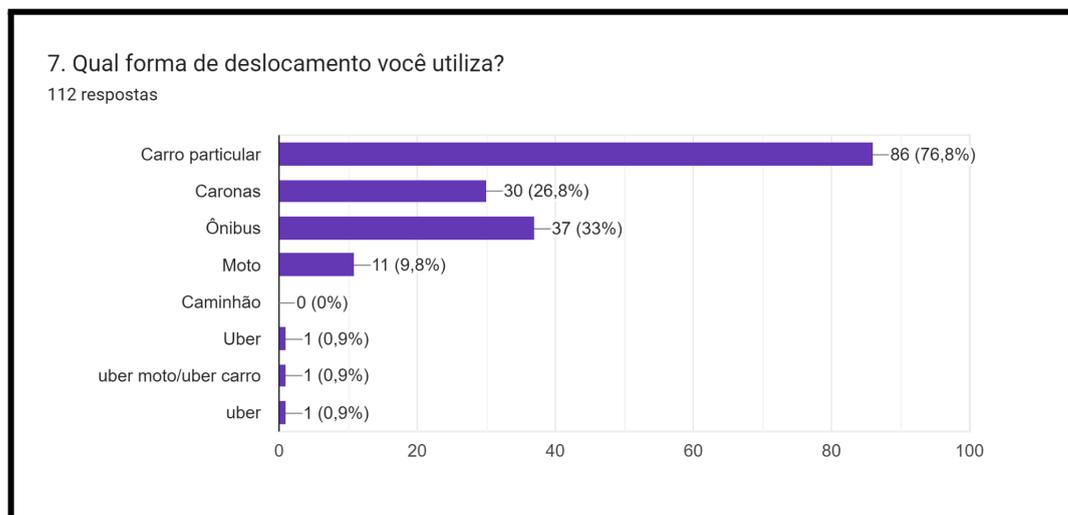


Fonte: Autor (2024)

Sobre a forma de deslocamento, foi mostrado durante a pesquisa a relação população/meios de transporte em São José dos Campos e na região metropolitana, onde segundo dados do Ministério dos Transportes, no ano de 2024 o município de São José dos Campos conta com o total de 491.003 veículos, tendo assim uma proporção de 0,70, ou seja, a cada 10 pessoas, 7 possuem algum meio de transporte se considerarmos a população de 697.428 apontada pelo IBGE no censo de 2022, sendo assim, São José dos Campos possui quase 1 veículo por habitante. Se considerarmos os veículos mais populares, como: automóveis, caminhões, motocicletas e ônibus, temos os seguintes números: automóveis: 324.938; caminhões: 7.573; motocicletas: 68.492 e ônibus: 1.686.

Com isso, 76,8% das pessoas relataram que, para seu deslocamento, utilizam automóveis particulares; 26,8% utilizam caronas; 33% responderam utilizar ônibus; 9,8% relataram o uso de motocicletas; 2,7% utilizam o aplicativo Uber e 0% responderam que utilizam caminhões para locomoção. Os meios de transporte disponibilizados para a resposta do questionário foram baseados nos dados apresentados pelo Ministério dos Transportes, no ano de 2024.

Figura 32: Gráfico referente ao modo de deslocamento dos moradores.



