

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

**SILVIA REGINA RODRIGUES DOS SANTOS**

**INTERDEPENDÊNCIAS NO ESPAÇO REGIONAL: DESLOCAMENTOS  
PENDULARES E PLANEJAMENTO DA MOBILIDADE NA SUB-REGIÃO 1 DA  
REGIÃO METROPOLITANA DO VALE DO PARAÍBA E LITORAL NORTE**

São José dos Campos, SP

2016

**SILVIA REGINA RODRIGUES DOS SANTOS**

**INTERDEPENDÊNCIAS NO ESPAÇO REGIONAL: DESLOCAMENTOS  
PENDULARES E PLANEJAMENTO DA MOBILIDADE NA SUB-REGIÃO 1 DA  
REGIÃO METROPOLITANA DO VALE DO PARAÍBA E LITORAL NORTE**

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

Orientadora: Profa. Dra. Adriane Aparecida Moreira de Souza

Coorientadora: Profa. Dra. Cilene Gomes

São José dos Campos, SP

2016

**TERMO DE AUTORIZAÇÃO DE DIVULGAÇÃO DA OBRA**

**Ficha catalográfica**

Santos, Silvia Regina Rodrigues dos  
Interdependências no espaço regional : deslocamentos  
pendulares e planejamento da mobilidade na sub-região 1 da Região  
Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte / Silvia Regina  
Rodrigues dos Santos; orientadora, Adriane Aparecida Moreira de  
Souza; co-orientadora Cilene Gomes. - São José dos Campos, SP,  
2016.

1 CD-ROM, 117 p.

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

Inclui referências

1. Planejamento Urbano e Regional. 2. Deslocamentos  
Pendulares. 3. Mobilidade Urbana. 4. Heterogeneidade  
Socioespacial. 5. Região Metropolitana do Vale do Paraíba e  
Litoral Norte (RMVPLN). I. Souza, Adriane Aparecida Moreira de,  
orient. II. Gomes, Cilene, co-orient. III. Universidade do Vale  
do Paraíba. Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e  
Regional. IV. Título.

Eu, Silvia Regina Rodrigues dos Santos, autor(a) da obra acima referenciada:

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

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

São José dos Campos, 14 de Julho de 2016.

*Silvia Regina Rodrigues dos Santos*

Autor(a) da Obra

**SILVIA REGINA RODRIGUES DOS SANTOS**

**“DESLOCAMENTOS PENDULARES E PLANEJAMENTO DA MOBILIDADE NA SUB-REGIÃO 1 DA REGIÃO METROPOLITANA DO VALE DO PARAÍBA E LITORAL NORTE.”**

Dissertação aprovada como requisito parcial à obtenção do grau de Mestre em Planejamento Urbano e Regional, do Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional, do Instituto de Pesquisa e Desenvolvimento da Universidade do Vale do Paraíba, São José dos Campos, SP, pela seguinte banca examinadora:

Prof. Dr. **PAULO ROMANO RESCHILIAN** (UNIVAP) Paulo Romano Reschilian

Prof<sup>ª</sup>. Dra. **ADRIANE APARECIDA MOREIRA DE SOUZA** (UNIVAP) Adriane Aparecida Moreira de Souza

Prof<sup>ª</sup>. Dra. **CILENE GOMES** (UNIVAP) Cilene Gomes

Prof. Dr. **PAULO ROBERTO ALBUQUERQUE BOMFIM** (IFSP) Paulo Roberto Albuquerque Bomfim

Prof<sup>ª</sup>. Dra. Sandra Maria Fonseca da Costa

Diretor do IP&D – UniVap

São José dos Campos, 29 de março de 2016.

Dedico esta pesquisa aos meus pais, Sandra e Luis (*in memoriam*), por me ensinarem que o conhecimento edifica a alma e às minhas irmãs Sandra e Sonia, que são sempre o meu porto seguro, meu ponto de equilíbrio, meu suporte de todos os momentos.

## AGRADECIMENTOS

Agradeço às minhas orientadoras Adriane Aparecida Moreira de Souza e Cilene Gomes, pela confiança e incentivo ao melhor desempenho, pela amizade, por todas as sugestões e pela sensibilidade de conduzir meus passos no mundo acadêmico.

À CAPES, pelo apoio concedido e aos professores do Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional da UNIVAP, que com muito carinho me ajudaram a compreender a importância de pensar e planejar o urbano para todos.

Ao inesquecível amigo Daniel José de Andrade, que com seu jeito brincalhão e sempre solícito, ajudou a construir esta pesquisa. Você, mais que um amigo, foi um professor, um orientador, um mestre. Obrigada.

Aos meus queridos primos Daniel Sousa Araujo Filho e Dilson Sousa Araujo, que muitas vezes pararam seus afazeres diários para me estenderem as mãos. Cada cálculo matemático desta pesquisa, e acrescento que não foram poucos, só foram feitos graças ao carinho de vocês. Quem tem família como a minha, tem tudo. Obrigada primos.

À Viviane Marengoni Garó, que pacientemente corrigiu todos os meus textos acadêmicos em inglês, sendo inclusive uma pessoa essencial na minha aprovação na prova de qualificação.

Aos amigos irmãos que a UNIVAP me trouxe, David Rico Freitas (minha alma acadêmica), Giorgia Yoshiko Rossignolo Suzumura Becker e Monique Bruna Silva do Carmo, que tornaram minhas tardes mais animadas com tantas boas gargalhadas, piadas, *milk skakes* e paçocas.

E por último, mas com a relevante importância que tem em minha vida, eu agradeço à minha irmã Sandra pelo apoio incondicional dado nesta etapa tão importante da minha vida. Obrigada irmã.

*“A liberdade para ir e vir nas metrópoles é diretamente proporcional ao acesso que cada indivíduo tem aos meios de transporte e circulação na cidade. Essas diferenças de acesso podem ser classificadas de acordo com as categorias de pobreza, idade, gênero e condição física.”*

*(Eduardo Alcântara Vasconcellos)*

## RESUMO

Os desequilíbrios inter e intrarregionais resultantes das diferenciações econômicas do espaço forçam muitas vezes parte da população a colocar-se em movimento pendular constante, uma vez que as desigualdades regionais são fatores condicionantes para que as pessoas optem em buscar em outros lugares o que o seu Município de origem não oferece. Assim como em outras Regiões Metropolitanas do Brasil, essa é uma realidade perceptível também na Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte (RMVPLN). Esta é composta por 39 Municípios e está dividida em 5 Sub-Regiões que agrupam atividades econômicas variadas. Consequentemente, alguns Municípios são dotados de melhor infraestrutura que outros, fato que evidencia a formação de novas centralidades na Região. Em razão disso, dados de 2010 do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) demonstram que existe um volume considerável de pessoas que se deslocam, por motivo de estudo ou trabalho no interior RMVPLN, principalmente na Sub-Região 1. Composta pelos Municípios de Caçapava, Igaratá, Jacareí, Jambuí, Monteiro Lobato, Paraibuna, Santa Branca e São José dos Campos. A Sub-Região 1 com 975.338 habitantes no ano de 2010 é a que concentra o maior contingente populacional da RMVPLN. Entre os Municípios, São José dos Campos é o que apresenta os maiores indicadores econômicos e de qualidade de vida e também apresenta o maior fluxo de destino dos deslocamentos pendulares por estudo e trabalho no ano de 2010. As interações intrarregional e inter-regional ocorrem por meio das Rodovias Presidente Dutra (BR-116), Carvalho Pinto (SP-70), dos Tamoios (SP-99), Monteiro Lobato (SP-50), Rodovia Nilo Máximo (SP-77) e da Estrada Velha Rio-São Paulo (SP-66). Dados do IBGE para o ano de 2010 referentes às variáveis de deslocamento por motivo de estudo e trabalho, revelam a origem e o destino dos fluxos na Sub-Região 1, ao mesmo tempo que expressam as carências locais e a heterogeneidade regional.

**Palavras-chave:** Deslocamentos pendulares. Mobilidade urbana. Heterogeneidade socioespacial. Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte (RMVPLN).



# **INTERDEPENDENCE IN REGIONAL SPACE: COMMUTING AND THE PLANNING OF MOBILITY IN SUB-REGION 1 FROM THE METROPOLITAN REGION OF VALE DO PARAÍBA E LITORAL NORTE**

## **ABSTRACT**

Inter and intra-regional imbalances resulting from economic differentiations of space force often part of the population to be put in constant pendulum movement, since regional inequalities are determining factors for people to choose to seek elsewhere what their city of origin does not have. As in other metropolitan areas of Brazil, this is a perceptible reality also in the Metropolitan Region of Vale do Paraíba e Litoral Norte (RMVPLN). This is composed of 39 municipalities and is divided into 5 sub-regions that group various economic activities. Consequently, some municipalities are endowed with better infrastructure than others, a fact that shows the formation of new centers in the region. As a result, data 2010 Brazilian Institute of Geography and Statistics (IBGE) shows that there is a considerable amount of people moving for reasons of study or work in RMVPLN interior, mainly in Sub-Region 1. Composed by the municipalities of Caçapava, Igaratá, Jacareí, Jambeiro, Monteiro Lobato, Paraibuna, Santa Branca and Sao Jose dos Campos. The Subregion 1 with 975,338 inhabitants in 2010 is the one that concentrates the most populous municipalities of RMVPLN. Among the them, São José dos Campos is the one with the greatest economic and quality of life indicators and also has the highest target flow of commuting to work and study in 2010. The intraregional and inter-regional interactions take place by through the Highway Presidente Dutra (BR-116), Carvalho Pinto (SP-70) Tamoios (SP-99), Monteiro Lobato (SP-50) Highway Nile Maximy (SP-77) and the Rio-São Paulo (SP-66). IBGE data for the year 2010 related to the displacement variables for study and work reasons, reveal the origin and destination of flows in the Sub-Region 1, while expressing local needs and regional heterogeneity.

**Keywords:** commuting, urban mobility, socio-spatial heterogeneity, Metropolitan Region of Vale do Paraíba e Litoral Norte (RMVPLN).

## GRÁFICOS

Gráfico 1 - Distribuição (%) da População Total da RMVPLN, segundo as Sub-Regiões – 2010. ....	41
Gráfico 2 - Distribuição (%) da População Urbana e Rural na RMVPLN, segundo as Sub-Regiões -2010. ....	42
Gráfico 3 - Taxa de urbanização (%) dos Municípios da RMVPLN – 2010. ....	43
Gráfico 4 - Municípios da RMVPLN com maior População Rural em % - 2010. ....	44
Gráfico 5 - PIB (valores absolutos) por Sub-Região da RMVPLN - 2012. ....	45
Gráfico 6 - PIB (valor adicionado) por Sub-Região da RMVPLN- 2012. ....	46
Gráfico 7 - (%) Pessoas Pobres, Extremamente Pobres e Vulneráveis à Pobreza por Sub-Região da RMVPLN – 2010. ....	48
Gráfico 8 - Renda per capita (%) por Sub-Região da RMVPLN- 2010. ....	50
Gráfico 9 - População total da RMVPLN com idade menor e maior de 18 anos- 2010. ....	52
Gráfico 10 - Composição da população ativa e inativa (%) de 18 anos de idade ou mais da RMVPLN por Sub-Região - 2010. ....	53
Gráfico 11 - Índice de Gini e IDHM da RMVPLN – 2010. ....	54
Gráfico 12 - Quantidade de escolas por nível de instrução nas Sub-Regiões da RMVPLN em 2015. ....	57
Gráfico 13 - Pessoas (%) com Ensino Fundamental, Médio e Superior Completo por Sub-Região na RMVPLN - 2010. ....	60
Gráfico 14 - População Urbana e População Rural (%) da Sub-Região 1 da RMVPLN- 2010. ....	65
Gráfico 15 - Pessoas Pobres, Extremamente Pobres e Vulneráveis à Pobreza (%) da Sub-Região 1 da RMVPLN - 2010. ....	71
Gráfico 16 - Renda per capita na Sub-Região 1 da RMVPLN – 2010. ....	73
Gráfico 17 - Índice de Gini e IDHM da Sub-Região 1 da RMVPLN- 2010. ....	74
Gráfico 18 - Quantidade de escolas por nível de instrução na Sub-Região 1 da RMVPLN – 2015. ....	77
Gráfico 19 - Número de viagens diárias de ônibus nos Municípios da Sub-Região 1 da RMVPLN – Janeiro de 2016. ....	84
Gráfico 20 - Total de deslocamentos (destino) para estudo e/ou trabalho nos Municípios da Sub-Região 1 da RMVPLN - 2010. ....	85
Gráfico 21 - Total de deslocamentos (origem) para estudo e/ou trabalho nos Municípios da Sub-Região 1 da RMVPLN – 2010. ....	86

## FIGURAS

Figura 1 - Localização da RMVPLN com foco na Sub-Região 1.....	40
Figura 2 - Organização administrativa da Agemvale.....	62
Figura 3 - Fluxo dos deslocamentos pendulares intrarregional: o Município de São José dos Campos como origem e destino na RMVPLN- 2010.....	88
Figura 4 - Fluxo dos deslocamentos pendulares intrarregional: o Município de Jacareí como origem e destino na RMVPLN- 2010.....	91
Figura 5 - Fluxo dos deslocamentos pendulares intrarregional: o Município de Caçapava como origem e destino na RMVPLN- 2010.....	94
Figura 6 - Fluxo dos deslocamentos pendulares intrarregional: o Município de Jambeiro como origem e destino na RMVPLN- 2010.....	97
Figura 7 - Fluxo dos deslocamentos pendulares intrarregional: o Município de Paraibuna como origem e destino na RMVPLN- 2010.....	100
Figura 8 - Fluxo dos deslocamentos pendulares intrarregional: o Município de Santa Branca como origem e destino na RMVPLN- 2010.....	103
Figura 9 - Fluxo dos deslocamentos pendulares intrarregional: o Município de Monteiro Lobato como origem e destino na RMVPLN- 2010.....	105
Figura 10 - Fluxo dos deslocamentos pendulares intrarregional: o Município de Igaratá como origem e destino na RMVPLN- 2010.....	107

## TABELAS

Tabela 1- Sub-Regiões, Região de Governo e Municípios que compõem a RMVPLN. ....	39
Tabela 2 - Dados demográficos população total, população urbana e população rural Sub-Regiões (IBGE, 2010). ....	42
Tabela 3 - Quantidade de pessoas por Instituições de Ensino na RMVPLN por Sub-Regiões	56
Tabela 4 - Instituições de Ensino Superior (Presencial) por Sub-Região da RMVPLN- 2015. ....	58
Tabela 5 - Distribuição (%) da População Total da Sub-Região 1 da RMVPLN .....	65
Tabela 6 - Valor Adicionado Total, por Setores de Atividade Econômica, Produto Interno Bruto Total e per capita a Preços Correntes da RMVPLN Municípios da Sub-Região 1 da RMVPLN – 2012. ....	69
Tabela 7 - População (%) economicamente ativa e inativa acima de 18 anos na Sub-Região 1 da RMVPLN- 2010. ....	76
Tabela 8 - Número de pessoas por Instituições de Ensino na RMVPLN nos Municípios da Sub-Região 1 da RMVPLN- 2015 .....	79
Tabela 9 - Escolaridade da população (%) de 25 anos ou mais dos Municípios da Sub-Região 1 da RMVPLN - 2010. ....	80
Tabela 10 - Viagens diárias de ônibus intermunicipais que circulam na Sub-Região 1 da RMVPLN- Janeiro 2016.....	83

## LISTA DE SIGLAS

AGEMVALE	Agência Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte
BNDES	Banco Nacional do Desenvolvimento
CTA	Centro Técnico Aeroespacial
CODIVAP	Consórcio de Desenvolvimento Integrado do Vale do Paraíba
EMPLASA	Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano
EMTU/SP	Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IDHM	Índice de Desenvolvimento Humano Municipal
INPE	Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais
IPEA	Instituto de Pesquisa em Economia Aplicada
MEC	Ministério da Educação
PIB	Produto Interno Bruto
RMVPLN	Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte
SEADE	Sistema Estadual de Análises de Dados
SEBRAE	Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas
TRIVALE	Sistema de Transporte Rápido Intermunicipal de Média Capacidade
UNIVAP	Universidade do Vale do Paraíba

## SUMÁRIO

<b>1 INTRODUÇÃO .....</b>	<b>15</b>
<b>2 METODOLOGIA.....</b>	<b>19</b>
<b>2.1 Revisão bibliográfica sobre os temas abordados e principais autores.....</b>	<b>19</b>
<i>2.1.1 O processo e a dinâmica da urbanização no Brasil .....</i>	<i>19</i>
<i>2.1.2 A institucionalização das primeiras Regiões Metropolitanas e o processo de metropolização do espaço brasileiro .....</i>	<i>20</i>
<i>2.1.3 A mobilidade espacial da população em áreas urbanas .....</i>	<i>21</i>
<i>2.1.4 Os deslocamentos pendulares como fenômeno das cidades grandes .....</i>	<i>21</i>
<b>2.2 Análise documental .....</b>	<b>22</b>
<b>2.3 Levantamento de dados estatísticos .....</b>	<b>22</b>
<i>2.3.1 Dados do IBGE (2010) .....</i>	<i>23</i>
<i>2.3.2 Dados da Fundação Seade (2010) .....</i>	<i>23</i>
<i>2.3.3 Dados do Atlas de Desenvolvimento Humano no Brasil (2010) e do Ministério da Educação (MEC-2015).....</i>	<i>24</i>
<b>2.4 Análise dos dados da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo (EMTU/SP - 2016) .....</b>	<b>25</b>
<b>3 CONSIDERAÇÕES TEÓRICAS .....</b>	<b>26</b>
<b>3.1 Processo de urbanização e dinâmica urbana .....</b>	<b>26</b>
<b>3.2 Metropolização do espaço e a institucionalização das Regiões Metropolitanas no Brasil.....</b>	<b>29</b>
<b>3.3 O plano de Mobilidade Urbana no Brasil .....</b>	<b>31</b>
<b>3.4 Deslocamentos pendulares no espaço urbano-regional.....</b>	<b>35</b>
<b>4 CARACTERIZAÇÃO SOCIOECONÔMICA DA ÁREA DE ESTUDO.....</b>	<b>39</b>
<b>4.1 Aspectos Gerais da RMVPLN .....</b>	<b>39</b>
<i>4.1.2 População Total, Urbana e Rural da RMVPLN .....</i>	<i>41</i>
<i>4.1.3 Produto Interno Bruto da RMVPLN .....</i>	<i>45</i>
<i>4.1.4 As desigualdades socioeconômicas na RMVPLN .....</i>	<i>47</i>
<b>4.2 A RMVPLN no âmbito administrativo .....</b>	<b>60</b>

<b>4.3 Caracterização Geral da Sub-Região 1 .....</b>	<b>63</b>
<i>4.3.1 Caracterização do PIB da Sub-Região 1 .....</i>	<i>66</i>
<i>4.3.2 Índice de desigualdade socioeconômica na Sub-Região 1.....</i>	<i>70</i>
<b>5 PENDULARIDADES NA SUB-REGIÃO 1 DA RMVPLN: RAZÕES, ORIGENS E DESTINOS.....</b>	<b>81</b>
<b>5.1 Fluxo dos deslocamentos pendulares intrarregional: o Município de São José dos Campos como origem e destino na RMVPLN- 2010 .....</b>	<b>87</b>
<b>5.2 Fluxo dos deslocamentos pendulares intrarregional: o Município de Jacareí como origem e destino na RMVPLN- 2010 .....</b>	<b>90</b>
<b>5.3 Fluxo dos deslocamentos pendulares intrarregional: o Município de Caçapava como origem e destino na RMVPLN- 2010 .....</b>	<b>93</b>
<b>5.4 Fluxo dos deslocamentos pendulares intrarregional: o Município de Jambeiro como origem e destino na RMVPLN- 2010 .....</b>	<b>95</b>
<b>5.5 Fluxo dos deslocamentos pendulares intrarregional: o Município de Paraibuna como origem e destino na RMVPLN- 2010 .....</b>	<b>98</b>
<b>5.6 Fluxo dos deslocamentos pendulares intrarregional: o Município de Santa Branca como origem e destino na RMVPLN- 2010.....</b>	<b>101</b>
<b>5.7 Fluxo dos deslocamentos pendulares intrarregional: o Município de Monteiro Lobato como origem e destino na RMVPLN- 2010.....</b>	<b>104</b>
<b>5.8 Fluxo dos deslocamentos pendulares intrarregional: o Município de Igaratá como origem e destino na RMVPLN- 2010 .....</b>	<b>106</b>
<b>6 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>109</b>
<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS .....</b>	<b>113</b>

## 1 INTRODUÇÃO

Os estudos acadêmicos relativos aos deslocamentos pendulares estão geralmente vinculados à dinâmica metropolitana no que tange as pesquisas sobre a Geografia Urbana. O pesquisador do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), Antonio da Ponte Jardim define os deslocamentos como sendo os percursos entre domicílio e lugar de trabalho ou estudo, que são medidos em termos de tempo e espaço (JARDIM, 2011, p. 59). Para Ribeiro (2009, p.6), os deslocamentos exigem que uma pessoa se mova entre dois pontos geográficos, um de origem (residência) e outro de destino, para finalidade específica, como por exemplo: estudo, trabalho, saúde ou lazer. Para a elaboração desta pesquisa foram escolhidas as variáveis relativas a estudo e trabalho do IBGE do ano de 2010, por indicarem as desigualdades socioespaciais existentes entre os 39 Municípios que compõem a Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte (RMVPLN), instituída em janeiro de 2012.

