

Mobilidade urbana em São José dos Campos: uma construção como direito de ir e vir ou direito à cidade?

Federica Giovanna Fochesato,
Paulo Romano Reschilian*

Resumo O artigo analisa a maneira como a mobilidade urbana vem sendo construída em São José dos Campos, SP, ressaltando que o município instituiu sua Política Municipal de Mobilidade Urbana em 2016. Por meio de análises da Pesquisa Origem e Destino, da Política Municipal de Mobilidade Urbana do município, e valendo-se do método de observação do território, o artigo discutirá como tal tema carece ainda de um renovado diálogo junto à sociedade para que possa ser contextualizado devidamente dentro do planejamento urbano e regional.

Palavras-chave: mobilidade urbana, política municipal de mobilidade urbana, direito à cidade.

Movilidad urbana en São José dos Campos: ¿una construcción como derecho de ir y venir o lo derecho a la ciudad?

Resumen El artículo analiza la forma en que se ha construido la movilidad urbana en São José dos Campos, SP, enfatizando que el municipio instituyó su Política Municipal sobre Movilidad Urbana en 2016. A través del análisis sobre la encuesta Origen-Destino, de la Política Municipal sobre Movilidad Urbana del municipio, y utilizando el método de observación del territorio, el artículo discutirá como este tema aún necesita un diálogo renovado con la sociedad para que pueda contextualizarse adecuadamente dentro del planeamiento urbano y regional.

Palabras clave: movilidad urbana, política municipal de movilidad urbana, derecho a la ciudad.

Urban mobility in São José dos Campos: a construction as a right to come and go or right to the city?

Abstract The paper analyzes the way urban mobility has been built in São José dos Campos, SP, emphasizing the city Municipal Urban Mobility Policy established in 2016. Through analyzes of the Origin and Destination Survey, the Municipal Urban Mobility Policy, and by the use of the territory observation methodological approach, the article will discuss in which ways urban mobility requires a renewed dialogue so that it could be correctly contextualized within urban and regional planning.

Keywords: urban mobility, municipal urban mobility policy, right to the city.

Não é possível, de súbito, mencionar a Política Nacional de Mobilidade Urbana, consagrada em 2012, ou mesmo o Estatuto das Cidades, aprovado na virada do século XXI, sem, inicialmente, contextualizar São José dos Campos durante o período em que o Brasil deu início à sua economia desenvolvimentista sob forte intervenção do Estado - este foi impulsionador de um veloz incremento da urbanização do país em meio à consolidação de uma extensa rede de serviços ao longo do território para atender à fase da industrialização.

Nas palavras de Becker e Egler (1998), na época, os núcleos urbanos estrategicamente anunciam a “circulação de bens, capital e informação e são também o lugar onde a força de trabalho, expulsa pela modernização agrícola, reside, circula e é ressocializada, ingressando na modernidade da pobreza” (BECKER, EGLER, 1998, p. 181). Tal expressão, “modernidade da pobreza” advém do fato de que “a maioria da população brasileira não participou diretamente das benesses do crescimento econômico” (Idem, p. 169) – já a partir daí, é importante refletir sobre onde e, principalmente como, nas cidades, passou a ser a moradia do grande contingente de trabalhadores em busca dos novos empregos.

São José dos Campos não apenas fez parte deste momento desenvolvimentista – destacando-se no Vale do Paraíba e consolidando-se como polo industrial e tecnológico da região – como também viu nascer, em sua paisagem, elementos do “urbanismo progressista” (CHOAY, 1965). Alinhado à ideia da cidade eficiente e funcional como pregava Le Corbusier (Idem), talvez, ainda hoje, tal urbanismo influencie a forma da cidade de enxergar a mobilidade urbana: grandes obras de infraestrutura - que produzem maior fragmentação e segmentação do espaço e das relações sociais – são compreendidas como solução eficiente àquilo que, na verdade, são anseios individuais (ou de específicos grupos sociais) sobrepostos a necessidades coletivas.

A cidade do zoneamento sanitário típico do início do século XX e que foi considerada estância climática assistiu - por meio da forte intervenção estatal - à arquitetura moderna remodelar o território e demarcar um novo eixo de crescimento a partir da construção do CTA (Centro Técnico Aeroespacial) durante a década de 40 (LESSA, 2008). Com projeto de Oscar Niemeyer sintonizado com o urbanismo modernista, o CTA e a construção da Rodovia Presidente Dutra estabeleceram-se como marcos da dinamização de fomento à indústria no Vale do Paraíba, estimulando as migrações e o crescimento de São José dos Campos (Idem, p. 134 e 135), incidindo no fortalecimento do setor imobiliário e do mercado fundiário. Cabe situar que é de 1954 o primeiro Plano Diretor do município, ou seja, 03 anos depois da inauguração da Rodovia Dutra, que se deu em 1951. Prosseguiram intensivos os investimentos durante a década de 70 quando o país viveu o auge do milagre econômico sob o regime militar. São José dos Campos também firmou os setores aeronáutico, bélico e espacial derivados do II Plano Nacional de Desenvolvimento (PND), alavancando a celeridade da urbanização, migração e tendências ao desenvolvimento rodoviarista.

* Federica Giovanna Fochesato é Jornalista, Mestranda da Universidade do Vale do Paraíba, ORCID <<https://orcid.org/0000-0002-8080-9330>>. Paulo Romano Reschilian é Arquiteto e Urbanista, Professor da Universidade do Vale do Paraíba, ORCID <<https://orcid.org/0000-0002-8477-1739>>.

de 2012; a pesquisa Origem e Destino (OD) realizada em São José dos Campos, sob coordenação do Instituto de Pesquisa, Administração e Planejamento (IPPLAN); e, por fim, a Política Municipal de Mobilidade Urbana (PMMOB) - Lei Complementar 576 de 2016, que contempla um Plano Estratégico de Mobilidade Urbana. (BRASIL, 2012; IPPLAN, 2014; SÃO JOSÉ DOS CAMPOS, 2016a).

Primeiramente, foi acessada a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMOB) a fim de analisar, sobretudo, os temas relativos à acessibilidade e inclusão social e, em seguida, foi acessada a Política Municipal de Mobilidade Urbana (PMMOB) associada ao respectivo Plano Estratégico anteriormente citado - ambos foram consultados para observar o alinhamento com a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMOB). A minuta que originou a respectiva lei municipal também foi visitada - é do ano anterior à PMMOB; 24 de abril de 2015. (BRASIL, 2012; SÃO JOSÉ DOS CAMPOS, 2016a; SÃO JOSÉ DOS CAMPOS, 2015a).

Mais brevemente, analisou-se também o processo que antecedeu a criação da Política Municipal de Mobilidade Urbana (PMMOB) envolvendo 04 oficinas de diagnóstico - ocorridas em dezembro de 2014 - , e 02 audiências públicas - feitas em maio de 2015 (dias 09 e 13, respectivamente, na região Centro). Sobre as ditas oficinas de diagnóstico, a descrição do seu processo (incluindo a metodologia), estão presentes num documento nomeado como "Caderno Preliminar - Relatório da Mobilidade Urbana. Diagnóstico e prognóstico - Plano Diretor de Mobilidade Urbana de São José dos Campos - PlanMob SJC", datado de maio de 2015 (SÃO JOSÉ DOS CAMPOS, 2015b).

Por fim, foi analisada a pesquisa Origem e Destino (OD) que, por sua vez, relevou dados do IBGE de 2010, sendo produzida em 2011. Da OD foram destacados dados relativos à divisão dos modais em São José dos Campos, distribuição das populações pelo território, renda média por região e índices de mobilidade para se evidenciar aspectos como desigualdades socioespaciais e relações existentes entre a maior concentração de infraestruturas urbanas naquelas que são as melhores localizações da cidade. (IPPLAN, 2014).

Anterior às etapas mencionadas, foram selecionadas referências bibliográficas a respeito do processo de ocupação do solo de São José dos Campos em meio à fase desenvolvimentista do país, processo de urbanização e crescimento das cidades brasileiras, concepção de planejamento urbano e urbanismo, mobilidade urbana e direito à cidade. Dessa forma, tais temas foram interrelacionados a fim de compreendê-los dentro da dinâmica do Planejamento Urbano e Regional.