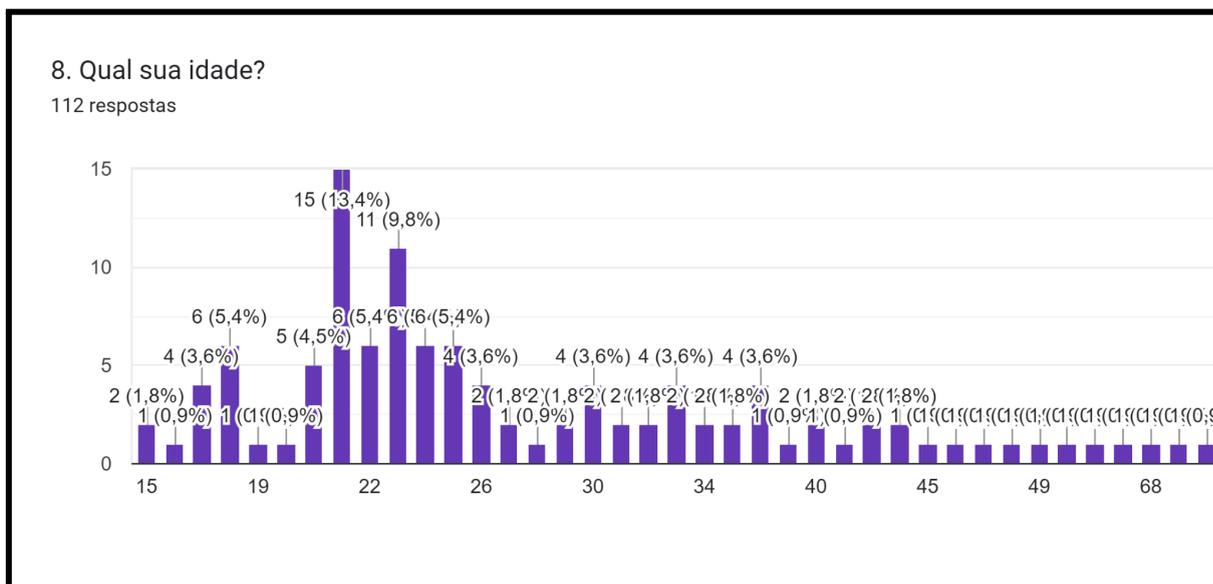
Fonte: Autor (2024)

A idade das pessoas é de grande importância, pois isso pode acarretar em quais atividades eles buscam em outros municípios assim como na utilização ou não da Via Dutra.

As pessoas que mais responderam possuem 21 anos de idade, correspondendo a uma porcentagem de 13,4% das pessoas que responderam ao questionário. A segunda idade com mais respostas foi a de 23 anos, correspondendo a uma porcentagem de 9,8% das pessoas que responderam a pesquisa. Já as idades de 25, 24 e 18 anos compõem as terceiras idades mais comuns entre os perguntados.

Isso mostra que, das pessoas que responderam o questionário, grande parte é de um público considerado como “Jovem adulto”, e que, em tese: trabalham, estudam e usufruem dos serviços e comércios disponibilizados em São José dos Campos e região.

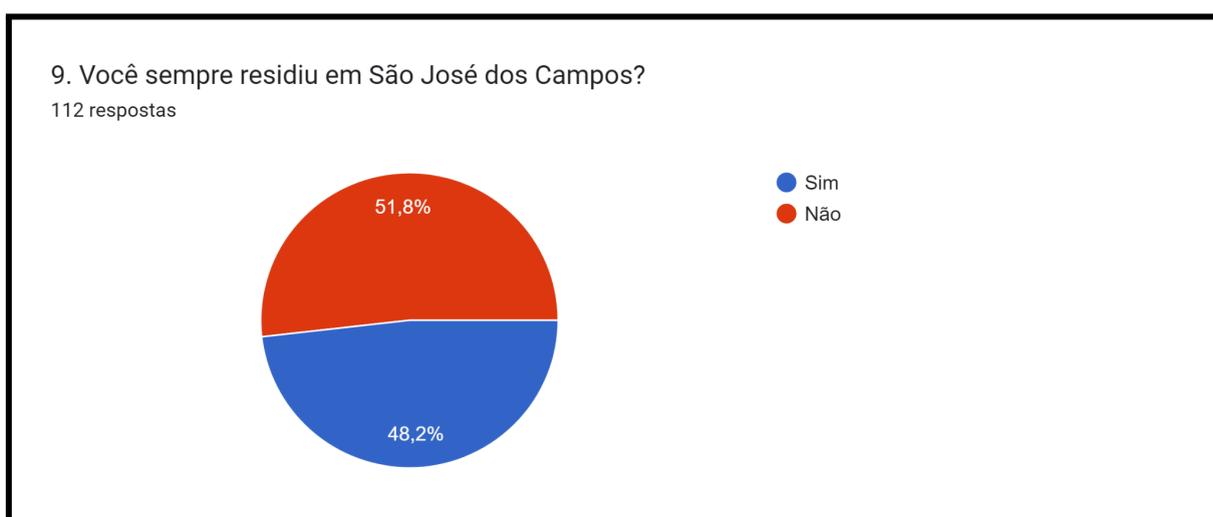
Figura 33: Gráfico referente a idade dos moradores.