Os movimentos pendulares, também denominados deslocamentos, possuem uma dinâmica temporal constante, podendo ser diários, semanais ou mensais, desde que ocorra em curtos períodos de tempo. A ocorrência destes tem sido um fenômeno observado em grandes centros urbanos e não significa que ocorra a fixação definitiva das pessoas que se deslocam para outros lugares, considerando que muitas pessoas que se colocam em movimento pendular destinam-se a Municípios próximos de seu local de origem.

Um dos fatores que impulsiona essa situação da qual as pessoas tendem cada vez mais a colocarem-se em movimento entre dois pontos geográficos, é a ausência de uma infraestrutura urbana adequada capaz de sanar as necessidades de parte da população, e esta, devido à falta de recursos financeiros, destina-se a habitar periferias que estão longe dos grandes centros, fato que contribui para perpetuar as constantes e históricas mazelas da segregação socioespacial. Villaça (2001, p. 328) afirma que,

o espaço urbano é produzido e consumido por um mesmo e único processo. A sua estruturação interna, entretanto, se processa sob o domínio de forças que representam os interesses de consumo (condições de vida) das camadas de mais alta renda.

Ainda sobre a mesma problemática, para Maricato (2013, p. 37), a dinâmica da urbanização no Brasil durante o século XX foi:

uma gigantesca construção de cidades, parte dela feita de forma ilegal, sem a participação dos governos, sem recursos técnicos e financeiros significativos. Ou



seja, trata-se de um imenso empreendimento, bastante descapitalizado e construído com técnicas arcaicas, fora do mercado formal.

Os processos de ocupações desiguais do espaço permitem observar que um número cada vez maior de pessoas se desloca diariamente para outras cidades ou Regiões e a esta realidade acrescenta-se a questão da mobilidade urbana e também a respectiva importância dos meios de transportes, individuais ou coletivos, que viabilizam o deslocamento cotidiano de muitos que partem em busca daquilo que seu Município de origem não oferta. Como os interesses econômicos acabam por determinar o uso, a ocupação e a estruturação do espaço urbano, para Vasconcellos (1996, p.37):

Enquanto as famílias de renda mais baixa têm uma mobilidade limitada e consomem menos espaço, as famílias de renda mais alta usam transporte mais rápido (o automóvel) para realizar mais viagens e consumir mais espaço. As estratégias de deslocamento refletem, portanto, estratégias de reprodução muito diferentes.

No entanto, estas são características das áreas urbanas, sobretudo das grandes metrópoles<sup>1</sup>, que apresentam intenso protagonismo econômico ao mesmo tempo em que apresentam frágeis capacidades de governança interfederativa<sup>2</sup> na sua totalidade. Isto ocorre porque as ações dos Municípios são fragmentadas na prática, e esta realidade culmina na ausência de autoridade metropolitana que seja capaz de coordenar agendas metropolitanas e financiamentos para as ações de interesse comum<sup>3</sup> dos Municípios que compõem Regiões Metropolitanas.

Como o Brasil vem de um histórico político de relativa autonomia dos Municípios em relação às outras esferas do poder público, tem-se a necessidade de solidificar a cooperação intermunicipal para a condução dos processos de governança e gestão metropolitana mais eficiente. Consequentemente tem-se uma série de problemas urbanos

---

<sup>1</sup> Conforme os critérios adotados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE a metrópole é um espaço urbano com continuidade territorial que, em razão de sua população e relevância política e socioeconômica, tem influência nacional ou sobre uma Região que configure, no mínimo, a área de influência de uma capital regional.

<sup>2</sup> O conceito de governança aplicado neste estudo foi definido pela Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano (EMPLASA, 2014, p.7) como um conjunto de estruturas, arranjos institucionais e sistemas de ação, que contemplam meios e instrumentos de política pública mobilizados pelos atores públicos, privados e da sociedade civil envolvidos na gestão do espaço territorial amplo.

<sup>3</sup> O Estatuto da Metrópole (Lei nº. 13.089, de 12 de Janeiro de 2015) define a função pública de interesse comum como política pública ou ação nela inserida cuja realização por parte de um Município, isoladamente, seja inviável ou cause impacto em Municípios limítrofes.

relacionados à questão do planejamento que requerem estratégias diversificadas e eficientes nos diversos problemas relacionados ao ordenamento do território. Para isso, é necessário uma ação coordenada de vários agentes que busquem soluções viáveis capazes de minimizar as diferenças socioeconômicas resultantes dessa herança política do municipalismo.

Com a intenção de melhor compreender a diversidade socioeconômica herdada do processo histórico brasileiro, o presente estudo está dividido em seis seções. Após a Introdução será descrita na seção secundária a metodologia aplicada para alcançar os objetivos propostos, que caracterizará as bases de dados utilizadas para o desenvolvimento da pesquisa, como também será feito um breve relato dos temas e autores abordados no capítulo seguinte. A terceira seção abordará as discussões teóricas em torno de quatro temas principais: O processo e a dinâmica da urbanização no Brasil; a institucionalização das Regiões Metropolitanas no país na década de 1970 e a conseqüente metropolização do espaço pós-Constituição de 1988; a questão da mobilidade urbana vinculada à questão da governança metropolitana e o conseqüente fenômeno dos deslocamentos pendulares no espaço urbano intrarregional.

Na quarta seção, com base em gráficos gerados a partir dos dados descritos na metodologia, serão apresentadas as características gerais da RMVPLN e da Sub-Região 1 com o objetivo de apresentar diversas análises socioeconômicas que apontam a heterogeneidade da área de estudo, inclusive característica esta que se estende a toda a RMVPLN.

Na quinta e penúltima seção, serão discutidas as razões, origens e destinos dos movimentos pendulares referentes a estudo e trabalho na Sub-Região 1 da RMVPLN e com base nos dados do IBGE e da EMTU, serão gerados tabelas e mapas que irão compor informações visuais importantes relativas às origens e destinos dos movimentos pendulares na referida área de estudo.

Na última seção serão apresentadas as considerações finais da pesquisa e levantadas alguns questionamentos sobre a questão da mobilidade urbana e deslocamentos pendulares na RMVPLN.

### **Objetivo Geral:**

O objetivo deste estudo é, a partir dos dados do IBGE do ano de 2010 identificar os fluxos referentes aos deslocamentos pendulares por razão de estudo e/ou trabalho no interior da Sub-Região 1 da RMVPLN.

**Objetivos específicos:**

Os objetivos específicos consistem em:

- a) Entender o processo histórico de criação de Regiões Metropolitanas no país desde a década de 1970 até a institucionalização da RMVPLN em 2012, reconhecendo os principais marcos regulatórios;
- b) Verificar a quantidade de viagens diárias de ônibus intermunicipais que circulam na Sub-Região 1 da RMVPLN e os respectivos destinos de maior incidência;
- c) Com base nos dados derivados de educação e trabalho do IBGE do ano de 2010, elaborar, a partir do *software* ArcGis, os respectivos mapeamentos dos deslocamentos pendulares ocorridos na Sub-Região 1 da RMVPLN com a finalidade de melhor observar as centralidades que compõem a área de estudo.

**Justificativa**

A análise dos dados relacionados aos deslocamentos pendulares contribui com os estudos no campo do planejamento urbano e regional porque possibilita mensurar o grau de vulnerabilidade socioeconômica e interdependência dos Municípios em relação às demandas que as políticas públicas não conseguem atender no contexto das dinâmicas urbano-regionais. São diversos os fatores globais que explicam a tendência cada vez maior dos movimentos pendulares, e além deles, considera-se que estão também relacionados com as escolhas das populações envolvidas e os respectivos recursos disponíveis.

Os deslocamentos por razão de estudo e trabalho possuem regularidade maior na vida cotidiana e por isso auxiliam a entender os processos de configuração e estruturação da recém- instituída Região Metropolitana em questão, pois além de registrarem a movimentação cotidiana no espaço, também sinalizam a forte segregação espacial da população e evidenciam as respectivas diferenças socioeconômicas na dinâmica urbana regional.

## **2 METODOLOGIA**

Neste tópico são descritos os procedimentos metodológicos necessários para a elaboração desta pesquisa.

### **2.1 Revisão bibliográfica sobre os temas abordados e principais autores**

A fundamentação teórica desta pesquisa baseia-se em quatro temas principais. São eles: O processo e a dinâmica da urbanização no Brasil; a institucionalização das Regiões Metropolitanas no país na década de 1970 e a conseqüente metropolização do espaço pós-Constituição de 1988; a questão da mobilidade urbana vinculada à questão da governança metropolitana; e o conseqüente fenômeno dos deslocamentos pendulares no espaço urbano intrarregional.

#### ***2.1.1 O processo e a dinâmica da urbanização no Brasil***

No Brasil o processo de urbanização reforçou a questão em torno da especialização do lugar, impondo a competitividade econômica entre as Regiões. Logo, a questão da urbanização brasileira está atrelada ao crescimento sistêmico do modelo imposto pelo capitalismo corporativista e às formas de crescimento, sobretudo a partir da década de 1950, quando ocorreu um ritmo mais acelerado do crescimento populacional e o processo de especulação imobiliária contribuiu para que ocorresse a ocupação de áreas mais afastadas dos centros, as chamadas periferias. Na década seguinte a maioria da população já se encontrava vivendo em áreas urbanas, porém em condições de desigualdade sócio-estruturais. Como afirma Santos (2013, p. 107),

um primeiro momento do processo especulativo vem com a extensão da cidade e a implantação diferencial dos serviços coletivos. O capitalismo monopolista agrava a diferenciação quanto à dotação de recursos, uma vez que parcelas cada vez maiores da receita pública se dirigem à cidade econômica em detrimento da cidade social. A lei da escassez se afirma, então, com mais força, e ampliam-se as diferenças já existentes entre lugares urbanos, do ponto de vista das amenidades.

Assim, para melhor introduzir as problemáticas sobre o tema da urbanização, nesta pesquisa serão englobadas as análises de Flávio Villaça, Maria Encarnação Sposito, Milton Santos e Roberto Lobato Corrêa.

### ***2.1.2 A institucionalização das primeiras Regiões Metropolitanas e o processo de metropolização do espaço brasileiro***

Com o crescimento populacional das áreas urbanas, e com o objetivo de solidificar uma política de integração no Brasil, em junho de 1973 foram instituídas as primeiras Regiões Metropolitanas no país. Estas grandes áreas urbanas, denominadas metrópoles, inevitavelmente tiveram grande influência econômica sobre as cidades menores do seu entorno, que não dispunham da mesma infraestrutura urbana.

A metrópole contemporânea configura-se exatamente pela dicotomia da dispersão e concentração, uma vez que estas são características oriundas do processo de urbanização desordenada no Brasil. Fato evidenciado pelo espraiamento das áreas consideradas periféricas e da verticalização dos espaços que oferecem melhor infraestrutura urbana. Para Lencioni (2008, p. 10), “uma metrópole espraiada e dispersa significa maior tempo de deslocamento de seus habitantes, maior tráfego de veículos e maior movimento pendular entre o local de moradia e o local de trabalho.”

Logo, dada a importância para esta pesquisa de melhor compreender o processo de metropolização do espaço brasileiro e suas consequências, serão utilizados textos de autoria de Sandra Lencioni, Ermínia Maricato e Celina Souza.

### ***2.1.3 A mobilidade espacial da população em áreas urbanas***

O processo de industrialização no Brasil a partir da década de 1960 gerou muitas migrações internas que resultaram em profundas mudanças estruturais do meio urbano. Com o elevado fluxo migratório juntamente com a ausência de mecanismos efetivos de controle do uso e da ocupação do solo por parte do poder público, não tardou para que as desigualdades sociais das Regiões de origem, como habitação, saneamento básico, recursos hídricos e transportes, fossem também reproduzidas nas metrópoles de destino.

Com a concentração populacional nas áreas urbanas de muitos Municípios, o espaço passa a atuar como mecanismo de segregação e exclusão social, pois as longas distâncias percorridas pelos que têm menos posses restringem o acesso às áreas consideradas centrais e que possuem melhor infraestrutura urbana. Como afirma Vasconcellos (2012, p. 55) “a liberdade para ir e vir nas metrópoles é diretamente proporcional ao acesso que cada indivíduo tem aos meios de transporte e circulação na cidade”.

Desta forma, para melhor discutir a temática em torno da mobilidade urbana, foram considerados os estudos de Érica Tavares Silva e Eduardo Alcântara Vasconcellos.

### ***2.1.4 Os deslocamentos pendulares como fenômeno das cidades grandes***

Como consequência do inchaço populacional ocorrido em algumas Regiões brasileiras a partir da década de 1950, a desigualdade social produzida pelo espaço introduz cada vez mais os deslocamentos pendulares no cotidiano das pessoas, evidenciando que os espaços são insuficientes para atender toda a demanda da população na sua totalidade.

Para o IBGE, os Municípios que apresentam movimentos pendulares para trabalho ou estudo, de acordo com os dados do Censo Demográfico de 2010 e/ ou que possuem conurbação, compõem os chamados arranjos populacionais, o que traz a compreensão de que os movimentos pendulares estão relacionados ao processo de ocupação do território e à economia do lugar.

De acordo com Ântico (2005, p. 112), os deslocamentos pendulares,

[...] relacionam-se a aspectos ligados à espacialização das atividades econômicas e dos locais de moradia, gerando a configuração de locais com funções distintas, permeados pelo acesso diferenciado à terra e pela divisão regional do trabalho metropolitano.

Os deslocamentos também auxiliam na compreensão do processo de metropolização do espaço. Para abordar os deslocamentos pendulares foram realizadas leituras dos seguintes autores: Cláudia Ântico, José Marcos da Cunha, Antônio de Ponte Jardim, Rosa Moura e Ricardo Ojima.

## **2.2 Análise documental**

A análise documental respectiva às legislações (Estatuto da Metrópole), leis complementares, e ao plano de mobilidade urbana foi essencial para compreender como os governos federal e estadual buscam em suas discussões, integrar os Municípios considerados de interesse comum e que por isso estão delimitados por Regiões Metropolitanas.

## **2.3 Levantamento de dados estatísticos**

Com o objetivo de melhor caracterizar a RMVPLN e também a Sub-Região 1 foram realizadas consultas via internet aos *sites* do IBGE, da Fundação Sistema Estadual de Análises de Dados (Seade) e do Atlas de Desenvolvimento Humano no Brasil e do Ministério da Educação (MEC). Estes dados permitiram a confecção de gráficos, mapas temáticos e tabelas que juntos, trouxeram contribuições aos resultados desta pesquisa. A análise dos dados que foram descritos evidenciam o papel das cidades da Sub-Região 1 da RMVPLN em relação à concentração de atividades geradoras de trabalho e estudo, ao mesmo tempo em que sinalizaram quais são as centralidades e subcentralidades regionais.

### **2.3.1 Dados do IBGE (2010)**

No *site* do IBGE foram realizadas pesquisas referentes ao número de pessoas que se deslocaram em 2010 por razão de estudo e/ou trabalho no interior da Sub-Região 1 em direção a outros Municípios que compõem a RMVPLN. A análise estatística de origem-destino referente ao movimento pendular para estudo e/ou trabalho no interior da Sub-Região 1 possibilitou realizar o mapeamento feito com o *software* do ArcGis (utilizado na sexta seção), e permitiu também observar a direção dos fluxos de deslocamentos realizados no interior da Sub-Região 1 da RMVPLN, como também foi possível identificar as áreas que exerciam maior e menor influência no cotidiano das pessoas que se colocaram em movimento pendular em 2010.

No *site* do IBGE ainda foram possíveis adquirir dados referentes aos Censos Demográficos do ano de 2010 sobre os 39 Municípios que compõem a RMVPLN e que possibilitaram, a partir da confecção de tabelas e gráficos, a visualização dos Municípios com maior população rural e urbana.

### **2.3.2 Dados da Fundação Seade (2010)**

As informações disponíveis na Fundação Seade permitiram analisar os dados em relação ao valor adicionado total (agropecuária, indústria, serviços e administração pública), impostos, Produto Interno Bruto (PIB) e PIB *per capita* de toda a RMVPLN. Porém, foi dado maior foco aos dados referentes à Sub-Região 1, que é o recorte espacial da pesquisa em questão.



### ***2.3.3 Dados do Atlas de Desenvolvimento Humano no Brasil (2010) e do Ministério da Educação (MEC-2015)***

Foram realizadas pesquisas no Atlas de Desenvolvimento Humano no Brasil referentes ao Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM), pois é um *site* que contempla informações referentes aos 5.565 Municípios, 27 Unidades de Federação (UF) e 20 Regiões Metropolitanas e suas respectivas Unidades de Desenvolvimento (UDH). No Atlas, além de informações sobre IDHM, há também informações relacionadas aos indicadores de demografia, educação, renda, trabalho, habitação e vulnerabilidade, com dados extraídos dos Censos Demográficos de 1991, 2000 e 2010.

As consultas realizadas ao *site* do Atlas de Desenvolvimento Humano do Brasil, ano de 2010, permitiram fazer a caracterização econômica dos habitantes da RMVPLN. Foram abordadas as variáveis respectivas ao Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM), Renda *per capita* (em reais), porcentagem de pobres e extremamente pobres, bem como a análise do Coeficiente de Gini, usado para medir as desigualdades de um determinado lugar ou Região. Ainda utilizando os dados disponíveis neste *site* foi possível caracterizar a porcentagem da população economicamente ativa e ocupada, da população economicamente ativa e desocupada e a população economicamente ativa que habitava a Sub-Região 1 em 2010.