Os Planos: possibilidades e contradições

A Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMOB) - Lei Federal 12.587 de 2012 - , como fruto dos desdobramentos do próprio Estatuto das Cidades (EC) - Lei Federal 10.257 de 2001 - traz princípios e diretrizes claras quanto a uma abordagem ampla e integrada a respeito das problemáticas que envolvem os deslocamentos de pessoas, bens e serviços nas cidades. Nesse âmbito, sua elaboração é um importante marco no processo de planejamento e gestão urbanos. (BRASIL, 2012; BRASIL, 2001).

Torna-se importante mencionar o quanto o rodoviarismo foi marcante em todo esse período, “desenhando” não apenas o território brasileiro como um todo, mas imprimindo um ideal sobre os deslocamentos, visto que o próprio transporte sobre trilhos foi sendo substituído como modal urbano e, depois, regional - isso se observa, por exemplo, na cidade de São Paulo que, no final da década de 1950 e início de 1960, eliminou da circulação os bondes (SANTOS, 2009). No cenário paulistano, na década seguinte, 1970, assistiram-se aos primeiros protestos contra o transporte coletivo. Era a evidência, na vizinha metrópole, de que as disparidades de renda, a ação dos diversos tipos de capital na produção do espaço, o grande fluxo migratório que avolumava a população urbana, a acessibilidade diferencial aos serviços e aos lugares culminariam em disputas pelo uso e propriedade da terra (Idem, p.39).

Em São José dos Campos, cabe apontar que embora as obras do anel viário – símbolo bastante representativo do rodoviarismo - tenham se iniciado em 1992, as ideias que o projetaram datam da desenvolvimentista década de 1970. A obra leva o nome do então prefeito Sérgio Sobral de Oliveira, que governou o município entre 1970 e 1975. Passados mais de 30 anos, o respectivo complexo viário segue icônico no imagético da cidade – é, praticamente, o cartão postal valorizado e divulgado pelo próprio poder público em suas diversas propagandas e peças publicitárias. Setores privados, igualmente, o estampam em seus *marketings* e sempre de forma conotativa à ideia de “cidade-progresso”, “cidade moderna e tecnológica”.

Pode-se valer aqui de vários autores que cunharam expressões como “modernismo do atraso” (BECKER, EGLER, 1998) e “modernização conservadora” (FERNANDES, 1987) – tais conceitos repetem-se em tempos atuais nos quais clamam novos ideais e desejos em relação à vida nas cidades, o que inclui o ir e vir como possibilidade de acesso a maiores oportunidades da vida urbana. Há uma outra questão que, por sua vez, dialoga com o ideal de direito à cidade colocado por Harvey - a partir de suas leituras de Lefebvre -, ao dizer que trata-se de um direito “mais coletivo do que individual, uma vez que reinventar a cidade depende inevitavelmente do exercício de um poder coletivo sobre o processo de urbanização” (HARVEY, 2014, p.28). Harvey lança ainda a seguinte questão: “essa dramática urbanização está contribuindo para o bem estar humano?” (Idem, p. 29).

Discutir a mobilidade urbana, portanto, implica em dialogar também com a segregação socioespacial que foi sendo edificada junto ao *boom* da urbanização brasileira na qual bairros mais periféricos desassistidos de uma série de infraestruturas urbanas têm “pouca cidade” e, conseqüentemente, menores condições de transformar-se à medida que têm menos chances de participar das transformações sociais do espaço (LEFBVRE, 2001). Segundo Pereira et al. (2017), é fundamental uma discussão focada na ideia de acessibilidade e qualidade dos espaços mapeando as oportunidades que podem ser alcançadas do emprego ao lazer. Do contrário, muitos investimentos em infraestruturas voltados à melhoria dos transportes acabarão por privilegiar ainda mais as classes sociais que já têm elevado índice de mobilidade e/ou facilidade de acesso aos mais diversos e qualificados serviços da cidade – públicos ou privados – por simplesmente estarem próximos deles.

Metodologia

Adotou-se como procedimento metodológico a análise e avaliação de documentos tais como: a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMOB) que é a Lei 12.587

Quanto à função social da cidade – premissa do “bem comum” prevista no EC – destaca-se o artigo 7o. ao dizer que um dos objetivos da PNMOB é “reduzir as desigualdades e promover a inclusão social”. A questão da acessibilidade universal (entendida como facilidade e autonomia nos deslocamentos) é bastante reforçada (artigos 2o. e 5o.) bem como a prioridade dos modos de transporte não motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado (artigo 6o.). Há clareza também quanto à necessidade de justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços e sobre o desenvolvimento sustentável (artigo 5o.) Por fim, o artigo 24o. estabelece a obrigatoriedade dos Planos Municipais de Mobilidade Urbana para municípios acima de 20 mil habitantes e de forma integrada e compatível aos planos diretores. (BRASIL, 2001; BRASIL, 2012).

Na Política Municipal de Mobilidade Urbana (PMMOB) proposta para São José dos Campos, que é a LC 576 de 2016, delimitamo-nos a observar aspectos que dialogam mais diretamente com as desigualdades socioespaciais visto que estas não podem estar desvinculadas das discussões de mobilidade urbana, sobretudo nas tratativas de comunicação junto à sociedade. Em geral, a PMMOB alinha-se à PNMOB. No entanto, chama atenção a ausência de menção quanto à inclusão social e redução das desigualdades sociais. Ambos aspectos, de forma objetiva, não estão explícitos na respectiva lei municipal, assim como a questão da distribuição dos ônus e bônus decorrentes do uso de diferentes modais de transporte. Nota-se também que a ideia de redução das viagens motorizadas está associada ao fortalecimento das ditas centralidades em diferentes regiões do território. As abordagens neste sentido estão nos artigos 3o. e 4o. da lei que remetem ao atual Plano Diretor (de dezembro de 2018), que, inclusive, prevê novas centralidades além das que hoje existem em São José dos Campos. No entanto, como será visto mais adiante, as centralidades também são um tema que evoca reflexões sobre os processos de segregação socioespacial uma vez que facilitam a redução da participação das pessoas nos movimentos de transformação da cidade. (SÃO JOSÉ DOS CAMPOS, 2016a; BRASIL, 2012). Um Plano Estratégico – voltado à implementação do Plano de Mobilidade Urbana do município - integra a respectiva LC 576 na forma de anexo. Há, também, mais três anexos, sendo estes respectivamente o da Macroestrutura Viária, o da Hierarquia Viária e o do Sistema Cicloviário Estrutural – todos com projeções do município para 2036. (SÃO JOSÉ DOS CAMPOS, 2016a).

Um aspecto observado é que a minuta que levou à consolidação da PMMOB aponta como negativos o foco no transporte individual motorizado, o uso exarcebado do automóvel e os problemas ambientais que acarreta ao meio e, ainda, ressalta a necessidade de uma mobilidade urbana voltada às pessoas. Segundo a minuta, que comprova disparidades entre leis e práticas diárias de produção do espaço, o Plano Estratégico - voltado à implementação do Plano de Mobilidade Urbana do município - foi “desenvolvido com ações e propostas voltadas às PESSOAS (caixa alta original do texto)” (SÃO JOSÉ DOS CAMPOS, 2015a). Acrescenta ainda que o Plano Estratégico garante a equidade na utilização dos espaços urbanos e busca a construção de uma cidade mais humana, com melhor qualidade de vida e desenvolvimento sustentável (Idem).