Fonte: Autor (2024)

Por fim, quando perguntado no formulário se os moradores sempre moraram em São José dos Campos, 51,8% responderam que não, o que leva a crer os as pessoas vão ao município com finalidades como: estudo, trabalho, questões familiares, residem em outra cidade e vão para São José devido ao emprego, dentre outros motivos mais citados pelos próprios perguntados.

Figura 34: Gráfico referente à cidade natal dos perguntados.



Fonte: Autor (2024)

Abaixo é mostrado na tabela de forma integral a resposta dos perguntados dos motivos que fizeram os mesmos a se mudarem para São José dos Campos e qual sua relação com a cidade:

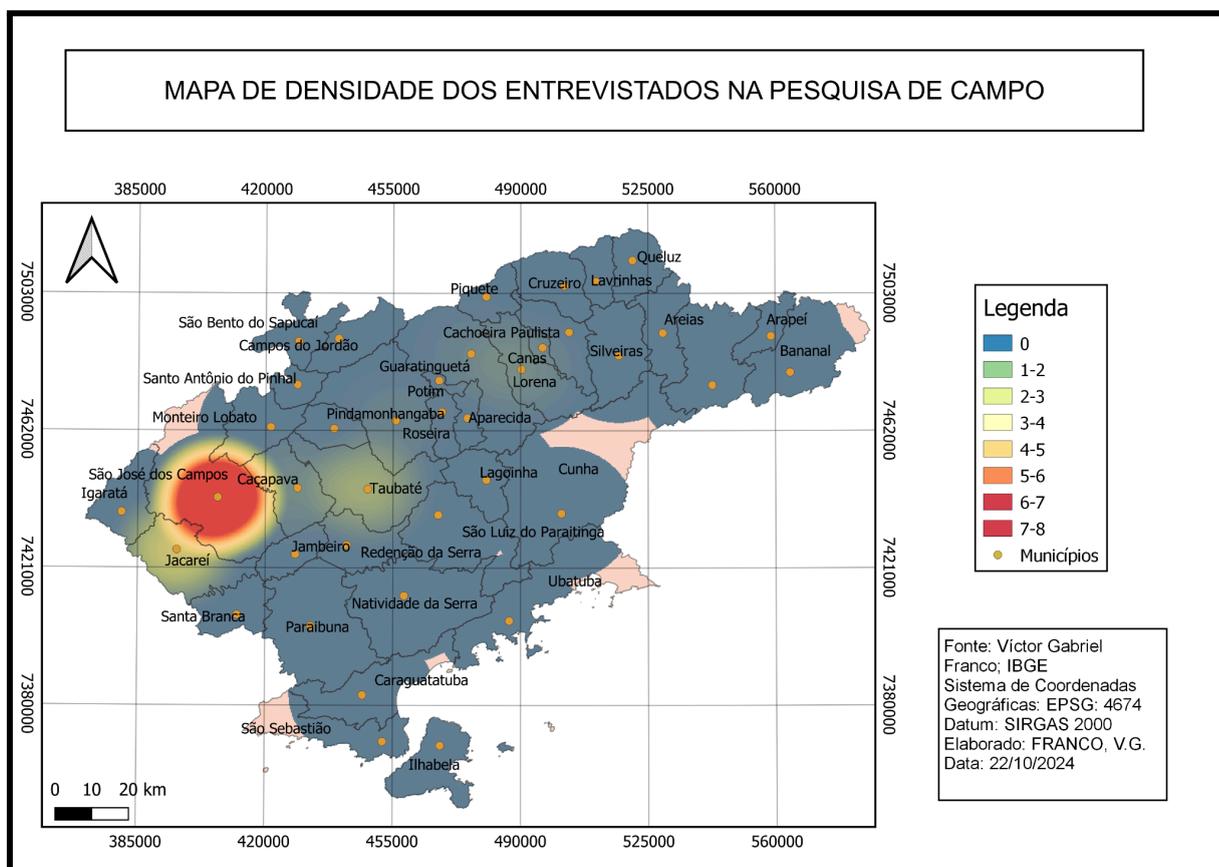
Tabela 3 - Respostas dos moradores em campo sobre o que trouxe eles ao município de São José dos Campos