As informações disponíveis nos *sites* do Ministério da Educação – ano de 2015 (MEC) e do Atlas de Desenvolvimento Humano (ano de 2010) contribuíram na coleta das informações relacionadas ao número de estabelecimentos (entre particulares e públicos) de Ensino Básico e Ensino Superior, bem como a escolaridade da população de 25 anos ou mais que habitavam a Sub-Região 1 em 2010. As variáveis relativas à escolaridade foram organizadas em quatro temas: fundamental incompleto e não ser alfabetizado, ter fundamental incompleto e ser alfabetizado, fundamental completo e Ensino Médio incompleto e possuir Ensino Superior Completo.

## **2.4 Análise dos dados da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo (EMTU/SP - 2016)**

A Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo (EMTU/SP), desde 2013, é responsável por regulamentar, gerenciar e fiscalizar o transporte metropolitano de média e baixa capacidade RMVPLN. Para realizar a análise da quantidade de viagens diárias de ônibus intermunicipais que circulam na Sub-Região 1 da RMVPLN no ano primeiro semestre de 2016 e os respectivos destinos de maior incidência, foram feitas pesquisas ao *site* da EMTU, que permitiram observar as respectivas empresas que realizam os trajetos entre os Municípios, como também os respectivos seccionamentos, tarifas, tempo de percurso da viagem entre Municípios e os horários disponíveis nos dias úteis, sábados, domingos e feriados.

Com base em tais dados foi possível observar quais os Municípios no interior da Sub-Região que possuem maior e menor conexão via transporte metropolitano. Por meio das informações relativas aos horários e ao tempo de viagem foi possível comparar os resultados obtidos com o mapeamento dos fluxos de origem-destino realizados a partir dos dados do IBGE de 2010 para as variáveis selecionadas de estudo e /ou trabalho.

### 3 CONSIDERAÇÕES TEÓRICAS

Os deslocamentos pendulares refletem a dinâmica socioespacial no que se refere ao uso e ocupação do território. Estes relacionam-se diretamente com a questão da mobilidade regional da população, junto a outras variáveis como transporte, duração, frequência e motivações à pendularidade.

Na prática, este tipo de movimento é uma característica presente em áreas que têm maior concentração populacional e, por isso, é um fenômeno que se destaca na dinâmica metropolitana, uma vez que permite verificar as distâncias percorridas por pessoas de um determinado lugar.

Para uma melhor compreensão desta questão, é necessária a análise dos deslocamentos pendulares, da mobilidade urbana, da urbanização e metropolização do espaço urbano, os quais, quando correlacionados, revelam o grau de articulação intermunicipal ou intrarregional.

Assim, destaca-se a importância do estudo desse tema, sobretudo em áreas metropolitanas, o que permite observar o dinamismo econômico e populacional existentes e as respectivas heterogeneidades espaciais.

#### 3.1 Processo de urbanização e dinâmica urbana

A urbanização é um processo que se acentua com o desenvolvimento do sistema capitalista, mais especificamente, a partir de meados do século XVIII na Europa durante a Primeira Revolução Industrial e, no início do século XX, em países da América Latina.

Henry Lefebvre (1999, p.15) define a sociedade urbana como sendo aquela que nasce da industrialização, pois para o autor (1969, p. 9), este é o processo a partir do qual a problemática urbana se apresenta, além de ser o que caracteriza a sociedade moderna. Portanto, a concentração da população está atrelada à localização dos meios de produção e por isso, o espaço da cidade não é somente uma unidade geográfica ou ecológica, mas também é uma unidade econômica. O sociólogo (LEFEBVRE, 1999, p. 17) argumenta ainda que,

o tecido urbano prolifera, estende-se, corrói os resíduos de vida agrária. [...] Nessa acepção, uma segunda residência, uma rodovia, um supermercado em pleno campo, fazem parte do tecido urbano. Mais ou menos denso, mais ou menos espesso e ativo, ele poupa somente as Regiões estagnadas ou arruinadas, devotas à natureza.

Além do crescimento populacional, o processo de urbanização do Brasil também trouxe alterações no processo de aglomeração espacial das cidades e nos padrões de ocupação física do território.

O maciço investimento na indústria brasileira a partir dos anos de 1950 fez com que a população das áreas urbanas aumentasse consideravelmente e como consequência da especulação imobiliária, as cidades passaram a adotar um crescimento geográfico espraiado. Cano (1989, p. 64) ressalta que o contraste existente entre o atraso agrícola e a modernização de algumas áreas foi um dos fatores impulsionadores do imenso êxodo rural que transformou o país de predominantemente rural em majoritariamente urbano.

Como esclarece Schiffer (2010, p. 84), a atuação estatal no período pós Segunda Guerra Mundial foi primordial para o desenvolvimento industrial no Brasil, pois os interesses das oligarquias rurais remanescentes eram complementares aos interesses da burguesia industrial emergente.

Nesse sentido, Getúlio Vargas foi o primeiro presidente a definir o Estado como indutor e planejador do desenvolvimento nacional, pois utilizou-se de estratégias capazes de cooptar incentivos financeiros que contribuíram para o desenvolvimento de setores considerados estratégicos para o Brasil, como siderurgia e mineração. Porém, foi na década de 1950, durante o governo do presidente Juscelino Kubitschek, que o Estado passou a exercer mais ativamente o papel de estruturador do setor industrial brasileiro.

O novo processo de industrialização, ocorrido a partir da década de 1950, consolidou a posição de liderança do Estado de São Paulo no bojo da economia nacional, e isto fez com que muitas pessoas, atraídas pela infraestrutura e ofertas de emprego, migrassem para o Sudeste. Na década de 1970, os dados censitários revelaram que mais da metade dos brasileiros encontrava-se em áreas urbanas.

No entanto, o processo de urbanização no Brasil foi rápido, desorganizado e desigual. Maricato (2000, p. 140) afirma que o crescimento das cidades brasileiras ocorreu com tamanha velocidade que estas passaram a ser “não cidades” devido às extensas periferias onde a ausência de infraestrutura adequada é marcante.

No final do século XX, as questões sociais urbanas ganharam outra forma. A especulação imobiliária se fortalece contribuindo para o aumento da exclusão socioespacial,

intensificando a ocupação de áreas consideradas insalubres, passíveis de inundações e deslizamentos, e por isso, perigosas, que ameaçavam a segurança física dos moradores.

Para Harvey (2013, p. 28) a liberdade de refazer as cidades é um direito coletivo, precioso e ao mesmo tempo negligenciado. O fato é que o direito à propriedade e o desejo de obtenção de lucro sempre se sobrepuseram a outras noções de direito. Desta forma, o próprio sistema capitalista se encarrega de impor constantes e diversificados entraves às alternativas de desenvolvimento social. Assim, o espaço urbano abriga a organização espacial da cidade, determina as lutas de classes, ao mesmo tempo em que é socialmente fragmentado.

Segundo Santos (2010, p. 109) o território não integrado naturalmente impede o desenvolvimento de algumas áreas ou Regiões. Para o autor (SANTOS, 2010, p. 109) “[...] a cidade dos países subdesenvolvidos aparece muitas vezes como um corpo estranho, alógeno, inserido em um meio com o qual estabelece relações descontínuas no espaço e no tempo”

Ainda no início da década de 1970, os governos federal e estadual paulista passaram a estimular e reestruturar a economia de Municípios como Campinas, Santos, São José dos Campos e Sorocaba com o objetivo de reestruturar o espaço metropolitano por meio da descentralização das atividades industriais a partir da cidade de São Paulo<sup>4</sup>.

No Vale do Paraíba a Rodovia Dutra (BR- 116) que conecta os estados do Rio de Janeiro e São Paulo, atraiu o interesse de muitas multinacionais. Com os objetivos de buscar investimentos econômicos e também ampliar a oferta de emprego, alguns Municípios concederam benefícios fiscais às empresas estrangeiras que buscavam novos espaços para instalarem-se. Neste contexto, alguns Municípios se beneficiaram em detrimento de outros, fato que aumentou o fluxo migratório para alguns Municípios específicos da Região.

Nos Municípios do Vale do Paraíba, localizados no eixo da Rodovia Presidente Dutra (BR-116), houve o desenvolvimento da produção industrial, com predominância dos setores automobilísticos, aeronáutico, aeroespacial e bélico. Na Região Litorânea, prevaleceu as atividades portuárias e petroleiras, além das atividades do setor de turismo. Em Municípios localizados na Serra da Mantiqueira e na Região histórica do Vale do Paraíba, predominou-se como principal atividade econômica o turismo.

---

<sup>4</sup> As principais leis de incentivo à desconcentração industrial em São Paulo foram: Resoluções 14 e 57/77, que restringiam os incentivos fiscais às indústrias que pretendiam se instalar na metrópole e Lei federal n. 6803/80, que definiu as áreas críticas de poluição que seriam de controle ambiental.

### 3.2 Metropolização do espaço e a institucionalização das Regiões Metropolitanas no Brasil

Com o intuito de estabelecer uma política de integração do território brasileiro, em junho de 1973, o governo federal sancionou a Lei Complementar número 14, que autorizava a criação das Regiões Metropolitanas no Brasil. Estas só poderiam ser instituídas por intermédio de Lei Complementar e estavam diretamente subordinadas à União.

Inicialmente, foram institucionalizadas oito Regiões: São Paulo, Belo Horizonte, Porto Alegre, Curitiba, Salvador, Recife, Fortaleza e Belém. No dia 1º de julho de 1974, foi sancionada a Lei Complementar número 20, que estabelecia a criação da Região Metropolitana do Rio de Janeiro. Com os debates acerca do processo de redemocratização do Brasil, a Constituição de 1988 trouxe mudanças significativas referentes às Regiões Metropolitanas. A partir de Lei Complementar, os estados passaram a ter autonomia para criar e gerir novas Regiões Metropolitanas, com o objetivo mais amplo de “integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum” (Art. 25, § 3).

Atualmente, existem sessenta e oito Regiões Metropolitanas no Brasil, distribuídas por todas as Regiões do país. O Estado de São Paulo possui cinco Regiões Metropolitanas<sup>5</sup> e duas aglomerações urbanas<sup>6</sup>, que constituem a chamada Macrometrópole Paulista, composta por 173 Municípios. O Estatuto da Metrôpole (lei nº. 13.089/2015), conceitua a metrôpole como,

o espaço urbano com continuidade territorial que, em razão de sua população e relevância política e socioeconômica, tem influência nacional ou sobre uma Região que configure, no mínimo, a área de influência de uma capital regional, conforme os critérios adotados pela Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE (BRASIL, 2015, p. 2).

O processo de metropolização do espaço ocorre a partir da centralização de uma ou mais Regiões em torno de uma grande cidade, fenômeno que altera as dimensões físicas e populacionais do entorno do núcleo metropolitano, devido à polarização das atividades socioeconômicas nas áreas urbanas.

O processo de metropolização teve início na Inglaterra, a partir da Revolução Industrial, no século XIX. Este fenômeno deu origem ao processo de conurbação das cidades,

---

<sup>5</sup> Baixada Santista, Campinas, São Paulo, Sorocaba e Vale do Paraíba e Litoral Norte.

<sup>6</sup> Jundiaí e Piracicaba.

formando assim manchas urbanas de grande extensão e contínuas, com grandes dimensões e que conseqüentemente, no sentido geográfico e físico, ultrapassam os limites político-administrativos das cidades e Regiões integrantes. Segundo Braga e Carvalho (2004, p.08),

uma Região Metropolitana é um aglomerado urbano composto por vários Municípios administrativamente autônomos, mas integrados física e funcionalmente, formando uma mancha urbana praticamente contínua (...).

Alguns autores como Harvey (1992), Diniz (1993), Cano (1995), Brandão (2007), Moura (2010) argumentam que a reestruturação produtiva do capitalismo ocorrida nos anos de 1970 trouxe mudanças no processo de produção do ambiente construído. Assim, surgem conceitos variados que definem a ampliação do território como: metropolização, dispersão, cidades-Regiões, etc. Como afirma Lencioni (2013, p.1), “sejam quais forem essas denominações e conceituações, está claro que estamos diante de um processo novo e de uma nova forma de produção do espaço”.

Para Santos (2013, p. 84) as atuais Regiões Metropolitanas são Regiões de planejamento, porém o que é feito, geralmente não atende à problemática geral da área, sendo beneficiadas apenas algumas áreas setoriais. Nesse sentido,

a socialização capitalista favorecida pelo poder público nessas áreas metropolitanas é acompanhada por uma expansão periférica, que inclui a criação de direitos industriais explícitos e implícitos, e pela concentração geográfica dos serviços de interesse coletivo. (Santos, 2013, p. 84)

Ainda nesta mesma linha de pensamento, Maricato (2011, p. 8) afirma que o contraponto da urbanização em relação à pobreza advém da periferização ou favelização que surge com o processo de urbanização dispersa. Isto faz com que os direitos não sejam universais ao mesmo tempo em que a cidadania fique restrita a poucos. Tem-se então a formação das cidades legais, que têm a fiscalização do poder público sobre o uso e ocupação do solo, e a formação dos assentamentos ilegais, cujas áreas não interessam ao mercado imobiliário e por isso a fiscalização é precária.

De acordo com Lencioni (2013, p. 6-7), a reestruturação produtiva do espaço constitui uma nova lógica histórica de reprodução do capital, que cria discontinuidades geográficas ao mesmo tempo em que cria a combinação de redes materiais e imateriais com a finalidade de distribuição e consumo dos produtos.

As desigualdades sociais no Brasil estão relacionadas diretamente ao processo histórico de modernização conservadora<sup>7</sup> do espaço, que além de propiciar intensa aglomeração nas áreas urbanas, gerou também dois tipos de remuneração: a baixa, relacionada ao trabalho não qualificado e a alta remuneração, associada aos serviços técnicos e gerenciais do indivíduo. Desta forma, o lugar da riqueza é também o lugar da pobreza e o processo político não é estendido a todos os cidadãos.

No Brasil, as desigualdades ainda reinam sobre o processo de reestruturação econômica do espaço, pois a condição de Estado democrático ao qual o país atualmente se encontra trouxe, além de vários atores atuando na gestão pública, uma outra problemática: a barganha entre as esferas de poder na gestão de políticas sociais.

Convém lembrar que as políticas patrimonialistas arraigadas no processo de desenvolvimento econômico do Brasil geraram riquezas que não foram socialmente distribuídas e como afirma Maricato (2011, p. 9):

a desregulamentação – do que já não era muito regulamentado, como o mercado imobiliário –, o desemprego, a competitividade, a guerra fiscal, o abandono de políticas sociais, como o transporte coletivo, as privatizações de serviços públicos, o planejamento estratégico, o marketing urbano, entre outros, se combinaram a uma tradição histórica de falta de controle sobre o uso do solo e de segregação territorial e urbana.

Desta forma, as metrópoles brasileiras sofrem com problemas comuns de superpopulação, infraestrutura insuficiente, alto custo de vida e transportes precários, que não atendem toda a demanda que estes centros urbanos apresentam. Logo o crescimento das metrópoles ou Regiões Metropolitanas é inversamente proporcional à qualidade de vida de seus moradores.

### **3.3 O plano de Mobilidade Urbana no Brasil**

De acordo com o Plano Nacional de Mobilidade Urbana, instituído em 2012, entende-se a mobilidade urbana como sendo a condição em que se realizam os deslocamentos

---

<sup>7</sup> O termo modernização conservadora foi elaborado por Barrington Moore Junior para retratar o caso específico de desenvolvimento capitalista na Alemanha e no Japão, os quais realizaram revoluções burguesas vindas de cima. Assim, o processo de modernização destas sociedades alicerçou-se sobre um processo de industrialização condicionado pelo pacto político tecido entre a burguesia e os proprietários de terras.



das pessoas e cargas no espaço e prioriza o uso de transportes não motorizados sobre os motorizados, além de incentivar o uso do transporte público coletivo sobre o individual motorizado, com o objetivo de trazer mais eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte e na circulação urbana.

O conceito e o debate sobre o tema da mobilidade urbana ainda é muito recente no Brasil. Devido ao crescimento desordenado e desigual das cidades, hoje são inúmeros os problemas relacionados ao fluxo de pessoas e cargas que afetam não só os centros urbanos, como o seu entorno.

Visando maior equidade no uso do espaço público de circulação e a acessibilidade universal, foi sancionada em 2012 a Lei Federal n. 12.587 que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Assim, os Municípios com mais de vinte mil habitantes<sup>8</sup> devem integrar ao seu Plano Diretor o Plano de Mobilidade Urbana, com a finalidade de receberem recursos orçamentários federais e assim poderem investir em melhorias de infraestrutura que permitam um uso equilibrado do espaço pelos cidadãos. Para Vasconcellos (1996, p. 162), as estratégias de deslocamento assinalam que,

uma apropriação altamente diferenciada do espaço: estratos de renda mais elevada gastam menos tempo por deslocamento, circulam a velocidades mais altas, consomem mais espaço por pessoas e apresentam uma diversidade maior de atividades, viabilizada pela maior disponibilidade de tempo. Os estratos de renda mais baixa, ao contrário, circulam mais vagarosa e desconfortavelmente e dispõem de pouco tempo para atividades não ligadas ao trabalho, à reprodução biológica pura e simples.

A acessibilidade aos espaços é definida pelo Plano Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012) - (BRASIL, 2012) como “facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos autonomia nos deslocamentos desejados, respeitando-se a legislação em vigor”, porém a autonomia nos deslocamentos desejados ainda é reduzida, pois a via de acesso aos destinos está relacionada com a reprodução social do padrão desigual de deslocamentos.

---

<sup>8</sup> O §1º do art. 24º da Lei nº 12.587/2012 determina que devem elaborar os Planos de Mobilidade Urbana os Municípios com mais de 20 mil habitantes, integrantes de Região metropolitana e aglomerações urbanas; integrantes de áreas de especial interesse turístico, inseridos na área de influência de empreendimentos ou atividades com significativo impacto ambiental de âmbito regional ou nacional, incluídos no cadastro nacional de Municípios com áreas suscetíveis à ocorrência de deslizamentos de grande impacto, inundações bruscas ou processos geológicos ou hidrológicos correlatos e onde o Poder Público municipal pretenda utilizar os instrumentos previstos no § 4º do art. 182 da Constituição Federal.

Ainda existe uma grande separação física dos indivíduos no espaço público (pontos de ônibus, ciclovias, etc.); barreiras que elevam o tempo e os custos dos deslocamentos. Na realidade, existe um déficit na oferta de serviços e infraestrutura urbana à população, uma vez que as políticas de transportes ainda mantêm as desigualdades sociais.

Também é necessário considerar que as políticas públicas voltadas para a circulação de pessoas e cargas são ordenadas de cima para baixo, sendo a população sempre o objeto em vez do sujeito da ação. O acesso da população carente ao espaço urbano é limitado e estando a mobilidade urbana ligada ao processo de desenvolvimento capitalista, acaba por impor “catracas” cotidianas e impede a livre circulação dos menos favorecidos, pois muitos habitam lugares longínquos e os custos monetários são altos para que de fato todos os cidadãos tenham plenos direitos à acessibilidade do espaço. A esse respeito Silva (2012, p. 75), esclarece que “[...] a carência de serviços e a dificuldade de localização no espaço urbano são piores para os mais pobres, especialmente devido ao solo urbano mais caro e mercado imobiliário acirrado”.

Estudos acadêmicos de instituições renomadas apontam que cada vez mais pessoas têm que se deslocar diariamente de forma mais ou menos penosa de suas residências até seus locais de trabalho ou estudo, devido aos desequilíbrios regionais resultantes da lógica que favorece o grande poder de mobilidade do capital.