É fundamental pontuar que o «Planmob» - Plano de Mobilidade de Urbana de São José dos Campos -, citado na minuta, tem o perfil de uma carta de intenções, pois

embora revele ações com objetivos a partir de 08 eixos, não há detalhes sobre como (e em que prazo) serão implantadas. Sendo assim, trata-se de um Plano Estratégico e, não, especificamente de um Plano de Mobilidade Urbana e é evidente também a falta de diálogo com o Plano Diretor (PD), ao contrário do que preconiza a Política Nacional de Mobilidade Urbana, a Lei 12.587 de 2012. Logicamente, elementos do PD – que transitam entre o PD anterior e o atual - estão citados em alguns dos eixos, mas de forma isolada e não imbricadamente. Mais uma vez, a apresentação do tal “Planmob”, assim como a PMMOB, não fez menção à inclusão social ou acessibilidade universal. Repetiu-se no documento a ideia de fortalecimento das centralidades como forma de redução das viagens motorizadas – isso sim, como já dito, alinhadamente ao PD. Ainda sobre as viagens motorizadas, chama atenção o seguinte no documento (é o eixo 4, no caso): há certa timidez na adoção de medidas mais incisivas para o real desestímulo dos automóveis particulares, sobretudo. Percebe-se a preocupação em prover e gerir novas áreas de estacionamento, o que caminha em direção oposta de tendências mundiais. O poder público preferiu apostar no desestímulo por meio de campanhas educativas, adoção do *car sharing* e incremento das infraestruturas aos modos ativos de transporte bem como do transporte público, em vez de adotar sanções mais severas que limitam concretamente a opção do ir e vir motorizado privado. Houve, portanto, certa alienação perante números que a própria pesquisa OD do município revela quanto à forte predominância do ir e vir de carro em São José dos Campos e, principalmente, os ônus que isso causa ao meio comum. (SÃO JOSÉ DOS CAMPOS, 2016a; BRASIL, 2012).

É importante pontuar que o município assistiu, entre 2014 e 2015, ao processo de construção do dito Plano de Mobilidade Urbana – o «Planmob» - que compreendeu à fase dos estudos até as audiências públicas e posterior elaboração do texto final levado à sua sanção. No entanto, ficou evidente a limitada promoção da participação popular – necessidade preconizada no próprio EC. Para uma cidade de 629.921 habitantes (IBGE, 2010), não é preciso de uma avaliação profunda para se concluir que 04 oficinas de diagnóstico e 02 audiências públicas não se traduzem como suficientes para a construção e consolidação de uma política pública municipal que ultrapasse as virtualidades e faça valer aquelas que são diretrizes nacionais da Lei Federal 12.587, a PNMOB. Aqui, já se estabelece um conflito entre sociedade e poder público visto que este, sintomaticamente, não adota uma postura de mais transparência - inclusive no que diz respeito à realização e disponibilizações de estudos preliminares - e empenho em promover a real participação popular. Tais processos não integram as análises específicas deste artigo, mas os autores os citam, pois testemunharam a maior parte das etapas e puderam – ainda que empiricamente – comprovar que o discurso, de fato, envolveu muito a ideia da cidade que “une pessoas” e/ou da cidade mais “humana” (os próprios slides de apresentação da PMSJC tinham esse apelo), porém, de forma desconectada das desigualdades que marcam o território. Nos ditos slides as frases destaque eram “unindo caminhos/movimentando pessoas” (SÃO JOSÉ DOS CAMPOS, 2015c) e integravam um programa denominado “cidade unida” (Idem). Não há dúvida de que a abordagem quanto à cidade mais unida e “humanizada”, ou seja, aquela que busca devolver os espaços públicos às pessoas, aquela que busca reduzir as viagens motorizadas se faz necessária e é positiva num cenário em que os impactos resultantes dos deslocamentos – sobretudo em veículos privados motorizados que têm como matriz energética os derivados do petróleo - precisam ser reduzidos. Todavia, em meio às narrativas que supervalorizam o uso da bicicleta, a caminhabilidade e o

transporte público - sob a perspectiva da cidade “mais humana” -, faltam esforços para o entendimento do real papel da acessibilidade dentro do ideário da mobilidade urbana. Afinal, como reforça Maricato (2015, p.48), “o que é mais importante na vida urbana do que ter mobilidade? Acessar a tudo que a cidade oferece independente do local de moradia?”.

Neste sentido, dificultou-se a compreensão dos participantes sobre a cidade com um espaço gerador de oportunidades que, por sua vez, não são desfrutadas por todos também em decorrência das iniquidades que envolvem o ato de acessar diferentes partes do território – aliás, muitas oportunidades, do emprego ao lazer, sequer são alcançadas. Assim, a compreensão da mobilidade urbana enquanto ferramenta de apoio à promoção de maior inclusão social e consequente redução das desigualdades socioespaciais não foi abordada com ênfase e clareza durante o processo das oficinas de diagnóstico por parte dos responsáveis condutores do processo. Quanto aos locais das oficinas, dentre as 04 realizadas, 02 foram na região Centro, uma na região Leste e outra na Sul. Portanto, as demais regiões da cidade, sendo estas a Norte – onde está inserido o distrito de São Francisco Xavier (no Extremo Norte) -, a Sudeste e a Oeste, não receberam a atividade. Logo, o limitado alcance geográfico da respectiva ação comprometeu não apenas a etapa de disseminação da política pública municipal de mobilidade urbana, mas também a própria construção coletiva do processo, isto é, Estado e sociedade definindo juntos as tomadas de decisão da cidade enquanto bem comum. (SÃO JOSÉ DOS CAMPOS, 2015b).

A Pesquisa Origem e Destino e suas perspectivas de análise

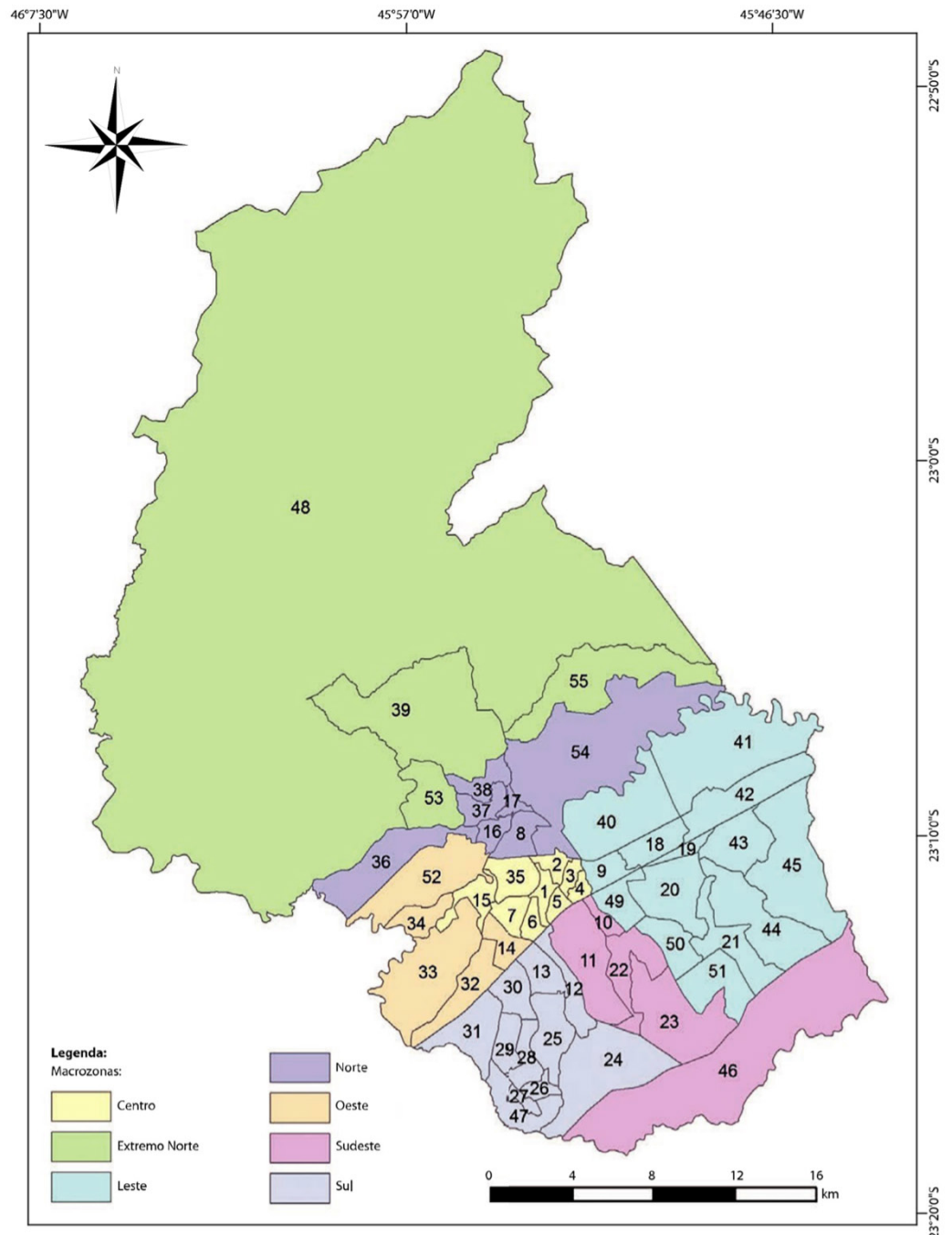
Apresentamos aqui alguns dados da pesquisa OD com análises que levarão à discussão e posterior conclusão do artigo. Cabe esclarecer, para fins de leitura, que as sete macrozonas do município – nomeadas conforme a própria pesquisa – aqui neste artigo chamamos também de zonas e/ou regiões. São estas: Centro, Extremo Norte, Norte, Leste, Oeste, Sudeste e Sul. Já as zonas de tráfego que formam as denominadas macrozonas – conforme a pesquisa – tratamos como bairros, igualmente para fins de leitura. (IPPLAN, 2014).