10. Se "não" para a pergunta anterior, o que te trouxe a morar no município?
1. Oportunidades de emprego
2. Trabalho
3. Faculdade
4. não resido no município
5. Família
6. Não moro
7. Trabalho
8. Moro em Taubaté
9. eu não moro em sjc
10. Trabalho do meu pai quando eu era criança
11. São José dos Campos é a melhor cidade de São Paulo e é "próximo" ao RJ, então foi a cidade escolhida pelos meus pais.
12. Trabalho
13. Vim para ter oportunidade de estudar em uma boa faculdade, ja que no meu antigo município, não tinha as mesmas oportunidades
14. estudos
15. Não moro em SJC
16. n resido
17. A boa estrutura da cidade
18. eu não sou de São José, eu sou de Jacareí
19. Trabalho
20. Trabalho
21. Melhores oportunidades de estudo e trabalho.
22. Oportunidade de empregos
23. Jacareí
24. Proposta de emprego
25. Trabalho e qualidade de vida.
26. Trabalho
27. Eu moro em Jacareí, mas as vezes vou pra São José Dos Campos bem de vez em quando,

mas e só quando preciso ir a empresa.
28. Faculdade
29. Estudo
30. Nunca morei em São Jose
31. Trabalho dos meus pais
32. Questões familiares.
33. Jacarei
34. Mestrado no INPE/Trabalho
35. Moro em Jacareí
36. Minha cidade natal é sjc mais sai dela para poder fazer minha graduação numa universidade federal, depois fiquei trabalhando por lá durante um tempo e retornei apenas para ficar próximo da família.
37. Não moro em são José dos Campos,moro em Jacareí
38. Trabalho
39. N/a
40. Família
41. Curitiba
42. Sou natural de São José dos Campos sai para trabalhar e voltei a morar aqui depois de arrumar emprego aqui novamente
43. Fiz o caminho inverso, morei ate 28 em Sjc e me mudei para Jacarei pelo valor dos imoveis
44. Não
45. Meus pais devido o emprego
46. Trabalho do meu pai
47. Trabalho
48. Qualidade de vida
49. Melhor qualidade de vida
50. Não moro aqui
51. Oportunidades de emprego.

Nota-se que os motivos são bem variados, todavia, o quesito “emprego”, ou “trabalho” por assim dizer, foi o responsável por trazer novos moradores para o município de São José dos Campos.

Figura 35 - Mapa de calor para a distribuição dos moradores perguntados na pesquisa de campo.



Fonte: Autor (2024).

O mapa a seguir expõe de onde o questionário obteve um maior número de respostas utilizando a distribuição em kernel para que possa-se ter uma dimensão maior da concentração de respostas entre os municípios da região metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte.

O questionário foi aplicado nas zonas sul, leste e central do município de São José dos Campos, além de ter havido respostas online, não havendo nenhum bairro em específico. Contudo, por meio das respostas obtidas, podemos interpretar que a Via Dutra é um importante meio de circulação municipal e regional na medida em que observamos as respostas.

Interpreta-se que a frequência de utilização da Via Dutra da semana não implica necessariamente que a pessoa não a utilize, pois o fato de as pessoas terem respondido o formulário argumentando que utilizam a Via Dutra para outras

atividades não trabalhistas e residirem em outro municípios da região, consolida a questão de que a rodovia se faz como importante para o fluxo de pessoas seja ela a finalidade que for. Além do mais, destaca-se que a rodovia possui uma utilização municipal tendo em vista que bairros na zona leste possuem a rota feita pelos ônibus circulares para acesso, todavia, a BR-116 encurta a distância e otimiza o tempo dos moradores, sendo importante para o fluxo local permitindo que grande distâncias urbanas do município sejam encurtadas pela rodovia.