De acordo com estudos do Instituto de Pesquisa em Economia Aplicada (IPEA), (2011, p.4) a mobilidade urbana dos grandes centros urbanos brasileiros é realizada por transporte individual motorizado, que traz um impacto negativo para as cidades, não só com a poluição ambiental, mas também com o tempo que as pessoas gastam em congestionamentos urbanos.

Uma vez que o poder aquisitivo das pessoas determina a qualidade e quantidade do uso do espaço público, Santos (2009, p. 88) enfatiza que são as pessoas de média e baixa renda que estão sujeitos ao uso do transporte coletivo e que, conseqüentemente, são os que mais estão expostos à locomoção precária e à falta de facilidade ao acesso, o que afeta a qualidade de vida da população que depende do uso de metrô e ônibus para se deslocar.

Estudo do IPEA revela que:

A alta dependência do transporte rodoviário associada com a degradação das condições de trânsito vem causando problemas de mobilidade graves para a população brasileira, traduzidos no ciclo vicioso de perda de competitividade do transporte público urbano rodoviário em relação ao privado. Estímulos a este último, associados a aumentos de custos e ausência de políticas de priorização do transporte coletivo acabam gerando perdas de demanda e receitas para os sistemas públicos,

impactando a tarifa cobrada, que, por sua vez, gera mais perda de demanda, retroalimentando o ciclo vicioso. (INSTITUTO..., 2011, p. 9)

Em geral o transporte público é considerado pelos seus usuários como um mal necessário, uma vez que muitos não dispõem de transporte individual motorizado e por isso se sujeitam à limitação de seus direitos de mobilidade e acessibilidade. Como já citado anteriormente nesse trabalho, o tempo gasto nos deslocamentos gera desconforto e eleva, em alguns casos, os custos com a viagem.

Outro aspecto importante que deve ser observado quando se analisa os problemas referentes à mobilidade é a questão da falta de integração e coordenação dos sistemas de transportes públicos entre as esferas estadual e municipal, que separa os sistemas de transportes urbanos dos metropolitanos. Como consequência, o usuário não usufrui de investimentos compatíveis com as suas necessidades, como também arca com os custos desta não integração.

O conjunto destes fatores contribui para a redução da eficiência dos sistemas de transportes públicos ao mesmo tempo em que comprometem a qualidade de mobilidade da população, uma vez que não é clara a associação entre o planejamento urbano e o planejamento de transportes urbanos no Brasil.

Embora a questão do transporte não esteja clara no Estatuto da Metr pole, o documento estabelece as diretrizes gerais para o planejamento, a gestão e a execu o de fun es públicas de interesse comum em Regiões Metropolitanas e aglomera es urbanas. Assim, entendendo o transporte como uma dessas fun es os aspectos relativos ao serviço devem ser abordados juntamente a outras questões do planejamento territorial (urbano-regional), com a finalidade de amenizar os problemas comuns referentes à mobilidade. No estado de São Paulo, a EMTU<sup>9</sup>   a responsável por organizar e gerenciar os transportes públicos.

De acordo com os novos paradigmas urbano-contemporâneos da atualidade, os debates sobre a questão da mobilidade urbana têm dirigido seus esforços sobre a importância da acessibilidade inclusiva e universal, de forma que os obstáculos materiais e culturais sejam minimizados. Não se pode negar a complexidade respectiva   questão da mobilidade, uma vez

---

<sup>9</sup> A Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo (EMTU/SP)   uma empresa controlada pelo Governo do Estado de São Paulo, vinculada à Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos (STM) que fiscaliza e regulamenta o transporte metropolitano de baixa e m dia capacidade nas cinco Regiões Metropolitanas do Estado de São Paulo: São Paulo, Campinas, Sorocaba, Baixada Santista e Vale do Paraíba e Litoral Norte. Essas cinco áreas somam 133 Municípios que têm toda a sua rede de transportes intermunicipais controlada pela EMTU/SP.

que o direito ao acesso faz parte da inclusão social e tal questão merece ser tratada de forma democrática.

### **3.4 Deslocamentos pendulares no espaço urbano-regional**

Autores como Antonio de Ponte Jardim, Leila Regina Ervatti e José Marcos Pinto da Cunha definem os deslocamentos cotidianos como sinônimo de migração pendular. É importante salientar que a migração envolve a ideia de mudança de residência, enquanto os deslocamentos pendulares tem finalidade específica.

Por isso, mesmo sendo aqui utilizados autores na área da demografia, escolheu-se utilizar o termo deslocamento pendular empregado por (BRANCO; FIRKOWSKI; MOURA, 2005), para expressar os movimentos regulares da população com ida e retornos periódicos (desde que o tempo não seja muito longo), dados pelas razões de estudo e trabalho, e que não exigem fixação definitiva em outros lugares.

Esta escolha baseia-se no argumento utilizado por Branco, Firkowski e Moura (2005, p. 123) no que concerne às diferenças conceituais, para os quais “[...] a perspectiva da análise do geógrafo difere da do demógrafo, particularmente em razão da natureza da preocupação da Geografia com a espacialização dos fenômenos.

Porém, em alguns casos, as distâncias e o gasto de tempo existentes entre a moradia e o local de trabalho ou estudo tendem a aumentar com a própria expansão das aglomerações, o que por vezes, acaba encarecendo ou inviabilizando a prática dos deslocamentos, levando a diversas consequências, até mesmo à migração de fato.

Inevitavelmente os deslocamentos pendulares relacionam-se de forma geral a aspectos ligados a dois fatores distintos: primeiramente às atividades econômicas de destaque em determinados espaços e à distância dos locais de moradia, o que faz surgirem lugares com funções distintas, uma vez que as atividades relativas à habitação e ao trabalho estão atreladas a um contexto diretamente influenciado pelos arranjos da especulação imobiliária.

Observa-se que com a criação de novos espaços territoriais advindos da dinâmica econômica dos espaços, os deslocamentos pendulares tendem a se destacar com mais intensidade no cotidiano como resultado dos desequilíbrios inter e intrarregionais, uma vez

que são as escolhas pessoais ou por vezes as carências do lugar que impõem à população a necessidade de se colocar em movimento. Como afirma Santos (2012, p. 80),

mercado e espaço, forças modeladoras da sociedade como um todo, são conjuntos de pontos que asseguram e enquadram diferenciações desigualadoras, na medida em que são, ambos, criadores de raridade. E como o mercado é ‘cego’, para o fim intrínseco das coisas, o espaço assim construído é, igualmente, um espaço cego para o fim intrínseco dos homens. Daí a relação íntima e indissociável entre a alienação moderna e o espaço.

Deve-se ressaltar que a lógica capitalista se desenvolve por meio da escolha de determinados lugares. Desse modo, a reprodução do capital em suas diversas modalidades gera Regiões distintas. Nesse mesmo sentido, Santos (2004, p. 240-241) esclarece que a especialização de alguns lugares ocorre conforme as condições técnicas e sociais que são oferecidas e não necessariamente está relacionada aos recursos naturais que o espaço oferece. Assim, os fluxos de capitais fixos e constantes<sup>10</sup> dão sobrevida às relações econômicas, políticas e sociais do território.

Logo as desigualdades, as injustiças e as lutas sociais têm influência sobre as decisões pessoais daqueles que se propõem a deslocar-se. Ainda neste contexto, as formas atuais de globalização acabam agravando as desigualdades ao mesmo tempo em que criam novas formas de dependência da população com o entorno uma vez que há a escassez de infraestrutura.

De forma geral, há uma relação histórica entre o capital e o espaço. Os empreendedores sempre buscam as áreas mais atrativas para que os seus objetivos econômicos tenham sucesso, assim, os diferenciais existentes relacionados aos ativos de mão de obra, matérias-primas, transporte, energia, etc., afeta a organização do espaço e acessibilidade igualitária de todos.

Sob uma perspectiva socioeconômica, o processo de reestruturação produtiva de algumas Regiões brasileiras inseriu na dinâmica global novas territorialidades. Como o processo de reestruturação tem como base as mudanças tecnológicas, a população vem igualmente se redistribuindo, com o objetivo de buscar as oportunidades que a sua Região de origem não oferta.

Neste mesmo raciocínio, Jardim (2011, p. 67) argumenta que os movimentos pendulares são fruto da expansão do território metropolitano, e estes que criam novas

---

<sup>10</sup> Refere-se a capital fixo toda a infraestrutura necessária para alicerçar uma cidade como pontes, estradas, ferrovias, etc. Já o capital constante aqui é abordado como tudo aquilo que necessita de investimento ininterrupto, como compra de sementes, maquinário, etc.

territorialidades, ao mesmo tempo em que articulam-se aos movimentos sociais<sup>11</sup>. Isso interfere diretamente nas decisões políticas urbano-metropolitanas e traz à tona questionamentos referentes à infraestrutura das cidades, especialmente em relação aos transportes inter e intramunicipal.

Para Sposito (1991b, p. 312), a estruturação materializa-se de um processo contínuo, múltiplo e contraditório, capaz de fortalecer a dinâmica dos espaços de consumo, como também o consumo dos espaços. Logo, não deve-se desconsiderar o impacto que o consumo traz como agente transformador do espaço e da sociedade.

Ao estudar a estrutura urbana sob a ótica da concentração diferenciada das atividades é possível identificar como os lugares se distinguem uns dos outros e, conseqüentemente, como as centralidades se constituem nas escalas intra e interurbanas. Segundo Lima Filho (1975, p. 11) o conceito de cidade como lugar central “explica simultaneamente a interação das cidades na sua posição relativa no espaço geográfico e o grau das funções de lugar central a serem desempenhadas dentro de seus limites”.

Ainda nessa linha, Sposito (1991a, p. 6) esclarece que,

o centro não está necessariamente no centro geográfico, e nem sempre ocupa o sítio histórico onde esta cidade se originou, ele é antes de tudo o ponto de convergência/divergência, é o nó do sistema de circulação, é o lugar para onde todos se dirigem, para algumas atividades e, é o ponto de onde todos se deslocam para a interação destas atividades aí localizadas com as outras que se realizam no interior da cidade ou fora dela.

O centro se destaca pela centralização de atividades capazes de aglutinar elementos como comércio e serviços, com a finalidade de manter a sociedade de um determinado espaço. Na perspectiva de Castells (1999, p. 426),

o centro de negócios é o motor econômico da cidade em rede com a economia global. O centro de negócios é formado de uma infraestrutura de telecomunicações, comunicações, serviços avançados e espaços para escritórios baseados em centros geradores de tecnologia e instituições educacionais. Prospera em processamento de informação e funções de controle. Geralmente é completado por instalações de turismo e viagens. É um nó da rede intermetropolitana. Portanto, o centro de negócios não existe por si mesmo, mas pela sua conexão com outros locais equivalentes organizados em uma rede que forma a unidade real de gerenciamento, inovação e trabalho.

---

<sup>11</sup> Um exemplo desta teoria é o Movimento Passe Livre (MPL), que segundo informações contidas no próprio site informativo “é um movimento social autônomo [...] que luta por um transporte público de verdade, gratuito para o conjunto da população e fora da iniciativa privada”. Fonte: <http://www.mpl.org.br/>, consulta realizada em 22/02/2015.

Assim, as articulações existentes do espaço urbano ocorrem por meio das centralidades, que constituem verdadeiros atrativos de atividades e produtos de um determinado lugar e por isso os deslocamentos pendulares são cada vez mais intensos, evidenciando elementos de concentração/dispersão, riqueza/pobreza, emigração/imigração, ao mesmo tempo em que caracterizam a relação existente entre o espaço e os locais de moradia.

Dados sobre os deslocamentos pendulares apareceram pela primeira vez no Censo Demográfico aplicado pelo IBGE em 1º de setembro de 1980<sup>12</sup>. De acordo com os estudos de Ântico (2005, p. 110), já nos dados do Censo do ano de 2000, no Brasil aproximadamente 7,4 milhões de pessoas trabalhavam ou estudavam em Municípios distintos daqueles onde residiam e, em 2010, este número passou para 11 milhões de pessoas, sendo este tipo de deslocamento realizado mais expressivamente nos Estados de São Paulo e Rio de Janeiro.

Ao analisar os movimentos pendulares por motivo de estudo ou trabalho referentes aos anos de 2000 e 2010, Cunha, Dota e Stoco ( 2013, p. 3) destacam que o crescimento dos movimentos pendulares foi de 5,82% ao ano, enquanto a taxa de crescimento anual da população das Regiões Metropolitanas foi de 1,1% no mesmo período, ou seja, a população tem se deslocado muito mais do que a própria população tem aumentado.

---

<sup>12</sup> Dado retirado do site: <http://memoria.ibge.gov.br/sinteses-historicas/historicos-dos-censos/censos-demograficos.html>. Consultado em 02 de março de 2016.

## 4 CARACTERIZAÇÃO SOCIOECONÔMICA DA ÁREA DE ESTUDO

Nesta seção, com base nos dados do IBGE (2010), Fundação Seade (2012), MEC (2015) e Atlas do Desenvolvimento Humano (2010), foram elaborados gráficos e tabelas que abordaram informações socioeconômicas referentes a todas as cinco Sub-Regiões existentes na RMVPLN, assim como para os oito Municípios que fazem parte da Sub-Região 1.

A compreensão da dinâmica socioeconômica torna-se fundamental para o entendimento do modo como aos deslocamentos pendulares, no que se refere à intensidade e direção dos fluxos, ocorrem na RMVPLN.

### 4.1 Aspectos Gerais da RMVPLN

A RMVPLN foi instituída pelo governo do estado de São Paulo em 09 de janeiro de 2012, por meio da Lei Complementar nº 1.166/2012. Localiza-se no extremo leste do estado de São Paulo, sendo composta por 39 Municípios agrupados em 5 sub-Regiões, cujas cidades-sede são: São José dos Campos, Taubaté, Guaratinguetá, Cruzeiro e Caraguatatuba (Figura 1 e Tabela 1).

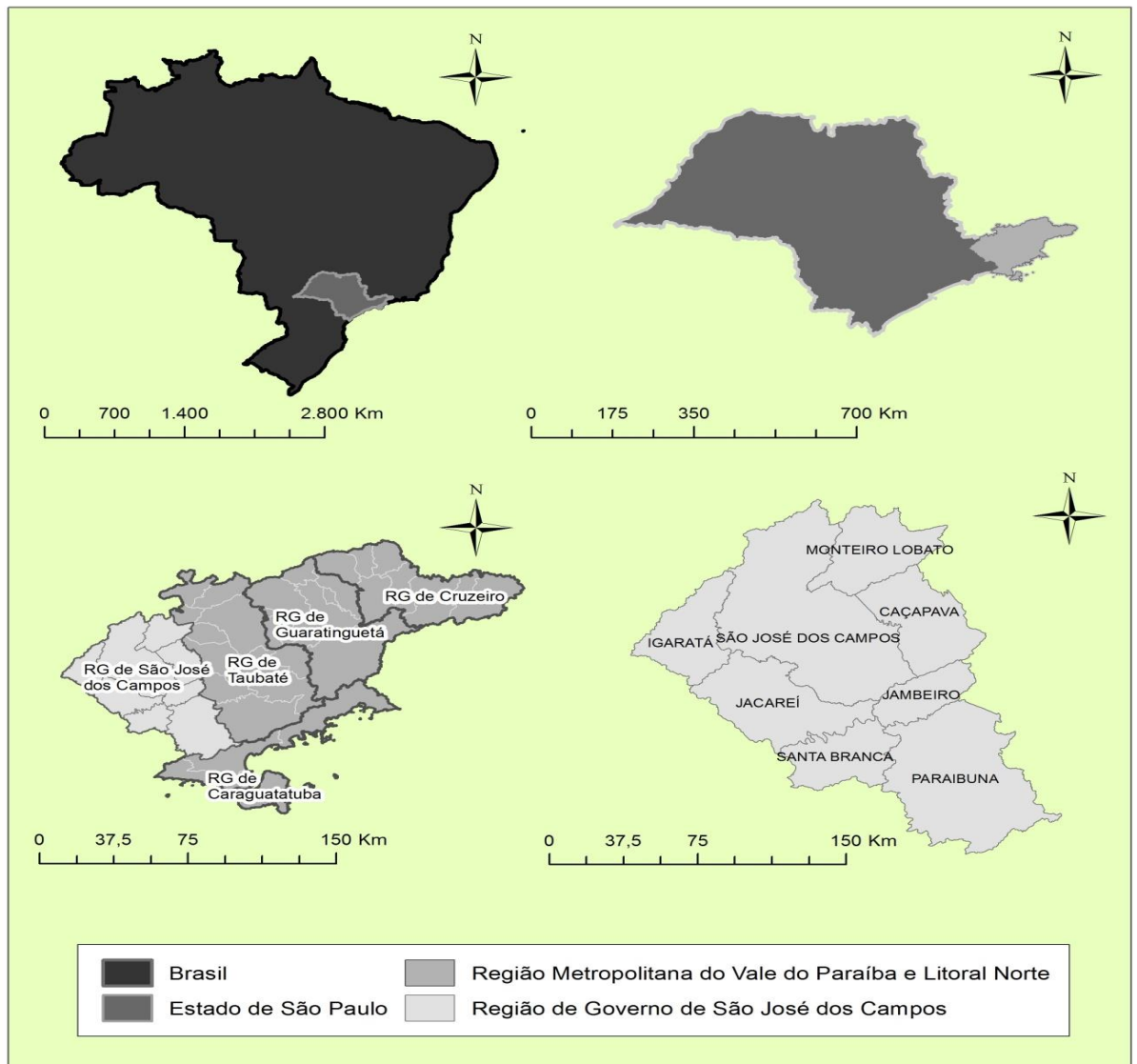
Tabela 1- Sub-Regiões, Região de Governo e Municípios que compõem a RMVPLN.

<b>Sub-Regiões</b>	Sub-Região 1	Sub-Região 2	Sub-Região 3	Sub-Região 4	Sub-Região 5
<b>Região de Governo</b>	São José dos Campos	Taubaté	Guaratinguetá	Cruzeiro	Caraguatatuba
<b>Municípios que compõem a Sub-Região</b>	Caçapava, Igaratá, Jacareí, Jambeiro, Monteiro Lobato, Paraibuna, Santa Branca e São José dos Campos.	Campos do Jordão, Lagoinha, Natividade da Serra, Pindamonhangaba, Santo Antonio do Pinhal, São Bento do Sapucaí, São Luiz do Paraitinga, Taubaté, Tremembé e Redenção da Serra.	Aparecida, Cachoeira Paulista, Canas, Cunha, Guaratinguetá, Lorena, Piquete, Potim e Roseira.	Arapeí, Areias, Bananal, Cruzeiro, Lavrinhas, Queluz, São José do Barreiro e Silveiras.	Caraguatatuba, Ilhabela, São Sebastião e Ubatuba.

Fonte: Autora.



Figura 1 - Localização da RMVPLN com foco na Sub-Região 1.



Fonte: Adaptado do IBGE, 2010.

Juntos estes 39 Municípios ocupam 16.268 quilômetros quadrados, o que corresponde a 6,5% do território paulista. Dados do IBGE mostram que em 2000 a RMVPLN possuía 1.992.110 habitantes e, em 2010, com um crescimento de 12,03% a população total chegou a 2.264.594 habitantes.

A RMVPLN é cortada em toda a sua extensão pela Rodovia Eurico Gaspar Dutra (BR- 116) e observa-se que dentre os Municípios localizados no eixo desta mesma Rodovia, houve o desenvolvimento da produção industrial, com predominância dos setores automobilísticos, aeronáutico, aeroespacial e bélico.