Sobre tal divisão em macrozonas e zonas de tráfego – conforme mostra o mapa 1 -, consta na pesquisa OD que o município foi dividido em sete macrozonas que consideram parcialmente a divisão territorial definida no PD de 2006, alterado pela Lei Complementar 428/10 – Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo. Os números presentes no mapa 1 – 1 ao 55 –, portanto, representam as citadas zonas de tráfego que, como se vê, estão agrupadas em diferentes sete cores (cada uma das cores corresponde às macrozonas que, como dito, chamaremos de também de “região” ou “zona” neste artigo). (IPPLAN, 2014).

A pesquisa OD esclarece que as macrozonas Centro, Sul, Leste e Oeste estão compatíveis com a divisão territorial definida no Plano Diretor – da época -, enquanto que as demais macrozonas foram adaptadas para expressar a origem ou o destino das viagens mapeadas. A macrozona Sudeste inclui a região definida no Plano Diretor acrescida da área rural existente ao Sul do município – é a Área de Proteção Ambiental (APA) III – localizada para além da Rodovia Carvalho Pinto.

Mapa 1: Macrozonas e zonas de tráfego (1 a 55) conforme a pesquisa OD. Fonte: Atlas da Pesquisa OD em São José dos Campos (IPPLAN, 2014).

Já a macrozona Extremo Norte agrega a maior parte da Zona Rural do município e inclui a área urbana do distrito de São Francisco Xavier. Contidas pelas macrozonas estão as zonas de tráfego, que formam a unidade-base de análise dos deslocamentos da população. Tais zonas foram obtidas dividindo-se a área de pesquisa em unidades menores, segundo critérios que consideram zonas de tráfego existentes, setores censitários do IBGE, o sistema viário e outras barreiras físicas naturais, bem como as características homogêneas no uso e ocupação do solo. (IPPLAN, 2014).



Em termos populacionais, São José dos Campos, possui 629.921 habitantes conforme o último censo do IBGE (2010), que orienta a pesquisa OD. Segundo esta, são as macrozonas Sul e Leste as mais populosas: 233.536 mil e 160.990 mil habitantes, respectivamente. Em seguida, vêm: Centro (72.115 mil hab), Norte (59.800 mil hab), Sudeste (46.803 mil hab), Oeste (41.163 mil hab) e Extremo Norte (15.514 mil hab). Já quanto à densidade demográfica, visto que o tamanho das áreas das macrozonas diferem-se bastante entre si junto aos processos de ocupação igualmente diversos, a mais densa é também a Sul (4.132,65 hab/km²). A macrozona Leste, apesar de ser a segunda mais populosa, tem densidade inferior ao Centro: 1.195,26 hab/km² contra 3.860,55 hab/km². A Oeste tem limites próximos à macrozona Norte: 935,31 hab/km² e 938,33 hab/km², respectivamente. Ainda sobre este indicador, vêm na sequência as macrozonas Sudeste (552,57 hab/km²) e Extremo Norte (22,28 hab/km²). Em termos de área, à exceção do Extremo Norte que está por inteiro inserido em área rural somando 696,47 km², é a Leste a mais extensa: 134,69 km². Seguida da macrozona Sul, a Leste reúne o segundo maior número de domicílios da cidade: são 46.829 mil. A Sul reúne 69.198 mil domicílios (IPPLAN, 2014).

Como citado, as regiões Sul e Leste, respectivamente, têm maior número populacional - é preciso destacar que as áreas mais concentradoras de grande número de pessoas, naturalmente, em qualquer território, irão requerer em suas localidades uma ampla rede de infraestruturas e serviços a fim de atender as mais diversas necessidades, do emprego ao lazer. No entanto, como reforça Santos (2009, p.67) em suas abordagens sobre o princípio da seletividade espacial, "a organização dos transportes, a autoinflação do centro, as dificuldades de aprovisionamento nas áreas periféricas são fenômenos interligados". Com isso, embora populosas, as regiões mais periféricas das cidades, tendem a apresentar uma série de carências quanto a infraestruturas não providas pelo Estado - e também setor privado - das mais diversas ordens revelando a dialética capitalista de produção social do espaço urbano. Inversamente, nota-se um ciclo permanente de estruturação, investimentos e reprodução de infraestruturas urbanas em privilegiadas "localizações" da cidade (VILLAÇA, 2001) - normalmente situadas em áreas mais centrais ou em bairros que agregam maiores rendas per capita, mas que, em geral, não reúnem expressivo número populacional.

Partindo para as análises quanto à divisão dos modais de transporte como mostra o gráfico 1, desperta atenção o uso do automóvel e como tal aspecto se relaciona à renda que, por sua vez, também é um indicador de maior (ou menor) mobilidade. Segundo a pesquisa OD, para fins de classificação, as viagens foram distribuídas em 05 modos principais agrupados da seguinte forma: o modo "transporte por passageiros" reúne diferentes tipos de deslocamento em que o viajante é um passageiro frente a um serviço contratado e motorizado - seja ele de caráter coletivo (ônibus e vans dos mais diversos tipos) ou individual (taxi). Já o modo "outros" agrupa deslocamentos feitos em meios não motorizados, mas que não se enquadram em nenhuma outra das categorias (por exemplo, patins, *skates* ou animais de tração). Ainda por meio do gráfico 1, é possível fazer uma comparação entre São José dos Campos e a distribuição dos modos em cidades de mesmo porte, conforme dados da ANTP (Associação Nacional de Transportes Públicos), 2011, presentes na pesquisa OD. (IPPLAN, 2014).