A partir disso, podemos entender que o município de São José dos Campos concentra a maior parte das respostas devido ao fato de ser o município mais populoso da região, além de ser um tecnopolo importante e possuir empresas, indústrias, montadoras e instituições que acarretam em uma concentração referente às pessoas que estudam, que buscam empregos, que residem em outro municípios e assim por diante. E a Rodovia Presidente de faz como sendo um unificador, uma estrutura essencial para que essa locomoção seja possível, devido a sua infraestrutura, velocidade permitida, instalação etc.

## 8 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Podemos concluir que a Rodovia Presidente Dutra (BR-116) é uma das mais importantes rodovias do Brasil e exerce um papel fundamental para a economia e mobilidade no país devido a sua localização entre as duas maiores cidades do país: São Paulo e Rio de Janeiro, ligando assim ambas as metrópoles, que juntas representam uma parcela significativa do PIB brasileiro. Sua construção é feita em um ponto estratégico e possui o benefício não apenas logístico, mas também geomorfológico da região, possibilitando que a mesma seja basicamente uma reta entre os eixos de São Paulo e Rio de Janeiro.

Com isso, a Via Dutra é uma infraestrutura vital para o transporte de mercadorias, insumos e produtos industriais, permitindo o fluxo constante de bens entre as duas capitais e, por consequência, com o restante do território nacional.

Ademais, a BR-116, além de conectar dois dos maiores centros urbanos do país, a rodovia atravessa cidades estratégicas do Vale do Paraíba, como São José dos Campos, Taubaté, Volta Redonda e Resende. Essas regiões abrigam importantes polos industriais e tecnológicos, como montadoras de automóveis e siderúrgicas, fazendo da Dutra um corredor essencial para o desenvolvimento econômico dessas localidades.

Além do transporte de mercadorias, a Dutra é amplamente utilizada para o transporte de passageiros. Milhões de pessoas se deslocam diariamente por essa estrada, seja para trabalho, estudo ou turismo, tornando-a fundamental para a mobilidade entre São Paulo, Rio de Janeiro, e como pudemos ver, na região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte.

Podemos compreender que a influência da Rodovia Presidente Dutra não se limita apenas à economia. Ela também impulsionou o crescimento urbano ao longo de seu trajeto, sobretudo na região metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte e as cidades que a constitui, onde as mesmas se expandiram e estabeleceram-se em torno da rodovia, criando novas oportunidades econômicas e habitacionais.

Tal infraestrutura trouxe os benefícios citados anteriormente, contudo, analisa-se que houve também consequências negativas, como por exemplo a migração pendular, acarretando que o município menor não se desenvolva e não seja suficiente para o indivíduo, obrigando o mesmo a se locomover para outra cidade a fim de realizar suas atividades, como: lazer, comércio, serviços, saúde,

educação, empregos etc; além de trazer consigo uma especulação imobiliária nas cidades mais populosas e consumando que a população não viva seu município e o que ele tem a oferecer, mas sim a região como um todo, desfavorecendo assim a economia local de algumas cidades em detrimento do benefício de outras maiores criando uma espécie de descompensação em uma balança, e contribuindo de forma ativa para a influência de redes, que faz parte da evolução econômica-social do capitalismo no estágio em que se encontra atualmente.

Tal questão de haver mais desenvolvimento em uma cidade mais do que outras, esbarra no conceito das “Cidades Mortas”, de Monteiro Lobato, onde cidades do Vale do Paraíba, como: Bananal, Queluz e Canas, possuem uma economia que vive basicamente de turismo rural, não conseguindo acompanhar o crescimento de outras cidades da região após a perda de sua importância com o fim do ciclo do cafeeiro na região, muito por não haver diversificado sua economia. Em decorrência disso, há a competição desleal com outros pontos turísticos da região como Campos do Jordão e Litoral Norte, evidenciando o desbalanceamento econômico que existe na região e não havendo uma política regional para desenvolver economias menos desenvolvidas.

Assim, a Via Dutra não é apenas uma rodovia; é uma espinha dorsal que conecta e desenvolve o Brasil, contribuindo tanto para a integração nacional quanto para o crescimento das regiões que atravessa, tendo seus benefícios e malefícios, e as contradições trazidas pelo próprio crescimento, o que acentuou as desigualdades na região.