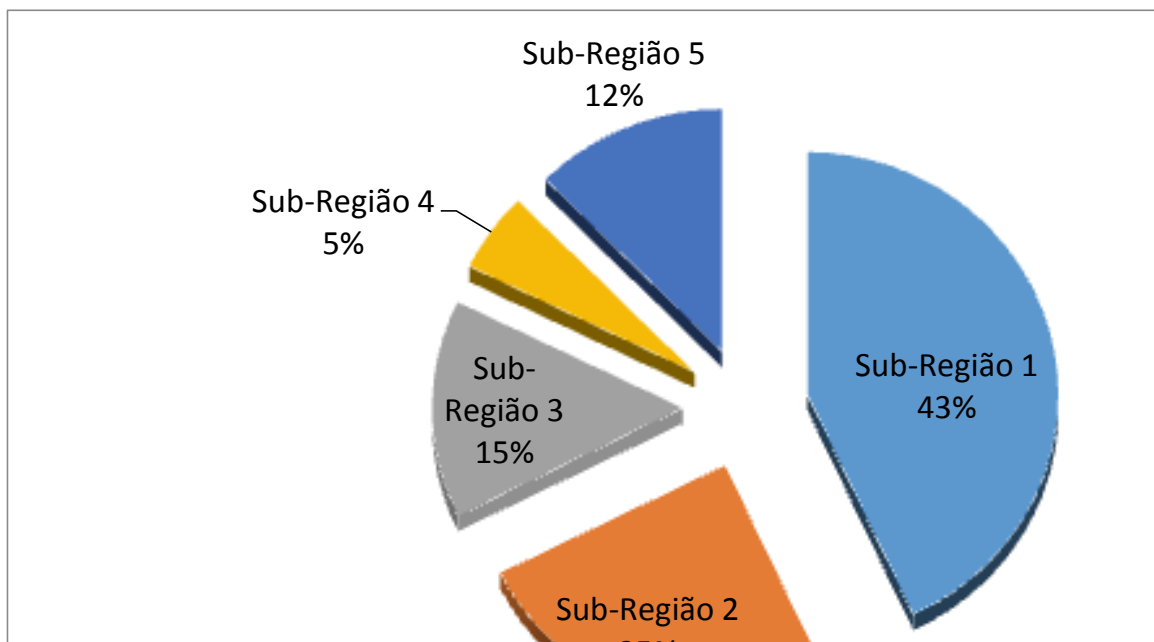
A Rodovia Dutra (BR-116) é a principal conexão rodoviária com as Regiões Metropolitanas do Rio de Janeiro e São Paulo, sendo que o acesso à Região Metropolitana de

São Paulo também pode ser feito pelas Rodovias Carvalho Pinto (SP-70) /Ayrton Senna (SP-70). O acesso ao Litoral Norte pode ser feito pela Oswaldo Cruz (SP-125) ou Rodovia dos Tamoios (SP-099), sendo que esta última tem intersecção com a Via Dutra, Rodovias Carvalho Pinto e Rio-Santos (BR-101). Para Campos do Jordão, o acesso é possível por duas Rodovias, sendo estas: Monteiro Lobato (SP-50) e Floriano Rodrigues Pinheiro (SP-123). E a conexão entre o Vale do Paraíba e a Região Metropolitana de Campinas ocorre pela Rodovia Dom Pedro I (SP-65).

#### 4.1.2 População Total, Urbana e Rural da RMVPLN

Em 2010, do total de 2.264.594 pessoas que viviam na RMVPLN, considerando população urbana e rural, 43% ou 975.338 pessoas residiam na Sub-Região 1. Na Sub-Região 2 residiam 557.197 moradores. A Sub-Região 3 abrigava um total de 329.061 pessoas, enquanto a Sub-Região 4, com 121.219 habitantes ou 5% do total da RMVPLN era a menos populosa. No mesmo ano, na Sub-Região 5, residiam 281.779 munícipes (Gráfico 1).

Gráfico 1 - Distribuição (%) da População Total da RMVPLN, segundo as Sub-Regiões – 2010.



Fonte: Adaptado do IBGE, 2010.

Ainda considerando o total de 2.264.594 habitantes da RMVPLN em 2010, 2.131.296 pessoas residiam em áreas urbanas, correspondendo a 78,87% da população, enquanto 133.298 pessoas ou 21,13% do total viviam em áreas rurais.

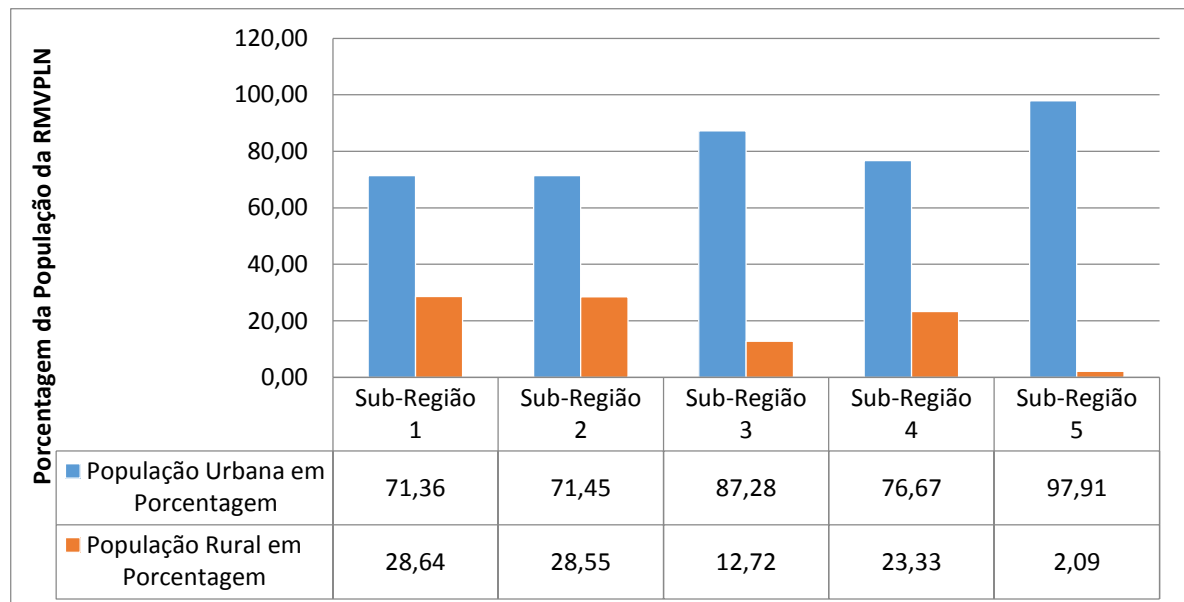
Os dados mostram que a Sub-Região 5 possuía em 2010 a maior população urbana em relação as demais Sub-Regiões. Do total de 281.779 habitantes, 274.691 ou 97,91% residiam em áreas urbanas. Apesar de concentrar a maior população da RMVPLN, a Sub-Região 1 com 975.338 habitantes, segundo os mesmos dados, é a que possuía em 2010 a maior população rural, correspondendo a 48.692 pessoas ou 28,64% do total (Tabela 2, Gráfico 2).

Tabela 2 - Dados demográficos população total, população urbana e população rural Sub-Regiões (IBGE, 2010).

Sub-Regiões	Sub-Região 1	Sub-Região 2	Sub-Região 3	Sub-Região 4	Sub-Região 5
População Total	975.338	557.197	329.061	121.219	281.779
População Urbana	926.646	522.022	299.279	108.658	274.691
População Rural	48.692	35.175	29.782	12.561	7.088

Fonte: Adaptado do IBGE, 2010.

Gráfico 2 - Distribuição (%) da População Urbana e Rural na RMVPLN, segundo as Sub-Regiões -2010.



Fonte: Adaptado do IBGE, 2010.

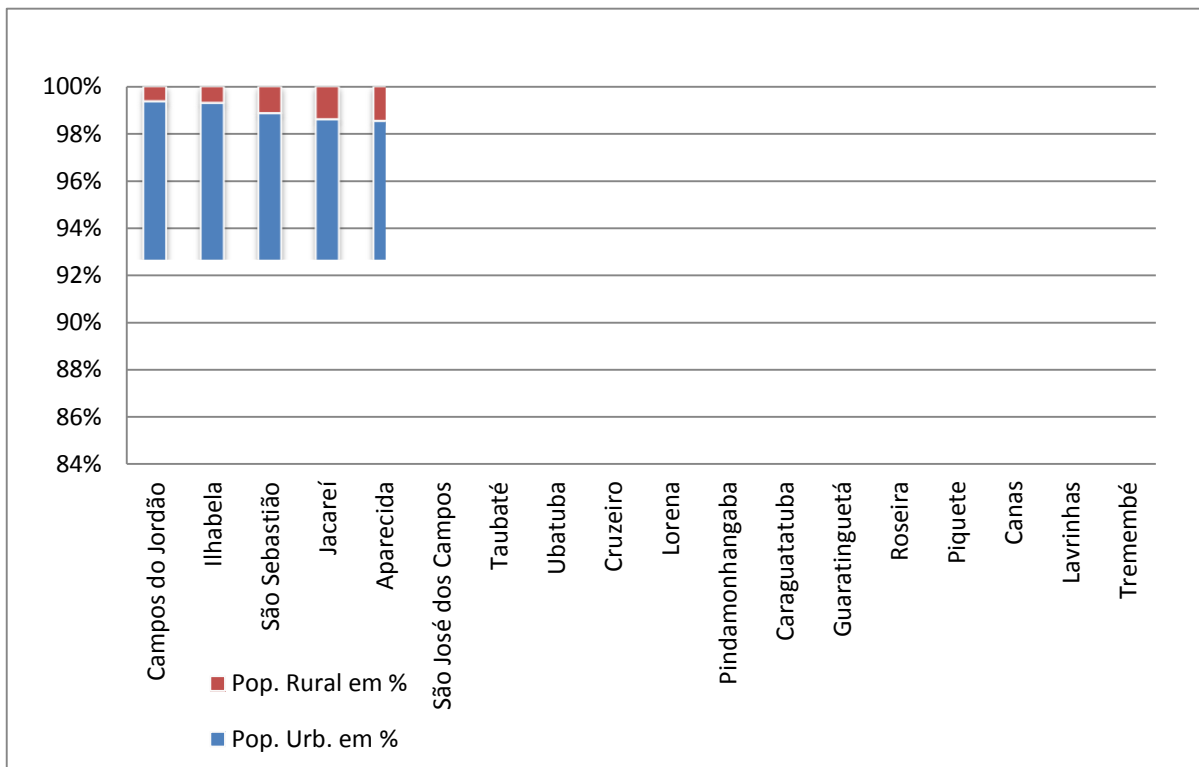
Do total de pessoas que habitavam as áreas rurais nas Sub-Regiões, 48.692 pessoas localizavam-se na Sub-Região 1; enquanto 35.175 pessoas estavam na Sub-Região 2. Na Sub-

Região 3 havia um total de 29.782 pessoas que encontravam-se morando em áreas rurais. A Sub-Região 4 possuía 12.561 pessoas habitando essas áreas e a Sub-Região 5 apresentava um total de 7.088 pessoas nas áreas rurais.

Conforme é possível observar no gráfico 3, dentre os 39 Municípios que compõem a RMVPLN, 18 possuem taxas de urbanização superiores a 90%. Porém, mesmo São José dos Campos apresentando a maior população urbana, 617.106 habitantes – está na sexta posição em relação aos demais Municípios.

Dos Municípios com taxa de urbanização superior a 90%, Campos do Jordão era o que mais se destacava em 2010, sendo que 99,38% da população vivia nas áreas urbanas. Em ordem decrescente os seguintes Municípios apresentavam-se com a maior porcentagem da população que vivia em áreas urbanas: Ilhabela (99,31%), São Sebastião (98,87%), Jacareí (98,62%), Aparecida (98,55%), São José dos Campos (97,96%), Taubaté (97,84%), Ubatuba (97,60%), Cruzeiro (97,45%), Lorena (97,14%), Pindamonhangaba (96,40%), Caraguatatuba (95,87%), Guaratinguetá (95,26%), Roseira (94,97%), Piquete (93,66%), Canas (92,82%), Lavrinhas (91,79%) e Tremembé (90,12%).

Gráfico 3 - Taxa de urbanização (%) dos Municípios da RMVPLN – 2010.



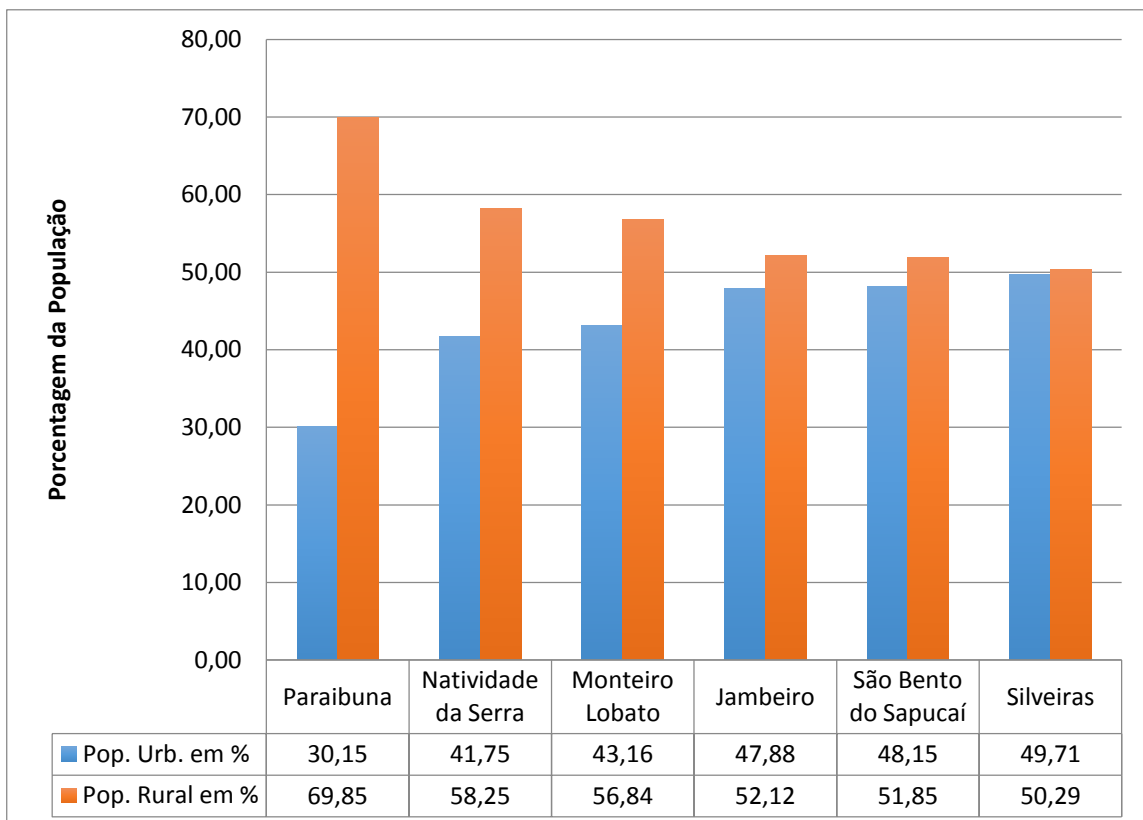
Fonte: Adaptado do IBGE, 2010.

Dentre os Municípios da RMVPLN que tinham maior destaque em termos de população rural em 2010 (Gráfico 4), 6 Municípios apresentavam porcentagem superior a 50%. Dos 17.388 habitantes de Paraibuna, 69,85% compunha a população rural, seguido de Natividade da Serra (58,25%), Monteiro Lobato (56,84%), Jambeiro (52,12%), São Bento do Sapucaí (51,85%) e Silveiras (50,29%).

Considerando apenas a população rural dos Municípios representados no gráfico 4, tem-se: Paraibuna com 12.146 habitantes nessas áreas; Natividade da Serra com 3.890 pessoas; Monteiro Lobato com 2.342 pessoas; Jambeiro com 2.788 pessoas; São Bento do Sapucaí com 5.428 pessoas e por fim, Silveiras com 2.913 pessoas que habitavam áreas rurais em 2010.

No ano de 2012, o PIB do estado de São Paulo foi de R\$ 1.408.903,87 trilhão de reais e o PIB da RMVPLN foi de R\$ 65.644,36 bilhões de reais, equivalendo a 0,0047 % do PIB estadual.

Gráfico 4 - Municípios da RMVPLN com maior População Rural em % - 2010.

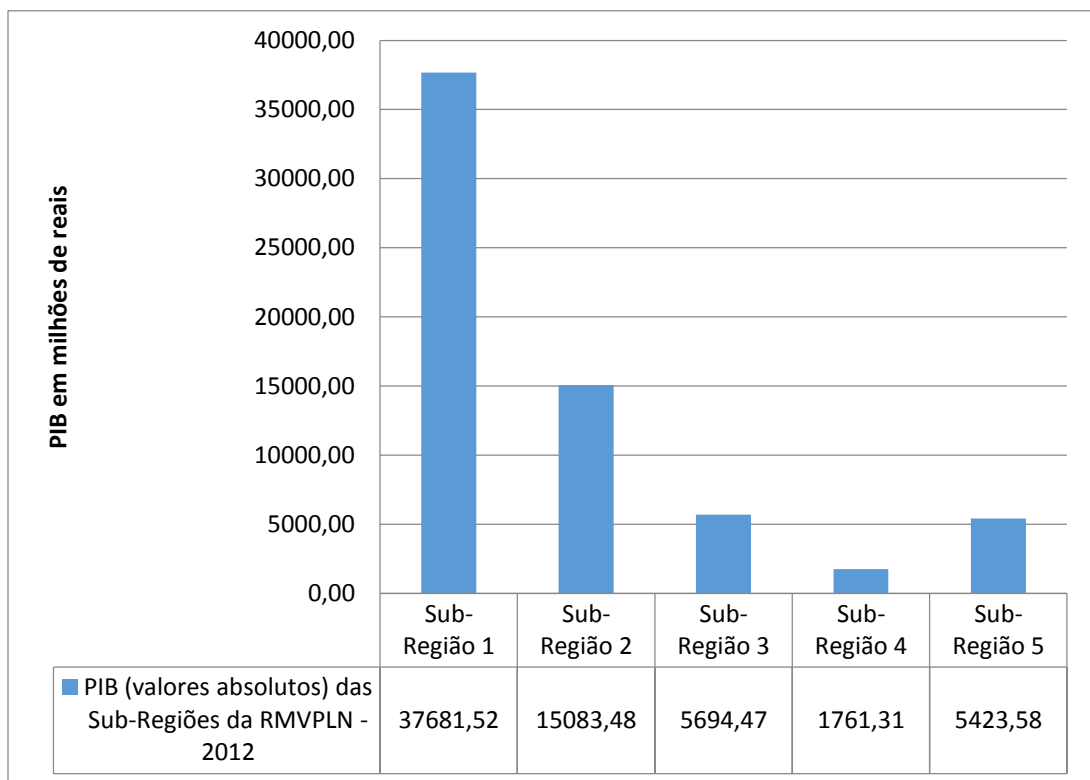


Fonte: Adaptado do IBGE, 2010.

### 4.1.3 Produto Interno Bruto da RMVPLN

Na RMVPLN, a Sub-Região 1 foi a de maior participação no PIB total. O valor de R\$ 37.681,52 bilhões, correspondeu a 57% do total alcançado pela Região. Esta significativa participação da Sub-Região 1 é justificada se considerado que a mesma concentra abundante estrutura industrial baseada em alta tecnologia e apresenta elevada produção de pesquisa científica e tecnológica. O menor PIB foi o da Sub-Região 4, com R\$ 1.761,31 bilhão de reais. Os Municípios desta Sub-Região apresentam economias baseadas na indústria e no comércio de pequeno porte e, também, se destacam na Região pelo turismo ecológico (Gráfico 5).