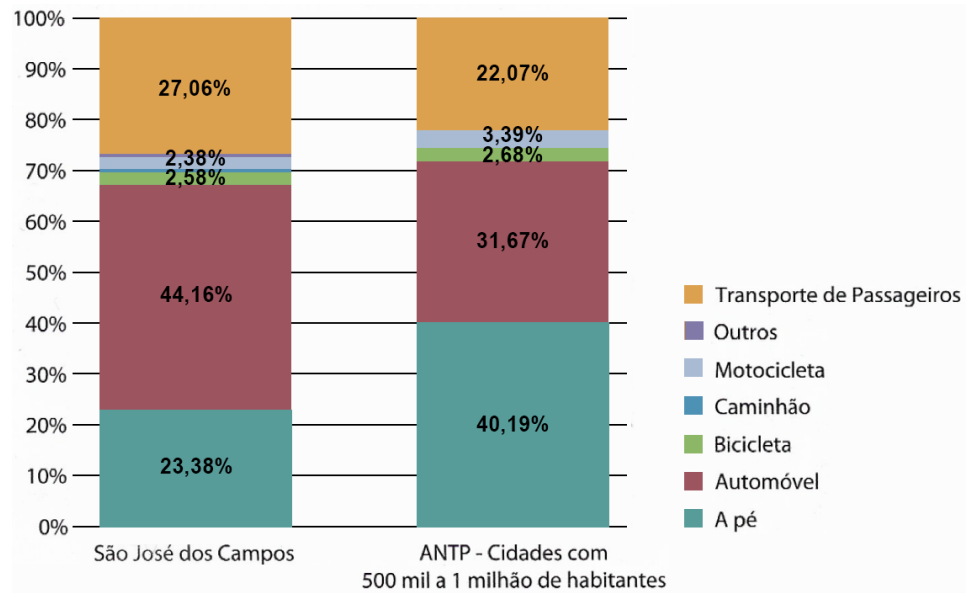


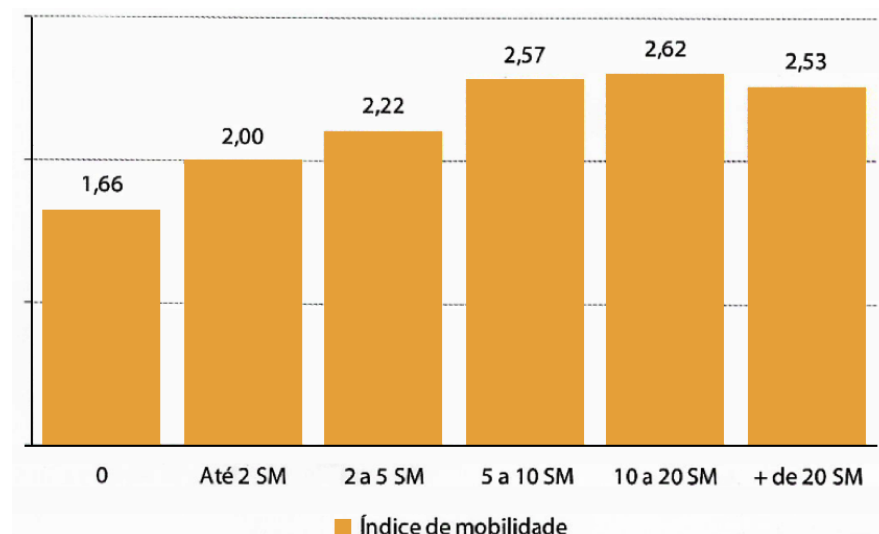
Gráfico 1: Distribuição modal em São José dos Campos e média nacional para cidades entre 500 mil e 1 milhão de habitantes. Fonte: Atlas da Pesquisa OD em São José dos Campos, 2011/ Relatório ANTP 2011 (IPPLAN, 2014).

Percebe-se que 44% das viagens eram realizadas com o modo automóvel, predominante meio de deslocamento em São José dos Campos. O dado revela um percentual de 12 pontos acima da média encontrada para os municípios de porte semelhante, segundo a ANTP. No entanto, deve-se destacar que o ônus disso impacta a cidade em seu todo - do ar ao solo -, independentemente das pessoas terem - ou não - seu próprio automóvel, contrariando, portanto, princípios da PNMOB como se pode concluir. Isto se mostra como um desafio ao planejamento urbano da cidade que envolve repensar o papel do Estado em meio às disputas em torno dos fundos públicos: onde e para quem destinar os recursos? Grandes obras viárias, que acabam privilegiando o transporte motorizado individual em detrimento dos investimentos na melhoria dos transportes públicos, ganham prioridade, por exemplo, sobre obras de saneamento nos orçamentos municipais ou outros tipos de melhorias em bairros mais distantes sempre carentes de diversos serviços e infraestruturas. Como reforça Maricato (2015, p.46), as grandes obras viárias “têm mais visibilidade e prestígio acabando por influenciar os votos nas eleições”. Ainda segundo a autora, tamanha irracionalidade do Estado diante da condução da mobilidade urbana no país - sempre vinculada a interesses privados sobrepostos aos públicos - teve suas respostas nas ruas, durante 2013, em junho, quando dos protestos contra o aumento da tarifa dos transportes coletivos. Para breve efeito comparativo entre, por exemplo, a ordem de recursos para o programa de saneamento básico e um programa de desenvolvimento do sistema viário, consultando-se os Planos Plurianuais (PPAs) de São José dos Campos temos o seguinte: no ano de 2016, para o primeiro em questão, constava R\$ 38.195.000,00, e, para o segundo, R\$ 139.421.000,00. Releva-se ainda que, em termos de mobilidade urbana, o programa de desenvolvimento viário é apenas uma das ações, isto é, analisando-se os PPAs se constata mais desdobramentos seja de infraestruturas, seja de outras ações - direta ou indiretamente - relacionados a tal pasta e, conseqüentemente, muito mais recursos. (BRASIL, 2012; IPPLAN 2014; SÃO JOSÉ DOS CAMPOS, 2016a; SÃO JOSÉ DOS CAMPOS, 2016b).

Apesar do índice médio de mobilidade urbana de São José dos Campos (que é de 2,54), segundo a pesquisa OD, ser superior às cidades de porte semelhante (média de 1,65), são fundamentais algumas análises relativas à renda e, também, o cruzamento desta com o tipo de modal – principalmente porque há grande variação da renda média dentro do território, conforme as regiões, como veremos mais adiante. Mas, ainda sobre o índice de mobilidade urbana, registra-se que é na Oeste que está o maior (2,82), apesar da sua população reduzida (40.960 mil habitantes). Em seguida, está o Centro (índice de 2,79). A zona Sul, a mais populosa (233.536 mil habitantes) tem índice de 2,42. (IPPLAN, 2014).

O gráfico 2 evidencia como o índice de mobilidade urbana varia significativamente de acordo com a faixa de renda, estabelecendo praticamente uma linearidade entre ambos. Isso, aliás, é perceptível na grande maioria das pesquisas OD do país, com destaque às regiões metropolitanas. Sendo assim, há que se pensar, que “o baixo poder aquisitivo da maioria das populações periféricas é, pois, responsável pela relativa imobilidade de uma grande parcela da população” (SANTOS, 2009, p.99). E, como reforça Maricato (2015, p.45), “pobreza e imobilidade é receita para a violência”. Afinal, em geral, a pobreza tem endereço (SANTOS, 1987): está nas distantes regiões periféricas marcadas pela ausência de infraestruturas e serviços dos mais diversos tipos, bem ao contrário daquelas que são as melhores localizações de uma cidade. Logo, a violência da qual fala Maricato reside tanto no fato de, por meio da renda, não poder ter acessibilidade a uma série de serviços que distam do local de moradia e, também, não poder usufruir deles na própria localidade porque simplesmente ali inexistem. Sendo assim, ao relevarmos as segregações socioespaciais que marcam o território brasileiro podemos concluir que: não é apenas a segregação que especifica acesso desigual às oportunidades da cidade, mas também (e ao mesmo tempo) a desigualdade de acesso que especifica e reproduz a segregação (MARQUES, 2007). Isso evidencia como a mobilidade urbana não pode ser reduzida a discussões limitadas ao direito de ir e vir e, muito menos, desvincilhadas das lógicas capitalistas de produção do espaço urbano.

Gráfico 2: Índices de mobilidade por faixa de renda. Fonte: Atlas da Pesquisa OD em São José dos Campos, 2011 (IPPLAN, 2014).