A centralidade que São José dos Campos ganhou com a desconcentração produtiva e de serviços, transformando-se em uma cidade grande e estruturadora da região, também ocasionou uma intensa valorização de seu espaço urbano, expressado por uma acentuada verticalização e expansão da mancha urbana. Esse processo tanto expulsa moradores para municípios vizinhos da região como atrai milhares de pessoas diariamente para suas centralidades para fins de trabalho e consumo de bens e serviços.

## REFERÊNCIAS

AB'SABER, Aziz N. **Os Domínios de Natureza no Brasil**. São Paulo: Ateliê Editorial, 2003. Disponível em: [https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/7993715/mod\\_resource/content/1/AB%20SABER-Os%20dom%C3%ADnios%20de%20natureza.pdf](https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/7993715/mod_resource/content/1/AB%20SABER-Os%20dom%C3%ADnios%20de%20natureza.pdf)

BRASIL. I Plano de Desenvolvimento nº 5.727, de 17 de dezembro de 1971. 5.727. I Plano de Desenvolvimento, [S. l.], 17 dez. 1971. Disponível em: <https://bibliotecadigital.economia.gov.br/handle/777/34>. Acesso em: 10 dez. 2024.

BRASIL. II Plano de Desenvolvimento nº 5.727, de 10 de setembro de 1974. 5.727. I Plano de Desenvolvimento, [S. l.], 10 set. 1974. Disponível em: <https://bibliotecadigital.economia.gov.br/handle/777/24>. Acesso em: 10 dez. 2024.

CÂMARA Municipal de São José dos Campos. Disponível em : <https://www.camarasjc.sp.gov.br/>. Acesso em: 27 ago. 2024.

CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo César da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato. **Geografia: conceitos e temas**. 8. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2012.

CANO, Wilson. **Raízes da Concentração Industrial em São Paulo**. Campinas: Unicamp, 2007. Disponível em: <https://www.economia.unicamp.br/images/publicacoes/Livros/geral/Raizes-da-concentracao-industrial-em-Sao-Paulo.pdf>. Acesso em: 05 nov. 2024.

COMEX STAT. **Sistema oficial para extração de estatísticas do comércio exterior de bens**. Disponível em: <https://comexstat.mdic.gov.br/pt/home>. Acesso em: abr. 2024

CORRÊA, Roberto L. **Estudos sobre a rede urbana**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.

CORRÊA, Roberto Lobato. **Explorações geográficas: percursos no fim do século**. [S. l.: sn], 1997.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O Espaço Urbano**. [S. l.: s. n.], 1989. 94 p.

CORRÊA, Roberto Lobato. **Trajetórias geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.

Estação Ferroviária Central de São José dos Campos. Disponível em: [https://www.ipatrimonio.org / sao -jose -dos -campos -estacao -ferroviaria -central /ipatrimonio\\_ -sao -jose -dos -campos -estacao -ferroviaria -central\\_imagem -prefeitura -municipal /](https://www.ipatrimonio.org / sao -jose -dos -campos -estacao -ferroviaria -central /ipatrimonio_ -sao -jose -dos -campos -estacao -ferroviaria -central_imagem -prefeitura -municipal /) . Acesso em: 27 ago. 2024.

FIPE. **Índice FipeZap**. 2024. Disponível em: <https ://downloads .fipe .org .br /indices /fipezap /fipezap -202403 -residencial -venda .pdf>.

FUNDAÇÃO Sistema Estadual de Análise de Dados (Seade). Censo 2022: população por idade e sexo. Disponível em: <https ://censo2022 .seade .gov .br /populacao -por -idade -e -sexo/> . Acesso em: 27 ago. 2024.

FUNDAÇÃO Sistema Estadual de Análise de Dados (Seade). Indústria. Disponível em : <https://industria.seade.gov.br/> . Acesso em: 27 ago. 2024.

FUNDAÇÃO Sistema Estadual de Análise de Dados (Seade). Investimentos. Disponível em: <https ://investimentos .seade .gov .br/> . Acesso em: 27 ago. 2024.

FUNDAÇÃO Sistema Estadual de Análise de Dados (Seade). Produto Interno Bruto - Anual. Disponível em : <https://pib.seade.gov.br/anual/> . Acesso em: 27 ago. 2024.