Gráfico 5 - PIB (valores absolutos) por Sub-Região da RMVPLN - 2012.



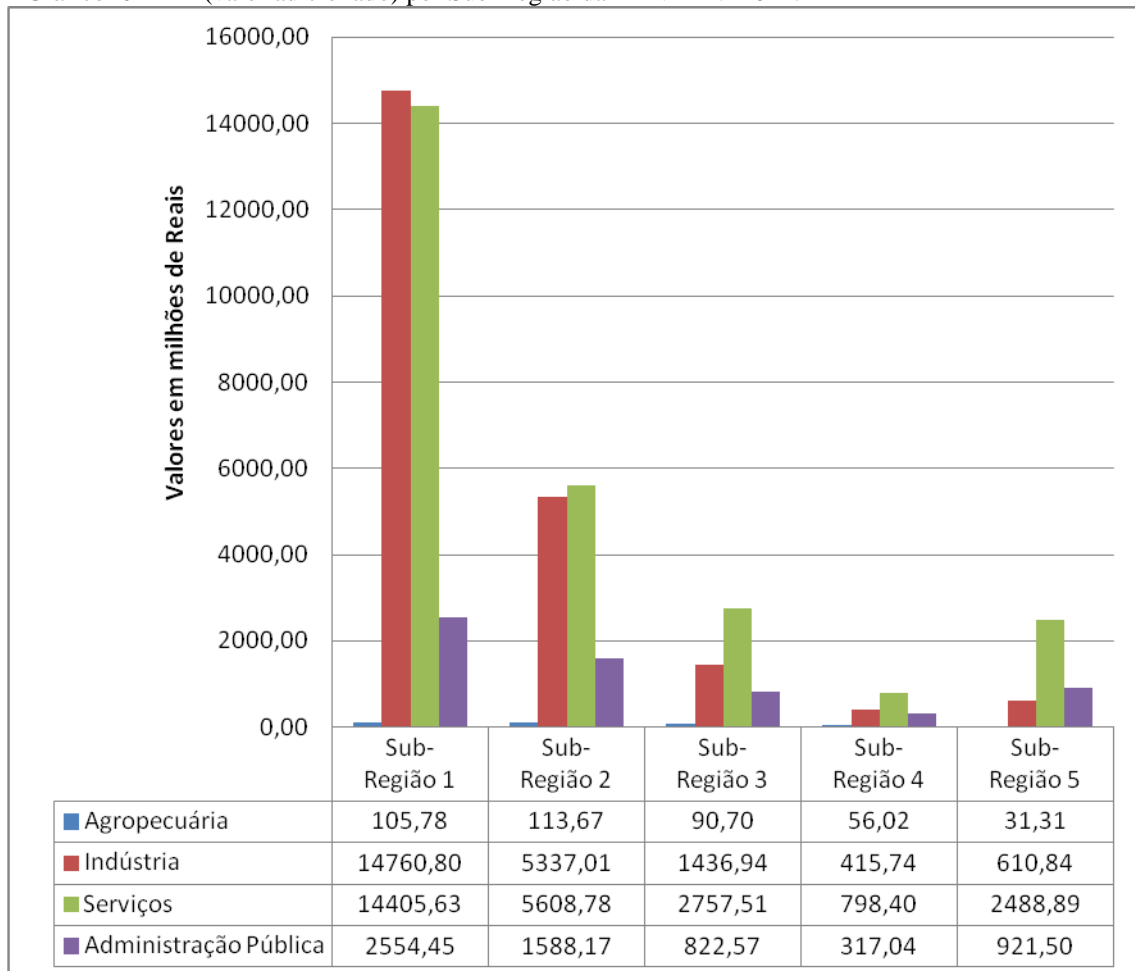
Fonte: Adaptado de IBGE, 2010.

Considerando o PIB das demais Sub-Regiões da RMVPLN, a Sub-Região 2 obteve o equivalente à 15.083,48 bilhões, enquanto a Sub-Região 3 obteve 5.694,47 bilhões. A Sub-

Região 5 obteve em 2012 um PIB equivalente a 5.423,58 milhões, ocupando a penúltima posição neste *ranking*, atrás apenas do PIB da já citada Sub-Região 4.

Em relação ao PIB das Sub-Regiões da RMVPLN no ano de 2012, o gráfico 6 demonstra que a Sub-Região 1, como mencionado anteriormente, obteve maior destaque geral no PIB da Região, sendo mais expressivos os setores da indústria e de serviços<sup>13</sup>, nesta ordem. Juntos, obtiveram um PIB de R\$ 29.166, 43 milhões de reais, o que equivale a 77% do PIB total desta Sub-Região.

Gráfico 6 - PIB (valor adicionado) por Sub-Região da RMVPLN- 2012.



Fonte: Adaptado de Fundação Seade; IBGE, 2010.

Em relação à somatória dos setores de indústria e serviços das quatro Sub-Regiões restantes (2, 3, 4 e 5) tinha-se o valor de R\$ 19.454,11 milhões de reais, um valor que

<sup>13</sup> O setor terciário, ou setor de serviços, engloba as atividades de comércio e serviços de produtos e que de acordo com pesquisas recentes do IBGE, IPEA e SEBRAE, tem sido o que mais emprega desde os últimos anos.

corresponde a apenas 66,7 % do total que somente a Sub-Região 1 obteve a somatória entre os setores de indústria e serviços.

#### ***4.1.4 As desigualdades socioeconômicas na RMVPLN***

Para mensurar quantitativamente as desigualdades socioeconômicas existentes em toda a extensão da RMVPLN foram utilizados os índices disponíveis no *site* do Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil (2010), relacionados à porcentagem de pessoas pobres<sup>14</sup>, extremamente pobres<sup>15</sup> e vulneráveis à pobreza<sup>16</sup>, que viviam com renda igual ou inferior à R\$ 255,00 em 2010, quando o salário mínimo era de R\$ 510,00.

Com o objetivo de analisar o nível de desenvolvimento econômico da RMVPLN, também com base nos dados existentes no *site* do Atlas de Desenvolvimento Humano no Brasil (2010), foi possível observar a Renda da Média da População sobre a Renda *per capita* daqueles que eram pobres, vulneráveis à pobreza ou extremamente pobres nas Sub-Regiões da RMVPLN. Comparando estes dados com o Índice de Gini, usado para medir a desigualdade social num determinado lugar, juntamente com o IDHM dos Municípios, observou-se a variedade socioeconômica no interior das próprias Sub-Regiões.

##### ***4.1.4.1 Índices de pobreza, extremamente pobres e de vulneráveis à pobreza na RMVPLN por Sub-Região***

Em relação à porcentagem total de pessoas que viviam com uma renda igual ou inferior à R\$ 255,00 na RMVPLN em 2010, conforme demonstra o gráfico 7, a Sub-Região 4

---

<sup>14</sup> O percentual de pessoas pobres é a proporção dos indivíduos com renda domiciliar *per capita* igual ou inferior a R\$ 140,00 mensais, em agosto de 2010. O universo de indivíduos é limitado àqueles que vivem em domicílios particulares permanentes.

<sup>15</sup> O percentual de pessoas extremamente pobres é a proporção dos indivíduos com renda domiciliar *per capita* igual ou inferior a R\$ 70,00 mensais, em agosto de 2010. O universo de indivíduos é limitado àqueles que vivem em domicílios particulares permanentes.

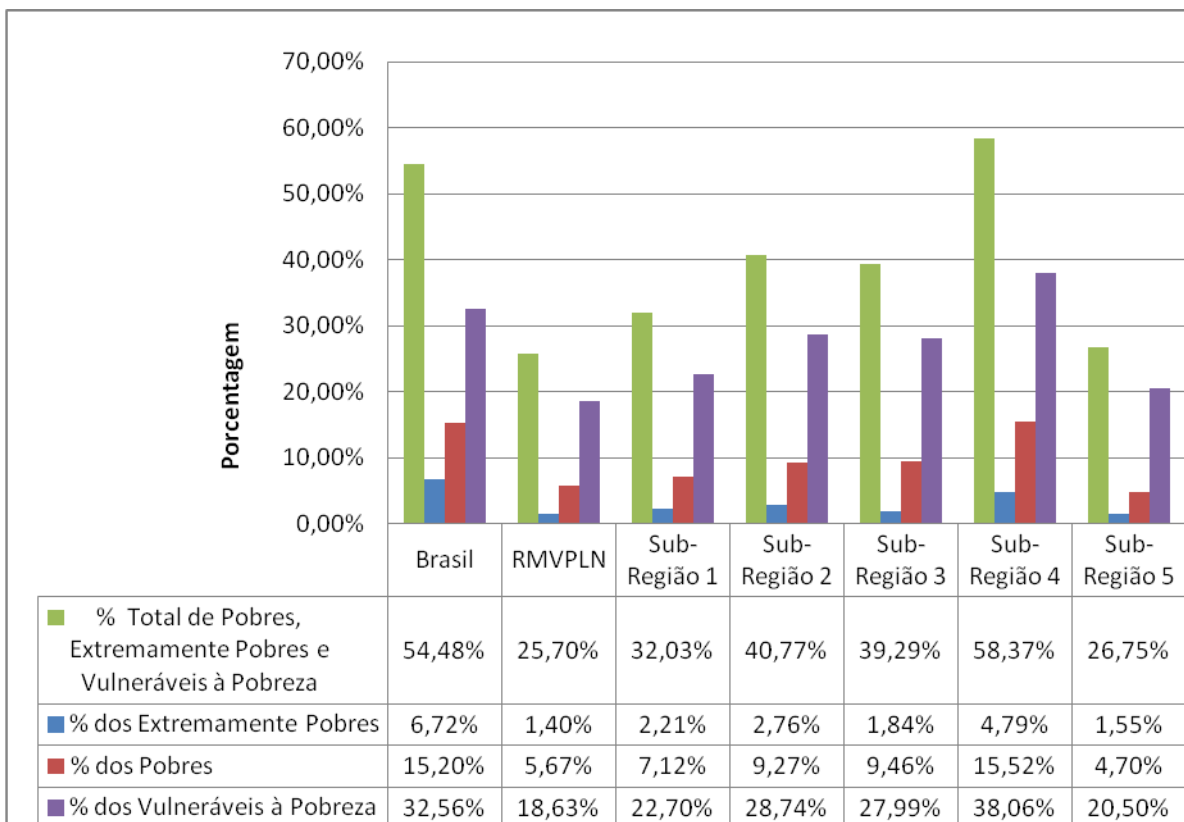
<sup>16</sup> O percentual de pessoas vulneráveis a pobreza é a proporção dos indivíduos com renda domiciliar *per capita* igual ou inferior a R\$ 255,00 mensais, em agosto de 2010, equivalente a 1/2 salário mínimo nessa data. O universo de indivíduos é limitado àqueles que vivem em domicílios particulares permanentes.



apresentava maior porcentagem de pessoas nessas condições, sendo que dos 58,37 % totais, havia 5.806 pessoas (4,79 %) que viviam na extrema pobreza, 18.813 pessoas (15,52 %) que viviam na pobreza e 46.135 pessoas (38,06 % da população) que estava vulnerável à pobreza. Ou seja, considerando que o valor do salário mínimo em 2010 era de R\$ 510,00, havia 70.754 pessoas que viviam nestas condições na Sub-Região 4.

Porém, ao analisar a Sub-Região 1, que possuía um total de 975.338 habitantes em 2010, constata-se um percentual total de 32,03 % de pessoas que viviam em condições de pobreza, extrema pobreza ou que eram vulneráveis à pobreza. Portanto, tem-se um resultado total de 312.399 pessoas que se inseriam nessas características, dentre as quais, 21.554 pessoas eram consideradas extremamente pobres (2,21%); 69.444 pessoas eram pobres (7,12%) e 221.401 pessoas estavam vulneráveis à pobreza (22,7%), ou seja, um número consideravelmente maior do que o total da população que habitava a Sub-Região 4 no mesmo ano.

Gráfico 7 - (%) Pessoas Pobres, Extremamente Pobres e Vulneráveis à Pobreza por Sub-Região da RMVPLN – 2010.



Fonte: Adaptado de Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil, 2010.

Ainda com base no gráfico 7, é possível observar que a Sub-Região 5 era a que tinha a menor porcentagem total de pessoas que viviam em condição de pobreza, extrema pobreza

ou de vulnerabilidade à pobreza. Em 2010 – 26,65 % da população vivia nessas condições, o que representava um total de 75.094 habitantes que viviam com uma renda domiciliar *per capita* igual ou inferior a R\$ 255,00 mensais na Sub-Região 5.

Em relação à Sub-Região 2, dentre as 557.197 pessoas que lá moravam, 227.168 pessoas encontravam-se na linha da pobreza ou abaixo dela, sendo que 15.378 pessoas estavam na faixa dos extremamente pobres, 51.652 pessoas eram consideradas pobres e 160.138 pessoas estavam vulneráveis à pobreza.

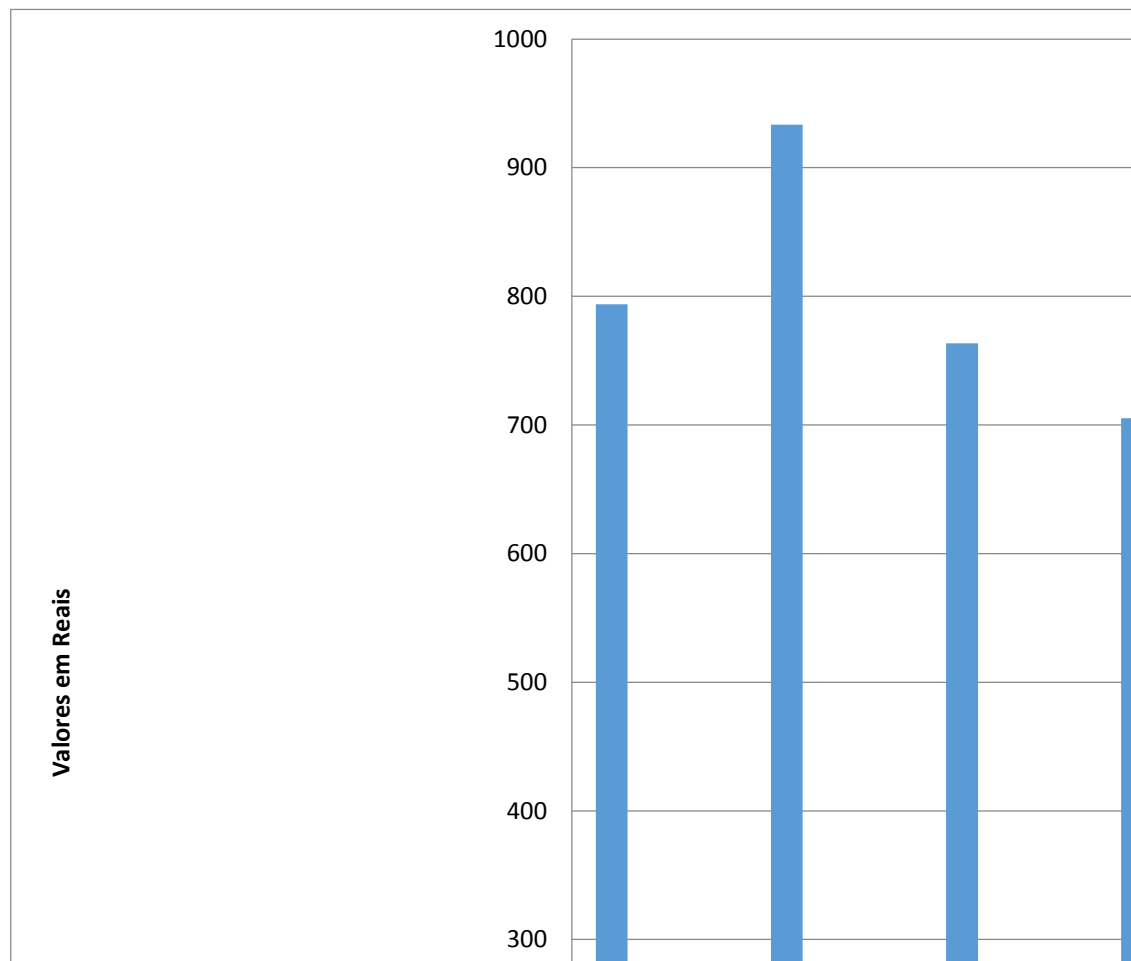
Em 2010 na Sub-Região 3, viviam 129.287 pessoas com uma renda *per capita* igual ou inferior à RS 255,00, sendo que 6.054 pessoas eram consideradas extremamente pobres, 31.129 pessoas localizavam-se na faixa da pobreza e 92.104 pessoas estavam vulneráveis à pobreza.

#### 4.1.4.2 Renda *per capita* por Sub-Região da RMVPLN

Em 2010, a renda *per capita*<sup>17</sup> da RMVPLN era de R\$ 933,37 (gráfico 8), enquanto a do Brasil era de R\$ 793,87, ou seja, a renda da Região era 15 % superior à do país.

---

<sup>17</sup> Razão entre a somatória da renda de todos os indivíduos residentes em domicílios particulares permanentes e o número total desses indivíduos. Valores em reais de 01/agosto de 2010.

Gráfico 8 - Renda *per capita* (%) por Sub-Região da RMVPLN- 2010

Fonte: Adaptado de Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil, 2010.

Ainda com base no gráfico 8, observa-se que a Sub-Região 5 era em 2010 a que possuía a maior renda *per capita* da RMVPLN, no valor de R\$ 802,39, e apresentava a menor renda *per capita* dos extremamente pobres, que possuíam uma média de R\$ 31,41; enquanto a Sub-Região 4 apresentava uma renda *per capita* de R\$ 524,83, representando assim a menor renda de toda a RMVPLN, uma vez que a mesma Sub-Região 4 também possuía a menor renda *per capita* dos pobres e dos vulneráveis à pobreza, representando R\$ 85,62 e R\$ 156,07 respectivamente.

A Sub-Região 1 possuía em 2010 uma renda *per capita* igual ou superior a R\$763,42; no entanto, observando as informações contidas nos gráficos 7 e 8, havia 312.399 pessoas que possuíam uma renda *per capita* igual ou inferior à R\$ 173,21 na Sub-Região 1. Observando que o total da população desta Sub-Região era de 975.338 pessoas, pode-se considerar a renda *per capita* de R\$ 763,42 para apenas 67,97% da população, em detrimento daqueles 32,03% que possuíam renda *per capita* igual ou inferior à R\$ 173, 21.

Na Sub-Região 2, apenas 59,23 % da população possuía uma renda *per capita* superior ou igual à R\$ 705, 29, enquanto 40,77% da população vivia com uma renda *per capita* igual ou superior à RS 168,90. Enquanto que na Sub-Região 3, o equivalente a 60,71% da população recebia em 2010 uma renda *per capita* igual ou superior à RS659,12, sendo que 39,29 % da população possuía renda *per capita* igual ou inferior à R\$ 170,44.

#### *4.1.4.3 População da RMVPLN de 18 anos ou mais em Idade Economicamente Ativa e Ocupada, Economicamente Ativa e Desocupada e Economicamente Inativa*

Com base nos dados contidos no Atlas de Desenvolvimento Humano no Brasil, constata-se que das 2.264.594 que habitavam a RMVPLN, 1.123.792 eram economicamente ativas<sup>18</sup> ocupadas; 126.297 pessoas encontravam-se em atividade economicamente ativa, porém estavam desocupadas<sup>19</sup> e 391.858 pessoas eram economicamente inativas<sup>20</sup>.