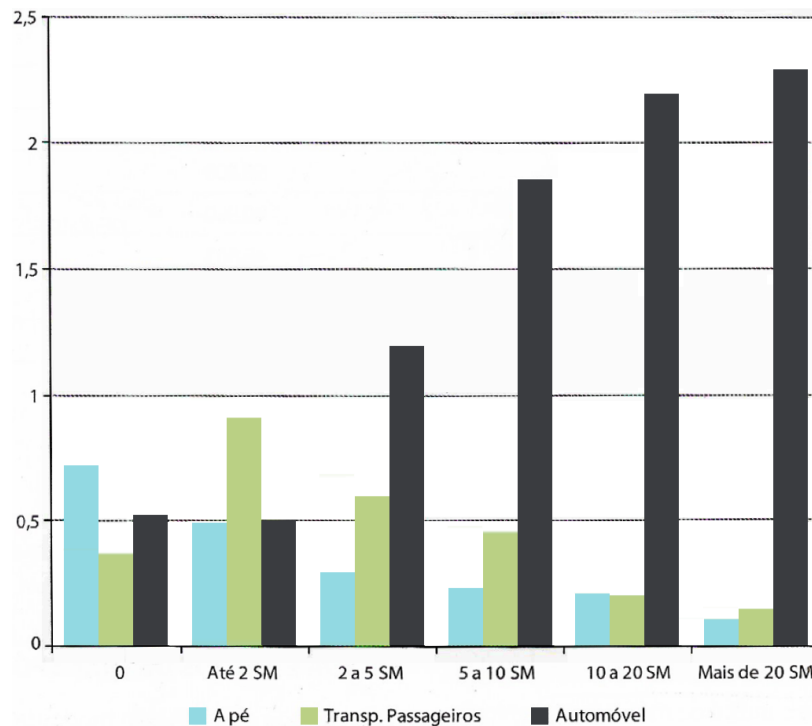
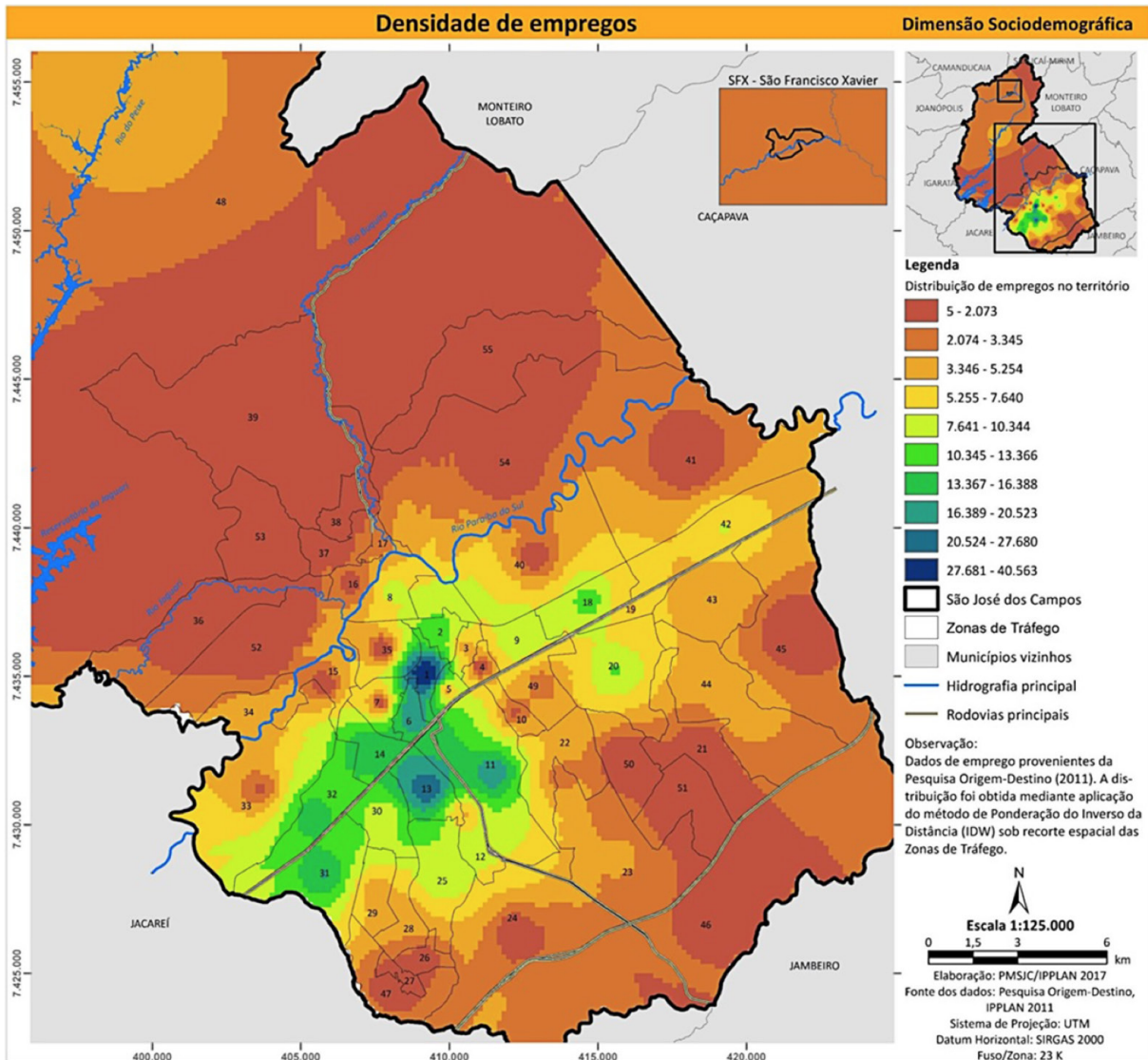


Gráfico 3: Média de viagens por modo e faixa de renda. Fonte: Atlas da Pesquisa OD em São José dos Campos, 2011 (IPPLAN, 2014).

O gráfico 3, considerando os modos “a pé”, “transporte por passageiros” e “automóvel” reflete o quanto o uso do último, em São José dos Campos, cresce à medida que aumenta também a renda. E, inversamente, perdem espaço os meios ativos de transporte bem como o transporte público – aqueles justamente mais saudáveis à cidade como um todo, isto é, sem haver dissociação sobre população e meio ambiente.

Ainda sobre o gráfico 3: está evidente que mesmo populações de renda menos expressiva - vide que a partir de 02 salários o automóvel já passa a ser mais adotado - se esforçam para ter (e manter) tal meio motorizado privado diante das precariedades que marcam o transporte público no Brasil. No entanto, são estas mesmas populações - em geral, presentes nas periferias -, que, ao ter que percorrer, de carro, distâncias maiores entre a casa e o trabalho (motivo maior dos deslocamentos urbanos) sentirão mais o impacto, no orçamento, do uso deste modal. Isso difere da população que, além de possuir renda maior, costuma habitar áreas mais nobres da cidade já dotadas de uma qualificada infraestrutura urbana, além de empregos. Sobre este último elemento, novamente recorrendo a dados da pesquisa OD, revela-se que a maior oferta de empregos em São José dos Campos está situada na região Centro (são empregos distribuídos entre as áreas de comércio, serviços, administração pública e saúde). Logo, é expressivo o número de viagens que recebe - independentemente do modal - de pessoas vindo das mais diferentes partes da cidade. No município, a região Oeste também oferta um número expressivo de empregos por habitantes - tal indicador é de 0,83, sendo que o geral da cidade, segundo a pesquisa OD, é de 0,47. No Centro, o respectivo índice é de 1,23. O mapa 2, que traz a densidade de empregos em São José dos Campos, evidencia os citados índices, atestando a concentração de empregos em regiões específicas da cidade que, por sua vez, beneficiam-se de variadas e bem qualificadas infraestruturas urbanas, o que inclui as de mobilidade. (IPPLAN, 2014; SÃO JOSÉ DOS CAMPOS, 2017).



Mapa 2: Densidade de Empregos em São José dos Campos. Fonte: Caderno de Mapas Temáticos - leitura técnica socioterritorial (SÃO JOSÉ DOS CAMPOS, 2017).