FUNDAÇÃO Sistema Estadual de Análise de Dados (Seade). Produto Interno Bruto - Mensal. Disponível em : <https://pib.seade.gov.br/mensal/> . Acesso em: 27 ago. 2024.

FUNDAÇÃO Sistema Estadual de Análise de Dados (Seade). Produto Interno Bruto - Municipal. Disponível em: <https ://pib .seade .gov .br /municipal/> . Acesso em: 27 ago. 2024.

FUNDAÇÃO Sistema Estadual de Análise de Dados (Seade). Produto Interno Bruto - Municipal: classificação. Disponível em: <https ://pib .seade .gov .br /municipal -ranking/> . Acesso em: 27 ago. 2024.

FUNDAÇÃO Sistema Estadual de Análise de Dados (Seade). Produto Interno Bruto - Portal Seade. Disponível em : <https://pib.seade.gov.br/> . Acesso em: 27 ago. 2024.

G1. Mais de oito mil romeiros já passaram pela Dutra com destino ao Santuário Nacional de Aparecida. 2024. Disponível em: <https ://g1 .globo .com /sp /vale -do -paraiba -regiao /festa -da -padroeira /noticia /2024 /10 /10 /mais -de -oito -mil>

-romeiros -ja -passaram -pela -dutra -com -destino -ao -santuario -nacional -de -aparecida .ghtml. Acesso em: 12 out. 2024.

HAESBAERT, Rogério. A noção de rede regional: reflexões a partir da migração “gaúcha” no Brasil. **Revista Território**, ano III, nº 4, jan./jun. 1998, pp 55-71.

HAESBAERT, Rogério. **O Mito da Desterritorialização: do “Fim dos Territórios” à Multiterritorialidade**. 2. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.

HARVEY, David. *Os Limites do Capital*. Trad. Magda Lopes. Boitempo Editorial, 2006.

LANNA, Ana Lúcia Duarte. Ferrovias no Brasil 1870-1920. **História Econômica & História de Empresas**, VIII.1, p. 7-40, 2005. Disponível em: <https://www.hehe.org.br/index.php/rabphe/article/view/179> . Acesso em: 22 ago. 2024.

LEFEBVRE, Henri. **O Direito à Cidade**. São Paulo: Centauro Editora, 2011.

LENCIONI, Sandra. **Reestruturação Urbano-Industrial: Centralização do Capital e Desconcentração da Metrópole de São Paulo**. [S. l.: s. n.], 1991. 294 p.

LOBATO, M. *Cidades Mortas*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1953.

MORAES, Rafael; BASTOS, Pedro Paulo Zahluth. **O Estado em disputa: os objetivos do II PND e os interesses dos industriais**. *Nova Economia*, [s. l.], ed. 1, p. 181-204, 2022. Disponível em: *The State in dispute: the objectives of the II PND and the interests of the industrial business community*. Acesso em: 10 dez. 2024.

MOREIRA, Ruy (Org.). **Geografia, teoria e crítica: o saber posto em questão**. São Paulo: Vozes, 2008.

OLIVEIRA, J. A expansão da indústria aeronáutica e seu impacto na logística. **Revista de Economia e Tecnologia**, v. 1, pág. 75-89, 2018.

PAVESE, César. **O ofício de viver**. Tradução de Paulo Hecker Filho. São Paulo: Martins Fontes, 1991.

PRADO JÚNIOR, Caio. **Formação do Brasil Contemporâneo** . Disponível em: [https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/5502200/mod\\_resource/content/1/Caio%20Prado%20Jr.%20-%20Forma%C3%A7%C3%A3o%20do%20Brasil%20contempor%C3%A2neo.pdf](https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/5502200/mod_resource/content/1/Caio%20Prado%20Jr.%20-%20Forma%C3%A7%C3%A3o%20do%20Brasil%20contempor%C3%A2neo.pdf) . Acesso em: 10 dez. 2024.

RAFFESTIN, Claude. **Por uma Geografia do Poder**. São Paulo: Khedir Editoras, 1993.