Em 2010, conforme informações contidas no gráfico 9 existiam 1.641.947 pessoas com idade igual ou superior a 18 anos, representando 72,51% de toda a população da

---

<sup>18</sup> De acordo com a classificação do IBGE, as pessoas economicamente ativas representam o potencial de mão de obra com que pode contar o setor produtivo, isto é, a população ocupada e a população desocupada, assim definidas: população ocupada - aquelas pessoas que, num determinado período de referência, trabalharam ou tinham trabalho mas não trabalharam (por exemplo, pessoas em férias).

As pessoas ocupadas são classificadas em:

Empregados - aquelas pessoas que trabalham para um empregador ou mais, cumprindo uma jornada de trabalho, recebendo em contrapartida uma remuneração em Dinheiro ou outra forma de pagamento (moradia, alimentação, vestuário, etc.). Incluem-se, entre as pessoas empregadas, aquelas que prestam serviço militar obrigatório e os clérigos.

Os empregados são classificados segundo a existência ou não de carteira de trabalho assinada.

a. Conta Própria - aquelas pessoas que exploram uma atividade econômica ou exercem uma profissão ou ofício, sem empregados.

b. Empregadores - aquelas pessoas que exploram uma atividade econômica ou exercem uma profissão ou ofício, com auxílio de um ou mais empregados.

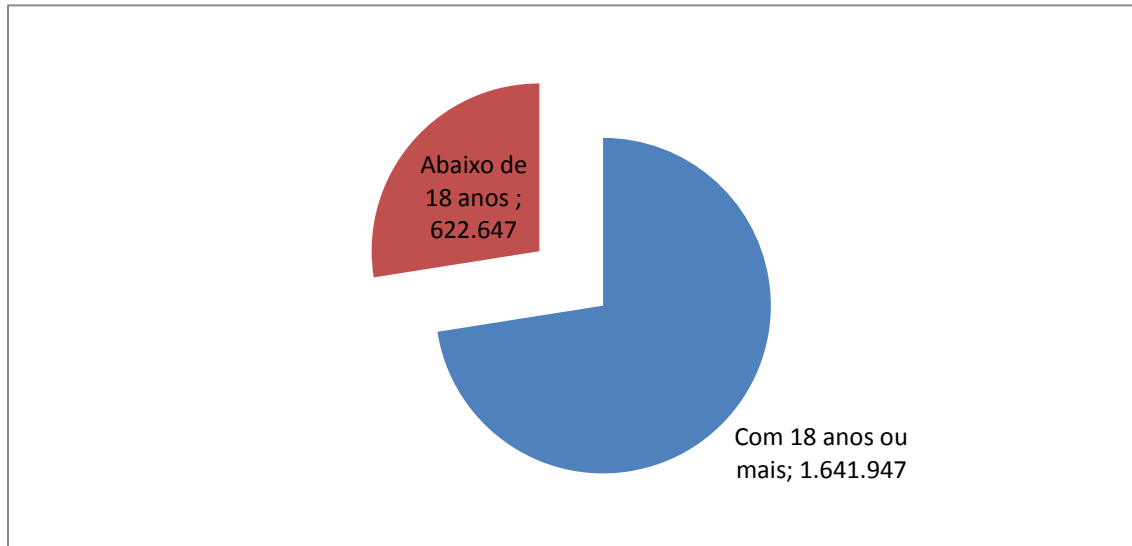
c. Não Remunerados - aquelas pessoas que exercem uma ocupação econômica, sem remuneração, pelo menos 15 horas na semana, em ajuda a membro da unidade domiciliar em sua atividade econômica, ou em ajuda a instituições religiosas, beneficentes ou de cooperativismo, ou, ainda, como aprendiz ou estagiário.

<sup>19</sup> O IBGE considera como população desocupada - aquelas pessoas que não tinham trabalho, num determinado período de referência, mas estavam dispostas a trabalhar, e que, para isso, tomaram alguma providência efetiva (consultando pessoas, jornais, etc.).

<sup>20</sup> Para o IBGE as pessoas consideradas economicamente inativas são as não classificadas como ocupadas ou desocupadas.

RMVPLN, que como já mencionado, era de 2.264.594 habitantes. A população com menos de 18 anos de idade era igual a 622.647 pessoas, correspondendo a 27,49% da população<sup>21</sup>.

Gráfico 9 - População total da RMVPLN com idade menor e maior de 18 anos- 2010.



Fonte: Adaptado de Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil, 2010.

A Sub-Região 5, que tinha 281.779 habitantes, possuía a maior população economicamente ativa ocupada da RMVPLN em 2010, com 74,85% da população, totalizando 145.092 indivíduos, com 18 anos ou mais nestas condições, enquanto a Sub-Região 4 que tinha 121.219 habitantes, possuía a menor porcentagem desta população, com 61,98% da população economicamente ativa e ocupada, representada por um total de 55.612 pessoas (Gráfico 10).

Em contrapartida, a Sub-Região 4 detinha a maior população economicamente ativa desocupada o que representava 7,81% da população, em um total de 8.148 pessoas nestas condições e a Sub-Região 1, com 975.338 habitantes, possuía a menor porcentagem de pessoas em idade economicamente ativa e desocupadas, representado por 6,26% da população, totalizando 53.927 pessoas (Gráfico 10).

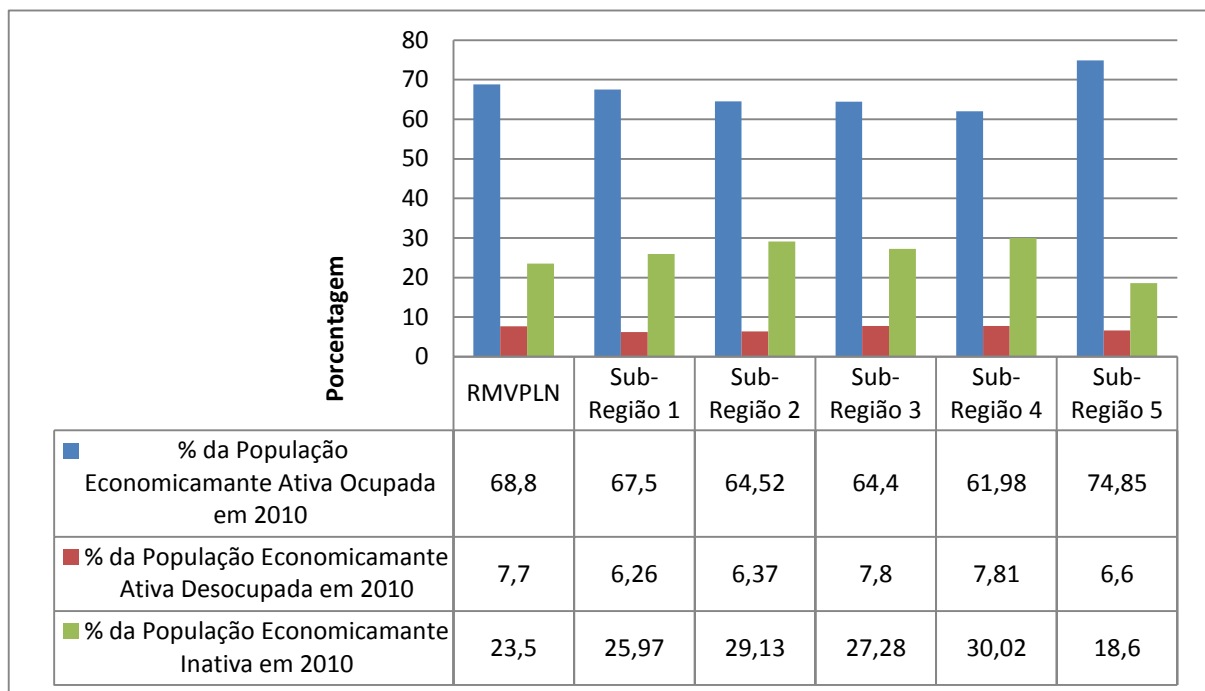
Das 391.858 pessoas que eram economicamente inativas em toda a RMVPLN em 2010, a maior porcentagem pertencia à Sub-Região 4, representada por 30,02 % da população, totalizando 23.783 pessoas. Nesta mesma categoria encontrava-se na Sub-Região 5 a menor porcentagem da população, com 18,6%, representadas por 39.350 pessoas.

<sup>21</sup> O total da população com idade inferior a 18 anos e igual ou superior a 18 anos foi calculada com base nos dados existentes no Atlas de Desenvolvimento Humano, tendo como base o ano de 2010.

Ainda com base nas informações contidas no gráfico 10, dentre as 557.197 pessoas que moravam na Sub-Região 2 em 2010, havia 64,52% da população que estava economicamente ativa ocupada, totalizando 273.403 pessoas, enquanto na mesma Sub-Região havia 6,37 % da população economicamente ativa desocupada, representada por 30.937 pessoas, enquanto 29,13 % da população era economicamente inativa, ou seja, 99.956 pessoas.

O mesmo gráfico ainda permite observar que na Sub-Região 3 em 2010 havia 64,4 % da população economicamente ativa ocupada, totalizando 156.374 pessoas, enquanto na mesma Sub-Região havia 7,8 % da população economicamente ativa desocupada, ou seja, 19.938 pessoas nestas condições, e 27,28 % da população era economicamente inativa, o que representava 64.758 pessoas dentre os 329.061 habitantes, que em 2010, estavam nesta Sub-Região.

Gráfico 10 - Composição da população ativa e inativa (%) de 18 anos de idade ou mais da RMVPLN por Sub-Região - 2010



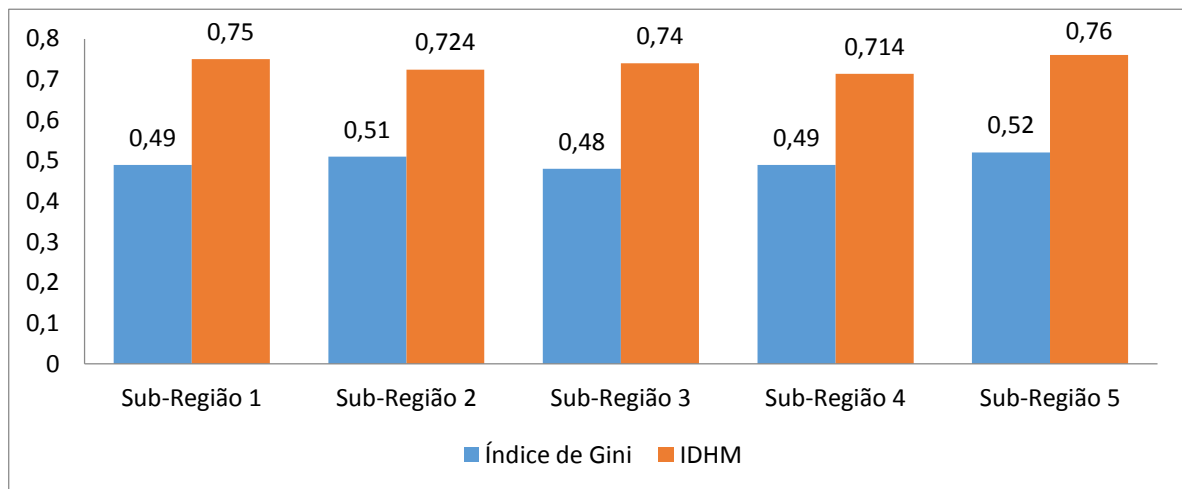
Fonte: Adaptado de Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil, 2010.

#### 4.1.4.4 Índice de Gini e IDHM por Sub-Região da RMVPLN

Em relação ao Índice de Gini<sup>22</sup> (ou Coeficiente de Gini), que mede o grau de concentração de renda entre os 20% mais pobres com os 20% mais ricos, a Sub-Região 5 apresentava o maior índice de desigualdade de toda a RMVPLN em 2010, com 52%, porém, conforme demonstra o gráfico 11, é também ao mesmo tempo a Sub-Região que apresentava o maior Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM)<sup>23</sup>.

Os dados do Gráfico 11 ainda demonstram que a Sub-Região 2 apresenta 51% de desigualdade entre as rendas da RMVPLN, seguida em terceiro lugar pelas Sub-Regiões 1 e 4, com 49 % do índice de desigualdade. No entanto, a Sub-Região 3, que possui o melhor Índice de Gini, é a terceira Sub-Região com o melhor Índice de Desenvolvimento Humano, ficando atrás das Sub-Regiões 5 e 1, respectivamente.

Gráfico 11 - Índice de Gini e IDHM da RMVPLN – 2010.



Fonte: Adaptado de Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil, 2010.

<sup>22</sup> O Índice de Gini foi criado pelo matemático italiano Conrado Gini e é um instrumento para medir o grau de concentração de renda em determinado grupo. Este aponta a diferença entre os rendimentos dos mais pobres e dos mais ricos. Numericamente, varia de zero a um (alguns apresentam de zero a cem). O valor zero representa a situação de igualdade, ou seja, todos têm a mesma renda. O valor um (ou cem) está no extremo oposto, isto é, uma só pessoa detém toda a riqueza. Na prática, o Índice de Gini costuma comparar os 20% mais pobres com os 20% mais ricos.

<sup>23</sup> O índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM) é uma medida composta de indicadores de três dimensões do desenvolvimento humano: longevidade, educação e renda. O índice varia de 0 a 1. Quanto mais próximo de 1, maior o desenvolvimento humano.

#### *4.1.4.5 Instituições de Ensino Básico e Ensino Superior por Sub- Região na RMVPLN em 2015*

Dados contidos na página do Ministério da Educação em outubro de 2015, mostravam que na RMVPLN encontram-se instaladas 2.367 instituições de ensino públicas e privadas direcionadas à Educação Básica, incluindo 907 destinadas ao nível Pré-escolar; 1.076 referentes ao Ensino Fundamental e 384 instituições voltadas ao Ensino Médio.

Em relação ao número de estabelecimentos de Ensino Básico e Superior no ano de 2015 a Sub-Região 1 possuía a maior oferta de instituições destinadas ao Ensino Básico, totalizando 807 dentre públicas e privadas. Nessa mesma Sub-Região, existiam 54 instituições de Ensino Superior, sendo que 30 eram à distância e 24 eram presenciais (Tabela 3 e Gráfico 12). Estas deveriam atender uma média de 264.089 pessoas que tinham menos que 18 anos e 711.249 pessoas que em 2010 possuíam 18 anos ou mais.

A Sub-Região 2 possuía 590 instituições, entre públicas e privadas, destinadas ao Ensino Básico. Existiam 33 instituições de Ensino Superior, sendo que 18 eram à distância e 15 eram presenciais (Tabela 3 e Gráfico 12). Estas deveriam atender uma média de 152.901 pessoas que tinham menos que 18 anos e 404.296 pessoas que em 2010 possuíam 18 anos ou mais.

Na Sub-Região 3 existia um total de 444 instituições, entre públicas e privadas, que ofereciam o Ensino Básico. Eram ao todo 25 instituições de Ensino Superior, sendo que 16 eram à distância e 09 eram presenciais (Tabela 3 e Gráfico 12). Estas deveriam atender uma média de 87.991 pessoas que tinham menos que 18 anos e 241.070 pessoas que em 2010 possuíam 18 anos ou mais.

A Sub-Região 4 é a que apresentava maior carência de instituições de ensino, tanto básico como superior. Existiam 170 instituições, entre públicas e privadas, que ofereciam o Ensino Básico e 10 instituições destinadas ao Ensino Superior, sendo que 06 eram à distância e 04 eram presenciais (Tabela 3 e Gráfico 12). Estas deveriam atender uma média de 33.676 pessoas que tinham menos que 18 anos e 87.543 pessoas que em 2010 possuíam 18 anos ou mais.

A Sub-Região 5 possuía 343 de instituições de Ensino Básico, entre públicas e privadas. Havia 20 instituições destinadas ao Ensino Superior, sendo que 14 eram à distância

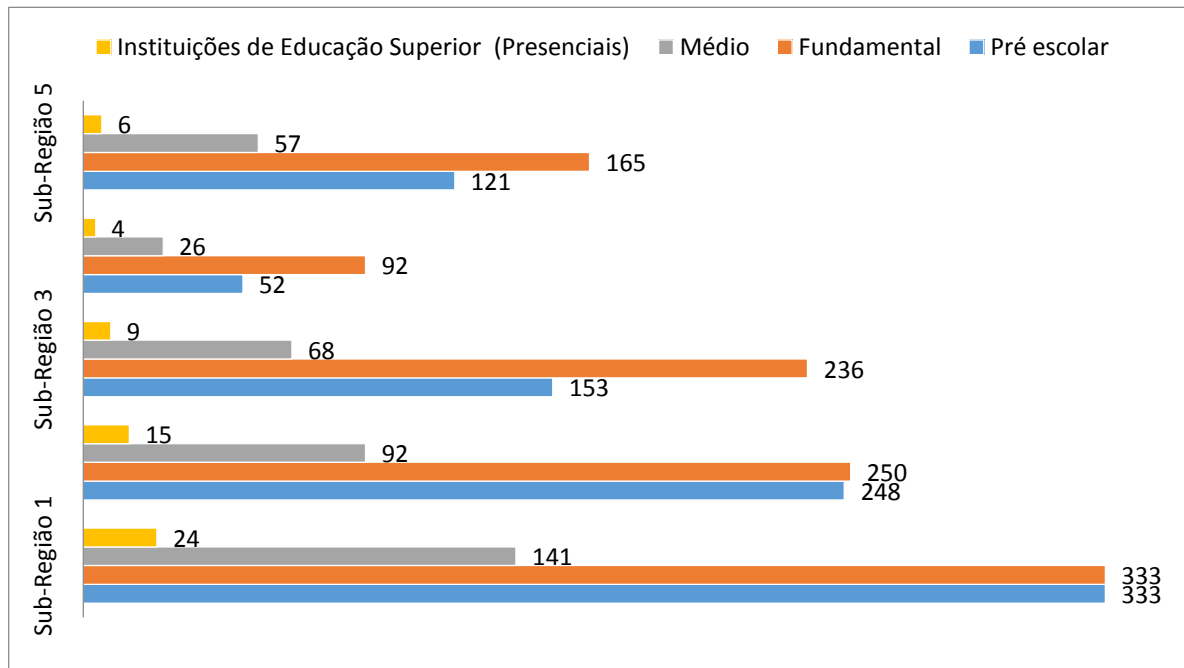


e 06 presenciais. Estas deveriam atender uma média de 83.990 pessoas que tinham menos que 18 anos e 197.789 pessoas que em 2010 possuíam 18 anos ou mais.

Tabela 3 - Quantidade de pessoas por Instituições de Ensino na RMVPLN por Sub-Regiões

Sub- Região	Instituições de Ensino Básico	Quantidade de pessoas abaixo de 18 anos de idade	Quantidade de Pessoas com menos de 18 anos por Instituição de Ensino Básico	Instituições Presenciais de Ensino Superior Presencial	Quantidade de pessoas com 18 anos de idade ou mais	Quantidade de Pessoas com idade igual ou superior a 18 anos por Ensino Superior
1	807	264.089	327/1	24	711.249	29.635/1
2	590	152.901	259/1	15	404.296	26.953/1
3	444	87.991	198/1	9	241.070	26.786/1
4	170	33.676	198/1	4	87.543	21.886/1
5	343	83.990	245/1	6	197.789	32.965/1

Fonte: Autora.

Gráfico 12 - Quantidade de escolas por nível de instrução nas Sub-Regiões da RMVPLN em 2015<sup>24</sup>

Fonte: Adaptado de Ministério da Educação (MEC).