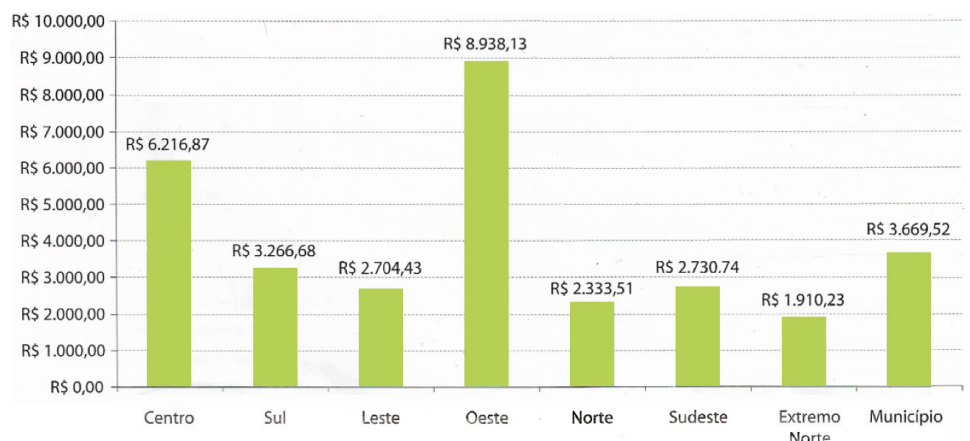
Ainda sobre a renda, é importante frisar que a média do município é de R\$ 3.669,52 (IBGE 2010 no qual se baseou a pesquisa OD) conforme mostra o gráfico 4. Porém, há significativas variações quando são analisadas por macrozonas, sendo que a Oeste e a Centro são aquelas que concentram as maiores rendas: R\$ 8.938,13 e R\$ 6.216,87 respectivamente. Importante destacar que ambas regiões – Oeste e Centro – são bem assistidas quanto a infraestruturas urbanas, serviços, áreas de lazer e oferta de empregos. Isso, a princípio, poderia colaborar para que seus moradores se sintam mais incentivados a tirar partido dos modos ativos de transporte - ou mesmo do transporte público - para, ao menos, seus deslocamentos internos à macrozona, isto é, aqueles que implicam em distâncias menores a fim de acessar os variados serviços e equipamentos urbanos dos arredores. (IPPLAN, 2014).

Entretanto, a pesquisa OD revela exatamente o contrário: tanto no Centro como na região Oeste é elevado o uso do automóvel comprovando, portanto, a relação já citada entre renda e preferência pelo respectivo modal para se deslocar e, ademais, destaca-se que são bastante inexpressivos os deslocamentos feitos a pé e de bicicleta. Na Zona Oeste, o modal «a pé» representa 10,45% dos deslocamentos e a bicicleta, 1,23%. No Centro, estes números são respectivamente: 15,03%, e 0,89% - tanto no Centro como na zona Oeste, portanto, são números abaixo da média da cidade (relembrando os dados a partir do gráfico 1). Nas populosas zonas Sul e Leste, os dados revelam como a bicicleta e o pedestrianismo são bem mais utilizados: na Sul, o pedestrianismo representa 28,08% e a bicicleta, 3,96%. E, na Leste, tais números são respectivamente: 29,51% e 3,43% - todos acima da média percentual praticada pela cidade (gráfico 1). (IPPLAN, 2014).

Quanto ao automóvel, embora ele tenha representação expressiva em todas as regiões (segundo a pesquisa OD há pelo menos um automóvel em 69% dos domicílios), é na Oeste e Centro que estão os maiores percentuais de deslocamentos com o tal meio de transporte: 65% e 50% respectivamente. (IPPLAN, 2014).

Destaca-se em São José dos Campos a média salarial da região Oeste – região esta que, estrategicamente, vem se consolidando como o “centro das elites” (VILLAÇA, 2001) e, conseqüentemente, se desenhando como uma localização de interesse aos mais diversos capitais. Ou seja, houve um deslocamento do Centro – que, de qualquer forma, ainda reúne uma expressiva faixa de renda, porém, mais limitada a determinados bairros elitizados como o próprio padrão de ocupação revela – em direção à região Oeste. O processo de provimento de infraestrutura e serviços pelo Estado – ainda que a privilegiada localização não reúna uma população expressiva – caminha nesse vetor centro-oeste, evidenciando o quanto “o espaço urbano é diferentemente ocupado em função das classes em que se divide a sociedade urbana” (SANTOS, 1998, p.83). Ainda segundo o autor, “o fenômeno é antigo, mas na medida em que a aglomeração evolui, parece cada vez mais nítido” (idem, p.84). Em meio à seletividade espacial da qual nos fala Milton Santos que determina o “valor” das pessoas de acordo com o lugar onde vivem e o papel das “localizações” – segundo Villaça – enquanto impulsionador

Gráfico 4: Renda média da população por região - pesquisa OD. Fonte: IBGE/ Censo Demográfico 2010 - Atlas da Pesquisa Origem e Destino em São José dos Campos, 2011 (IPPLAN, 2014).



de históricas disputas políticas na produção do espaço, há que se pensar o que vem a representar a facilidade de acesso à cidade - a mobilidade urbana -, que se configura também como elemento de domínio que acaba por privilegiar classes já privilegiadas dentro de suas localizações espaciais. Conforme (VILLAÇA, 2001, p.355), “da acessibilidade depende a possibilidade de viver na cidade e, para viver, é necessário produzir e reproduzir a vida material, é necessário trabalhar”. Portanto, Villaça explica que, inevitavelmente, o homem urbano precisa se deslocar espacialmente, o que o faz gastar energia e perder tempo. Nesse sentido há uma desigualdade na qual “a segregação das classes dominantes é um mecanismo necessário para otimizar a apropriação, em proveito delas, das vantagens do espaço desigual” (Idem).

Discussão

O conjunto de elementos analisados evidencia que a própria pesquisa OD atesta o quão desigual é o território de São José dos Campos. Todavia, o que se pode observar é a tentativa maior do Estado em ocultar os problemas em vez de mediá-los e minimizá-los com racionalidade – há um emprego de forças para esconder os conflitos que envolvem o processo de apropriação da cidade por parte das classes menos favorecidas. Isso remete ao Estatuto da Cidade ainda que estejam distantes da aplicabilidade as suas diretrizes - ao menos, o documento permitiu “tirar da sombra” a falta de acesso da maioria da população aos padrões de urbanidade vigentes (RODRIGUES, 2004), o que inclui a questão da mobilidade urbana.

Em meio a estratégicos ocultamentos, ausência de diálogos e mediações no território de São José dos Campos, parece não ser interessante ao poder público uma abordagem mais ampla a respeito da mobilidade urbana, pois isso, justamente, leva a expor conflitos já existentes e a impulsionar outros novos. Parece-nos mais compatível com a racionalidade do capital modelador do espaço urbano dizer, por exemplo, que novas centralidades pelo território ajudarão a minimizar as viagens motorizadas do que transparecer como os tantos vazios urbanos colaboram com os processos especulativos, manutenção das segregações socioespaciais e maior encarecimento, portanto, do ir e vir das populações apartadas daquelas que são as melhores localizações da cidade.

Quando se atesta o quão espraiada é a cidade São José dos Campos - o que transparece uma divisão territorial marcada por uma distribuição socioespacial em classes de renda -, entende-se que a própria ideia de buscar o fortalecimento de novas centralidades poderia consagrar uma nova forma de reforço da segregação já existente. Afinal, as territorialidades mais dotadas de infraestrutura e investimentos públicos/privados se afirmariam em detrimento de outras tantas periféricas e menos assistidas.

Poder acessar (toda) a cidade e refletir sobre o direito a ela remete às palavras de Harvey (2012, p.74) - a partir das análises de Lefbvre com as primeiras reflexões, ainda na década de 60, sobre o direito à cidade - que aponta: “a questão de que tipo de cidade queremos não pode ser divorciada do tipo de laços sociais, relação com a natureza, estilos de vida, tecnologias e valores estéticos que desejamos”. Ainda segundo Harvey (2012, p.74) “o direito à cidade é um direito comum antes de individual já que esta transformação depende inevitavelmente do exercício de um poder coletivo de moldar o processo de urbanização”. Portanto, mobilidade urbana é peça-chave no exercício não apenas do ir e vir, mas sim do exercício do “direito à cidade” – um direito

exposto como algo que esteja além do aparato legal (ao lado de elementos como a moradia, educação, saúde e outros). Isto é, um direito no sentido do pertencimento – inclusive transformador - do espaço urbano. Neste contexto, a quem interessam as centralidades e o discurso que as envolvem? Pontualmente, segundo o poder público de São José dos Campos, parecem resolver um problema de mobilidade urbana, no entanto, há outras complexidades em torno dos sujeitos sociais que estão por trás dos deslocamentos como se pode observar. Além disso, independentemente das referidas centralidades que se toma como concreto exemplo, viu-se que “de maneira geral, as camadas populares são mais prisioneiras do espaço do que as camadas de mais alta renda, pois a mobilidade dessas camadas é bem maior” (VILLAÇA, 2001, p.181).