ROCHA MACHADO, João Guilherme; MARTINI PINEDA, Andréa. **Sobre Silêncios e Naturalizações: Uma Análise Crítica do Discurso da Formulação do I Plano Nacional de Desenvolvimento (I PND) (1972-1974)**. Administração Pública e Gestão Social, [s. l.], ano 2023, v. 15, p. 1-16, 2023. Disponível em: <https://periodicos.ufv.br/apgs/article/view/14655/8299>. Acesso em: 10 dez. 2024.

RONCA, José Luiz Caruso; VITALE, Silvia Pereira de Sousa Mendes. **Caminhos para a gestão integrada do território no Vale do Paraíba de 1950 a 2004**. EXACTA, p. 133-149, 2004.

RUMO Logística. **Serviços e operações na região de São José dos Campos**. 2023. Disponível em: <https://www.rumologistica.com.br/sao-jose-dos-campos> .

SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço**. São Paulo: Editora Ed USP, 1996.

SANTOS, Milton; DE SOUZA, Maria Adélia A.; SILVEIRA, Maria Laura; LENCIONI, Sandra. **Território: Globalização e Fragmentação** . [S. l.]: HUCITEC, 1998. 332 p.

SANTOS, Milton. **Por uma Outra Globalização: Do Pensamento Único à Consciência Universal**. 16. ed. São Paulo: Record, 2000.

SEADE. Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados. Disponível em: <https://www.seade.gov.br>. Acesso em: ago 2024

SILVA, A.; SOUZA, M. Transformações urbanas e a malha ferroviária: o caso de São José dos Campos. **Revista Brasileira de Geografia**, v. 3, pág. 103-117, 2005.

SILVA, Márcio Rogério. Transporte e logística: as ferrovias no Brasil. Geosul, Florianópolis, v. 17, n. 34. 2002. p. 63-86.

SINGER, Paulo Israel. **Desenvolvimento econômico e evolução urbana**. São Paulo: Nacional/EDUSP, 1968.

SPOSITO, Eliseu Savério. **Redes e Cidades**. [S. l.]: UNESP, 2008. 168 p.

SPOSITO, Eliseu Savério. **Transportes, Espaço e Economia**. São Paulo, 2008.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão; WHITACKER, Arthur Magon. **Cidade e Campo: Relações e Contradições entre Urbano e Rural**. São Paulo: Editora Expressão Popular, 2006.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço Intraurbano no Brasil**. [S. l.: sn], 2001. 372 p.

ZULIETTI, Luis Fernando. **Nas Asas da Embraer: Urbanização, Crise e Mudanças em São José dos Campos-SP (1994 - 2004)**. São Paulo: PUC, 2006.

**APÊNDICE A – Questionário de pesquisa de campo**

- 1) Com qual gênero você se identifica?
  - ( ) Masculino
  - ( ) Feminino
  - ( ) Outro
  - ( ) Prefiro não identificar
  
- 2) Quantas vezes na semana você vai para outras cidades da região?
  - ( ) 0
  - ( ) 1 a 2
  - ( ) 3 a 4
  - ( ) 5 a 7
  
- 3) Quantas vezes na semana você utiliza a Via Dutra?
  - ( ) 0
  - ( ) 1 a 2
  - ( ) 3 a 4
  - ( ) 5 a 7
  
- 4) Em qual município você reside?
  - ( ) São José dos Campos
  - ( ) Jacareí
  - ( ) Taubaté
  - ( ) Pindamonhangaba
  - ( ) Guaratinguetá
  - ( ) Lorena
  - ( ) Cruzeiro
  - ( ) Outros
  
- 5) Em qual município você trabalha?
  - ( ) São José dos Campos
  - ( ) Jacareí
  - ( ) Taubaté
  - ( ) Pindamonhangaba

Guaratinguetá

Lorena

Cruzeiro

Outros

6) Quando você vai a outros municípios da região, você vai à:

Trabalho

Estudo

Lazer

Relacionamento

Comércio e serviço

Outros

7) Qual forma de deslocamento você usa?

Carro particular

Caronas

Ônibus

Moto

Caminhão

Outros

8) Qual a sua idade?

9) Você sempre residiu em São José dos Campos?

Sim

Não

10) Se “não” para a resposta anterior, o que te trouxe a morar no município?