Porém, isso se desdobra em injustiça socioespacial contrariando seja o EC, seja a PMMOB. Afinal, uma cidade mais justa não é aquela em que as pessoas que têm maior renda, movem-se mais. É aquela que, por meio das próprias acessibilidades que se propõe a construir, possibilita a livre e segura circulação de sua população por (e entre) diferentes regiões para que alcance, assim, variadas oportunidades, bem como o próprio aumento da renda. As oportunidades de uma cidade - do trabalho ao lazer -, são, em si, um significativo passo rumo à construção da cidadania. Na prática, é o exercício do direito à cidade por todos os seus habitantes independentemente de classe, raça, gênero e do local onde moram. Se omitindo de trabalhar a mobilidade urbana de forma vinculada ao direito à cidade, o próprio poder público catalisará novas tensões ao continuar tendendo ao aprisionamento das classes de menor renda em determinadas parcelas da cidade menos desprovidas de serviços.

Conclusão

Ressalta-se que o presente artigo não esgota a discussão da temática apresentada. Pode-se considerar como recentes as manifestações ocorridas no Brasil, em 2013, mais comumente nomeadas como “Jornadas de Junho”. Independentemente de seus desdobramentos políticos e suas multifaces em termos de bandeiras evocadas, ao longo do processo algo ficou claro: o estopim foi a questão do transporte/mobilidade, do como a falta de acessibilidade – seja em segurança, valor a ser pago ou estruturas – cerceia o ir e vir das pessoas rumo a tudo que o espaço urbano oferece (do emprego ao lazer).

Não se pode esquecer que uma das afirmações clássicas do Movimento Passe Livre, durante as Jornadas de Junho, foi: “uma cidade só existe para quem pode se movimentar por ela”. De forte representação coletiva, uma vez que cidade é ao mesmo tempo espaço produzido por todos e, também, uma espécie de “casa comum” a todos, o aumento da tarifa dos transportes violaria não só o direito a ele, mas cercearia a própria experiência da (e na) cidade por quem não pode bancar a passagem ou por quem passa muitas horas no trajeto entre a casa e o trabalho (em geral, as populações mais periféricas).

Independentemente da dimensão das cidades – como é o caso de São José dos Campos -, a perspectiva do planejamento urbano e regional deve apontar não apenas a forma de construção de sua mobilidade urbana, mas ao seu real e amplo significado na vida das pessoas, sobretudo em tempos onde o essencial papel regulador (e mediador) do Estado vem se esvaziando frente aos ditames dos interesses privados. Do contrário,

corre-se o risco de construir (e aplicar) Planos de Mobilidade Urbana da mesma forma como ocorre com vários Planos Diretores que, segundo Villaça (2005), sistematicamente, são elaborados para atender apenas a uma parte da realidade da cidade.

Agradecimentos

Comissão de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior pela concessão de Bolsa modalidade II.

Referências bibliográficas

- BECKER, Bertha K.; EGLER, Cláudio A.G. *Brasil: uma nova potência regional na economia mundo*. 3. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1998.
- BRASIL. República Federativa do. *Lei Federal 10.257*. Estatuto da Cidade, Brasil, 2001.
- _____. *Lei Federal 12.587*. Institui as Diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, Brasil, 2012.
- CHOAY, Françoise. *O urbanismo*. Utopias e realidades. Uma antologia. 4. ed. São Paulo: Perspectiva, 1965.
- FERNANDES, Florestan. *A revolução burguesa no Brasil*. 3. ed. Rio de Janeiro: Guanabara, 1987.
- HARVEY, David. *Cidades Rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana*. São Paulo: Martins Fontes, 2014.
- _____. O direito à cidade. *Lutas Sociais*, São Paulo, n. 29, p. 73-89, jul./dez. 2012. Disponível em: <<https://revistas.pucsp.br/ls/article/view/18497/13692>>. Acesso em: 01 out. 2019.
- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. *Censo Demográfico*. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/sao-jose-dos-campos/panorama>>. Acesso em: 01 jun. 2019.
- INSTITUTO DE PESQUISA, ADMINISTRAÇÃO E PLANEJAMENTO – IPPLAN (coord.). *Atlas da pesquisa origem e destino: panorama da mobilidade em São José dos Campos*. São Carlos: Editora Cubo, 2014.
- LEFEBVRE, Henri. *O direito à cidade*. 5. ed. 3 reimp. São Paulo: Centauro, 2011.
- LESSA, Simone N. *A construção do polo regional do Vale do Paraíba: planejamento regional e ordenamento territorial de São José dos Campos*. In: Os Campos da Cidade: São José Revisitada. PAPALI, Maria A. (Coord.); ZANETTI, Valéria (Coord. e Org.). São Paulo: Intergraf, 2008.
- MARICATO, Erminia. *Para entender a crise urbana*. 1. ed. 3. reimp. São Paulo: Atual, 2015.
- MARQUES, Eduardo C.L. Universidade de São Paulo. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Departamento de Ciência Política. Redes Sociais, Segregação e Pobreza em São Paulo. *Tese de livre docência*. São Paulo, ago. 2007.
- PEREIRA, Rafael H. M.; BANISTER, David; SCHWANEN, Tim; WESSEL, Nate. *Distributional effects of transport policies on inequalities in access to opportunities in Rio de Janeiro*. Disponível em: <<https://doi.org/10.31235/osf.io/cghx2>>. Acesso em: 01 jun. 2019.
- RODRIGUES, Arlete M. Estatuto da Cidade: função social da cidade e da propriedade. Alguns aspectos sobre população urbana e espaço. *Cadernos Metrópole*, N.12, pp.09-25, 2o.sem. 2004.
- SANTOS, Milton. *O espaço do cidadão*. 4. ed. São Paulo: Nobel, 1998.

SANTOS, Milton. *Metrópole corporativa fragmentada*. 2. ed. São Paulo: Edusp, 2009.

SÃO JOSÉ DOS CAMPOS. Prefeitura. *Minuta do projeto de lei complementar*. Plano de Mobilidade Urbana. São José dos Campos, 2015a. [PDF].

_____. *Caderno Preliminar – Relatório da Mobilidade Urbana – diagnóstico e prognóstico*: Plano Diretor de Mobilidade Urbana de São José dos Campos – PlanMob SJC. São José dos Campos, 2015b. Disponível em: <http://www.sjc.sp.gov.br/media/56153/diagnostico_planmob.pdf>. Acesso em 25 set.2019.

_____. Prefeitura. *Mobilidade urbana: projetos e programas*. São José dos Campos, 2015c. [slide].

_____. Lei Complementar no. 576, de 15 de março de 2016. Institui a Política Municipal de Mobilidade Urbana. *Diário Oficial*, São José dos Campos, 2016a. Disponível em: <<https://leismunicipais.com.br/a2/sp/s/sao-jose-dos-campos/lei-complementar/2016/57/576/lei-complementar-n-576-2016-institui-a-politica-municipal-de-mobilidade-urbana-e-das-outras-providencias>>. Acesso em: 03 jun. 2019.

_____. Prefeitura. *Plano Plurianual*. São José dos Campos, 2016b. Disponível em: <http://servicos2.sjc.sp.gov.br/media/460829/ppa_lei_9135_anexo_ii_e_iii.pdf>. Acesso em: 01 out. 2019.

_____. Instituto de Pesquisa, Administração e Planejamento de São José dos Campos (IPPLAN). *Revisão do Plano Diretor de São José dos Campos*: caderno de mapas temáticos, leitura técnica socioterritorial. São José dos Campos: IPPLAN, 2017. Disponível em: <http://plano-diretor.sjc.sp.gov.br/resources/uploads/Link/Arquivo/Caderno_Mapas_Tematicos_rev05.pdf>. Acesso em: 02 out. 2019.

VILLAÇA, Flávio. *Espaço intra-urbano no Brasil*. 2. ed. São Paulo: Studio Nobel, 2001.

_____. *As Ilusões do Plano Diretor*. São Paulo, 2005. [PDF].

Recebido [Nov. 27, 2019]

Aprovado [Mar. 10, 2020]