Dados da tabela 3 e do gráfico 12 demonstram que na Sub-Região 1, para cada grupo de 327 pessoas existia uma instituição de Ensino Básico, entre pública e particular, e para cada grupo de 29.635 pessoas existia em 2015 uma instituição de Ensino Superior presencial. Esses números indicam que a Sub-Região 1 concentra na atualidade o maior número de instituições de ensino básico e superior. Por outro lado, por ser também a mais populosa, esta apresenta maior demanda por estas modalidades de Ensino.

Na Sub-Região 4, para cada grupo de 198 pessoas existe uma instituição de Ensino Básico, entre pública e particular, e para cada grupo de 21.886 pessoas existe uma instituição de Ensino Superior presencial. A Sub-Região 4 é a que concentrava o menor número de instituições voltadas a Instituição Básica e ao ensino superior. Por outro lado, o fato de ser a menos populosa, a demanda é menor.

As informações contidas no gráfico 12 complementam as informações existentes na tabela 1, pois é possível verificar os números exatos de instituições de Ensino Básico, entre públicas e privadas, por segmento de atuação, sendo possível observar que em todas as Sub-Regiões existem mais escolas para o segmento do Ensino Fundamental. Também é possível

<sup>24</sup> Os dados numéricos contidos no gráfico devem ser lidos de cima para baixo, sendo que cada primeiro item de cada Sub-Região corresponde à quantidade de Instituições de Ensino Superior, seguido da quantidade de instituições relativas aos níveis de instrução médio, fundamental e pré-escolar, respectivamente.

verificar que em todas as Sub-Regiões há uma queda na oferta do número de instituições voltadas para o Ensino Médio, entre públicas e privadas e uma diminuição ainda mais considerável em relação ao número de instituições presenciais, entre públicas e privadas que ofertam o Ensino Superior (Tabela 4).

Dados da tabela 4 mostram que a RMVPLN possuía em 2015, 58 Instituições de Ensino Superior na modalidade presencial. Deste total, os dados mostram que maior parte-correspondente a 24 Instituições, encontra-se instalada na Sub-Região 1, Nesta, o Município de São José dos Campos se destaca por concentrar 16 unidades.

Em contrapartida a Sub-Região 4 possuía em 2015 apenas 04 Instituições de Ensino Superior, todas concentradas no Município de Cruzeiro, fato que evidencia e reforça as disparidades intrarregionais no interior da RMVPLN.

Tabela 4 - Instituições de Ensino Superior (Presencial) por Sub-Região da RMVPLN- 2015.

Sub-Regiões	Municípios	Número de Instituições de Ensino Superior	Total de Instituições de Ensino Superior Presenciais por Sub Região
Sub-Região 1	Caçapava	01	24
	Jacareí	07	
	São José dos Campos	16	
Sub-Região 2	Campos do Jordão	03	15
	Pindamonhangaba	05	
	Taubaté	07	
Sub-Região 3	Cachoeira Paulista	01	09
	Guaratinguetá	04	
	Lorena	03	
Sub-Região 4	Roseira	01	04
	Cruzeiro	04	
Sub-Região 5	Caraguatatuba	03	06
	São Sebastião	02	
	Ubatuba	01	
		Total	58

Fonte: Adaptado de Ministério da Educação (MEC).  
Elaborado pela autora.

Dentre as Sub-Regiões tem-se a seguinte distribuição total de Instituições voltadas para o Ensino Superior.

- Sub-Região 1: as 54 instituições de Ensino Superior estão distribuídas em três Municípios: Caçapava (05 à distância e 01 presencial), Jacareí (14 à distância e 07 presenciais) e São José dos Campos (35 à distância e 16 presenciais).

- Sub-Região 2: as 33 instituições de Ensino Superior estão também distribuídas em três Municípios: Campos do Jordão (06 à distância e 03 presenciais), Pindamonhangaba (12 à distância e 05 presenciais) e Taubaté (15 à distância e 07 presenciais).

- Sub-Região 3: as 25 instituições de Ensino Superior estão distribuídas em cinco Municípios: Aparecida (01 à distância), Cachoeira Paulista (03 à distância e 01 presencial), Guaratinguetá (13 à distância e 04 presenciais), Lorena (06 à distância e 03 presenciais) e Roseira (02 à distância e 01 presencial).

- Sub-Região 4: Apenas o Município de Cruzeiro possui instituições de Ensino Superior (06 à distância e 04 presenciais).

- Sub-Região 5: as 20 instituições de Ensino Superior estão também distribuídas em três Municípios: Caraguatatuba (10 à distância e 03 presenciais), São Sebastião (04 à distância e 02 presenciais) e Ubatuba (06 à distância e 01 presencial).

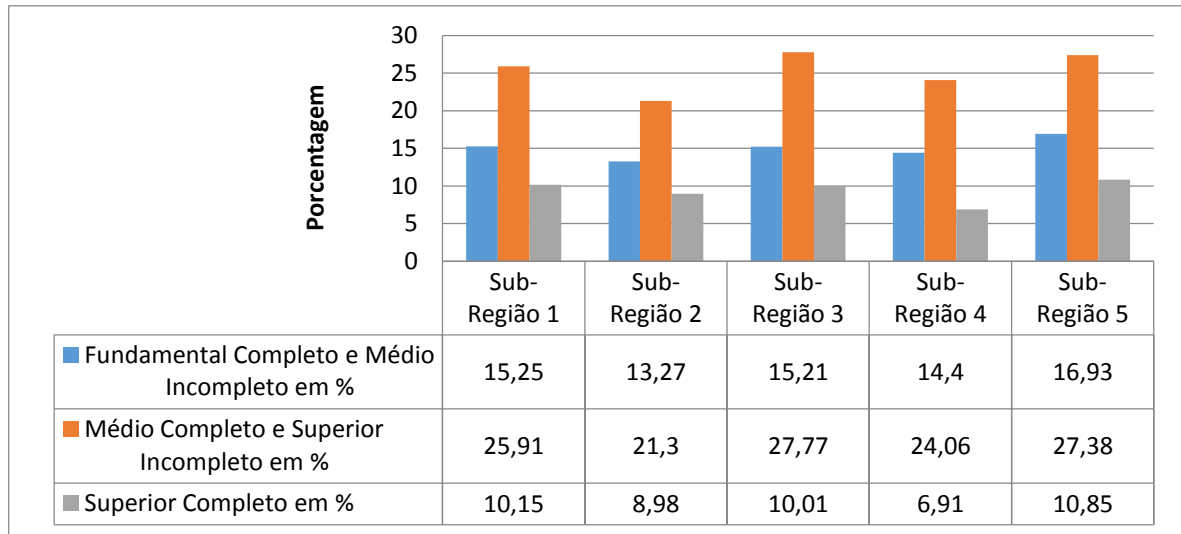
Dentre as 2.264.594 pessoas que habitavam a RMVPLN em 2010, uma média de 15,01 % da população possuíam o Ensino Fundamental completo; aproximadamente 25,28 % da população possuíam Ensino Médio completo e 9,38 % da população da RMVPLN possuíam o Ensino Superior completo. Neste último caso, dentre os 1.641.947 habitantes com idade igual ou superior a 18 anos, aproximadamente 154.014 pessoas possuíam Ensino Superior na RMVPLN neste mesmo ano de referência.

De acordo com os dados do gráfico 13, em 2010 a Sub-Região 5, com 16,93%, apresentava a maior porcentagem da população com Ensino Fundamental completo em toda a RMVPLN, representado por um total aproximado de 47.705 pessoas nestas condições. O mesmo conjunto de Municípios tinha uma porcentagem de 27,38% da população, aproximadamente 77.151 de pessoas com Ensino Médio completo, e 10,85% da população com superior completo, aproximadamente 30.573 pessoas.

A Sub-Região 4 apresentava a menor porcentagem de pessoas com Ensino Superior completo. Dentre as 121.219 pessoas que habitavam esta Sub-Região, 6,91% possuíam Ensino Superior completo. Possuíam o Ensino Médio completo 24,06% da população e 14,4% dos habitantes possuíam o Ensino Fundamental completo.

A Sub-Região 3 se destacava por apresentar a maior porcentagem da população da RMVPLN com Ensino Médio completo, sendo que dos 329.061 habitantes 21,3% já havia concluído o Ensino Médio. Desta população total, 10,01% possuíam Ensino Superior completo e 15,21% das pessoas possuíam o Ensino Fundamental completo.

Gráfico 13 - Pessoas (%) com Ensino Fundamental, Médio e Superior Completo por Sub-Região na RMVPLN - 2010.



Fonte: Adaptado de Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil, 2010.

Dentre estas variáveis, na Sub-Região 2 se destacava a porcentagem da população com Ensino Médio completo, sendo que dos 557.197 habitantes, 27,77% estavam nessas condições. Desta população total, 8,98% possuíam Ensino Superior completo e 13,27% das pessoas possuíam o Ensino Fundamental completo.

Das 975.338 pessoas que habitavam a Sub-Região 1 em 2010, 15,25% tinham o Ensino Fundamental completo e 25,91% havia concluído o Ensino Médio. Aproximadamente 98.996 pessoas, ou seja, 10,15% da população possuíam Ensino Médio completo.

#### 4.2 A RMVPLN no âmbito administrativo

A Constituição de 1988 ampliou a responsabilidade dos Municípios em relação à implementação de políticas públicas. No entanto, devido as desigualdades regionais existentes, ainda são múltiplos os desafios relacionados à gestão administrativa metropolitana. Faz-se necessário a cooperação entre os Municípios e os diversos níveis governamentais para que as desigualdades regionais existentes em muitas Regiões Metropolitanas sejam minimamente amenizadas.

Com o propósito de iniciar os debates acerca das necessidades de interesse comum na RMVPLN, a Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano (Emplasa) conduziu as

primeiras discussões relacionadas às estratégias de gestão metropolitana na Região, porém em dezembro de 2014 a Assembleia Legislativa aprovou o projeto de instituição da Agência Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte (Agemvale).

Em janeiro de 2015 foi assinada a Lei Complementar 1.258, que dispõe sobre a criação da Agemvale e que também alterou a Lei Complementar nº 1.166/2012. A Agemvale possui um Conselho de Desenvolvimento Regional, formado pelos prefeitos dos trinta e nove Municípios e também por representantes do Estado, e de acordo com o Art. 3º da lei mencionada acima, tem “por finalidade integrar a organização, o planejamento e a execução das funções públicas de interesse comum da RMVPLN”, desenvolvendo atribuições como: elaboração e fiscalização de planos e projetos de interesse comum e estratégico e avaliação, bem como cuidar da fiscalização e avaliação destes mesmos projetos. Atualmente o presidente do Conselho de Desenvolvimento da RMVPLN é o prefeito de Ilhabela.

No dia 8 de maio de 2015, o governador do Estado de São Paulo assinou o decreto nº 61.256/2015 que aprova o regulamento da Agemvale, entidade autárquica com sede e foro no Município de São José dos Campos. Vinculada à Casa Civil, esta gozará de autonomia administrativa, financeira, patrimonial, dos privilégios e isenções conferidos à Fazenda Pública Estadual.

Dentre as atribuições da agência, tem-se o desenvolvimento das seguintes atividades:

**I** – arrecadar as receitas próprias ou as que lhe sejam delegadas ou transferidas, inclusive multas e tarifas relativas a serviços prestados;

**II** - elaborar planos, programas e projetos de interesse comum e estratégico, estabelecendo objetivos e metas, bem como fiscalizar e avaliar sua execução;

**III** - promover a desapropriação de bens declarados de utilidade pública, quando necessária à realização de atividades de interesse comum;

**IV** - em relação à gestão administrativa, conduzir, de acordo com as atribuições legais, os assuntos referentes a pessoal, organização dos serviços e controle interno;

**V** - em relação à gestão financeira e patrimonial, elaborar e executar o orçamento, gerir a receita e os recursos adicionais, administrar os bens móveis e imóveis e celebrar convênios e contratos;

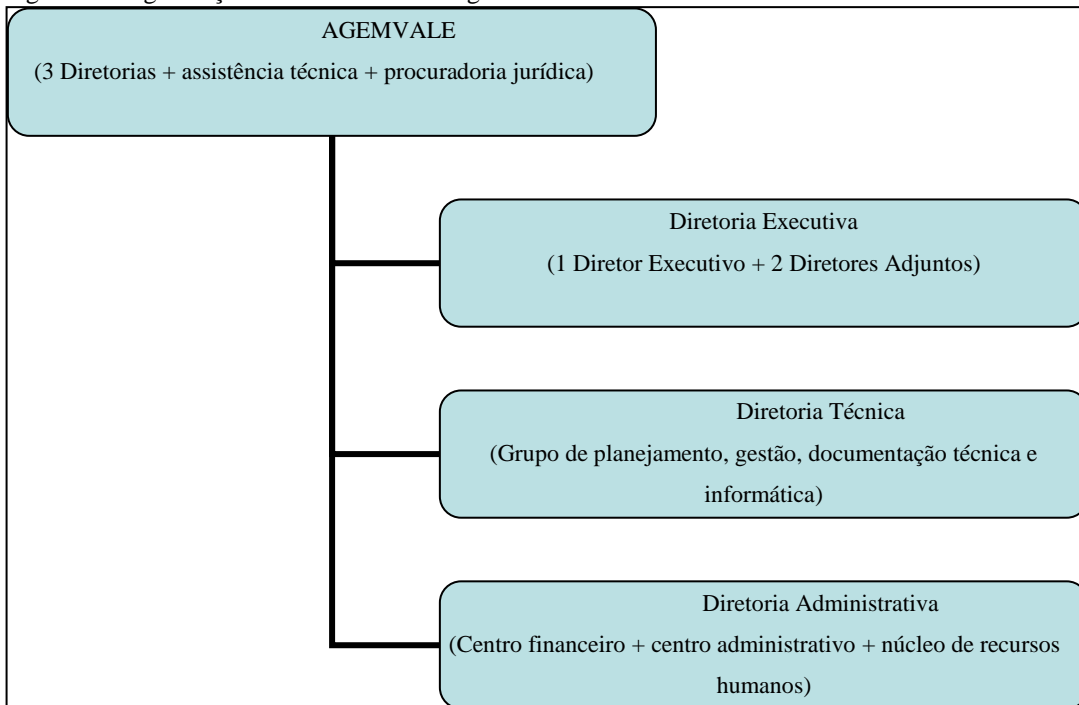
**VI** - exercer outras atribuições que lhe sejam legalmente conferidas;

**VII** - apresentar informe detalhado sobre suas atividades nas audiências públicas semestrais de que trata o artigo 11 da Lei Complementar nº 1.166, de 9 de janeiro de 2012.

Em relação à gestão financeira e patrimonial, cabe à Agemvale elaborar e executar o orçamento, gerir a receita e os recursos adicionais, administrar os bens móveis e imóveis e realizar convênios e contratos.

Quanto à organização da estrutura básica da agência tem-se a Diretoria Executiva<sup>25</sup> formada por um Diretor Executivo e dois Diretores Adjuntos, que são nomeados pelo governador do Estado. Ao Diretor Executivo cabe gerir, coordenar, supervisionar e controlar as atividades da Agemvale, em harmonia com as deliberações e normas do Conselho de Administração. A Diretoria Técnica é formada pelo Grupo de Planejamento, Grupo de Gestão, Grupo de Documentação Técnica e Informática. Já a Diretoria Administrativa compreenderá o Centro Financeiro e Administrativo e o Núcleo de Recursos Humanos. Além destas três Diretorias, a autarquia também deverá possuir Assistência Técnica e Procuradoria Jurídica.

Figura 2 - Organização administrativa da Agemvale.



Fonte: Autora

<sup>25</sup> A Diretoria da Agemvale tomou posse durante a 12ª Reunião do Conselho de Desenvolvimento da RMVPLN, realizada em Ilhabela, no dia 21 de agosto de 2015.

### 4.3 Caracterização Geral da Sub-Região 1

A Sub-Região 1 é formada pelos municípios de Caçapava, Igaratá, Jacareí, Jambeiro, Monteiro Lobato, Paraibuna, Santa Branca e São José dos Campos e possuía em 2010 um total de 975.338 habitantes, que correspondia à 43 % da população residente na RMVPLN.

Dentre os Municípios analisados, apenas cinco possuem Plano Diretor, sendo estes: Caçapava, Igaratá, Jacareí, Jambeiro e São José dos Campos<sup>26</sup>. Destes mencionados, somente Caçapava, Jacareí e São José dos Campos possuem Planos de Mobilidade Urbana<sup>27</sup>.

Conforme será melhor demonstrado nesta pesquisa, em 2010, São José dos Campos com 629.921 habitantes já se destacava como o Município com maior número de habitantes de toda a Região, abrigando 27% da população total pertencente à RMVPLN, e devido sua indústria diversificada, apresentava também o maior PIB (Produto Interno Bruto), no valor de 24.108,40 em milhões de reais.

Dados de 2010 do IBGE mostram que, além de São José dos Campos, os Municípios de Jacareí e Caçapava com 211.214 e 84.752 habitantes, respectivamente, se apresentavam como os mais populosos. Dos oito Municípios, Monteiro Lobato com 4.120 habitantes era o menos populoso. Os mesmos dados mostram que do total de habitantes da Sub-Região 1 da RMVPLN em 2010, 95% correspondem à população urbana (Tabela 5, Gráfico 14).

Os Municípios de Caçapava, Jacareí e São José dos Campos são também considerados os mais dinâmicos da Sub-Região 1, pois devido à proximidade com a Rodovia Dutra (BR-116), abrigam indústria diversificada, com utilização de alto nível de tecnologia e pesquisa. Já os demais Municípios, Igaratá, Jambeiro, Monteiro Lobato, Paraibuna e Santa Branca não possuem um setor industrial de grande porte e buscam incentivar o turismo rural, cultural e o ecoturismo na Região.

---

<sup>26</sup> De acordo com o Art.10 do Estatuto da Metrópole, instituído em janeiro de 2015, “as Regiões Metropolitanas e as aglomerações urbanas deverão contar com plano de desenvolvimento urbano integrado, aprovado mediante lei estadual”. E o parágrafo 3º deste mesmo artigo ainda estabelece que “nas Regiões Metropolitanas e nas aglomerações urbanas instituídas mediante lei complementar estadual, o Município deverá compatibilizar seu plano diretor com o plano de desenvolvimento urbano integrado da unidade territorial urbana”.

<sup>27</sup> O Art. 7º do Plano Nacional de Mobilidade Urbana, de 2012, estabelece os objetivos desta Lei, porém não define claramente a metodologia utilizada pelas esferas do poder público para concretizar tais diretrizes, como também não define como a Mobilidade Urbana será abordada nos Municípios com população inferior a 20 mil habitantes e, que portanto, não possuem Plano de Mobilidade Urbana.



Já os demais Municípios, Igaratá, Jambuí, Monteiro Lobato, Paraibuna e Santa Branca não possuem um setor industrial de grande porte e buscam incentivar o turismo rural e cultural e o ecoturismo na Região.

Embora os Municípios sejam contíguos, informações socioeconômicas apontam para uma Região altamente heterôgenea no que se refere ao PIB municipal, ao desenvolvimento de atividades econômicas, ao número de estabelecimentos de ensino, entre outros aspectos.

Por sua vez, a maior população rural municipal é, relativamente, a do Município de Paraibuna, que possuía em 2010, 69,65 % da população vivendo nestas áreas, o equivalente a 12.146 pessoas. No entanto, São José dos Campos, por ter a maior população rural da Sub-Região 1, igual a 12.815 pessoas, apresentava no mesmo ano uma porcentagem de 2,04 % de habitantes vivendo nas áreas rurais.

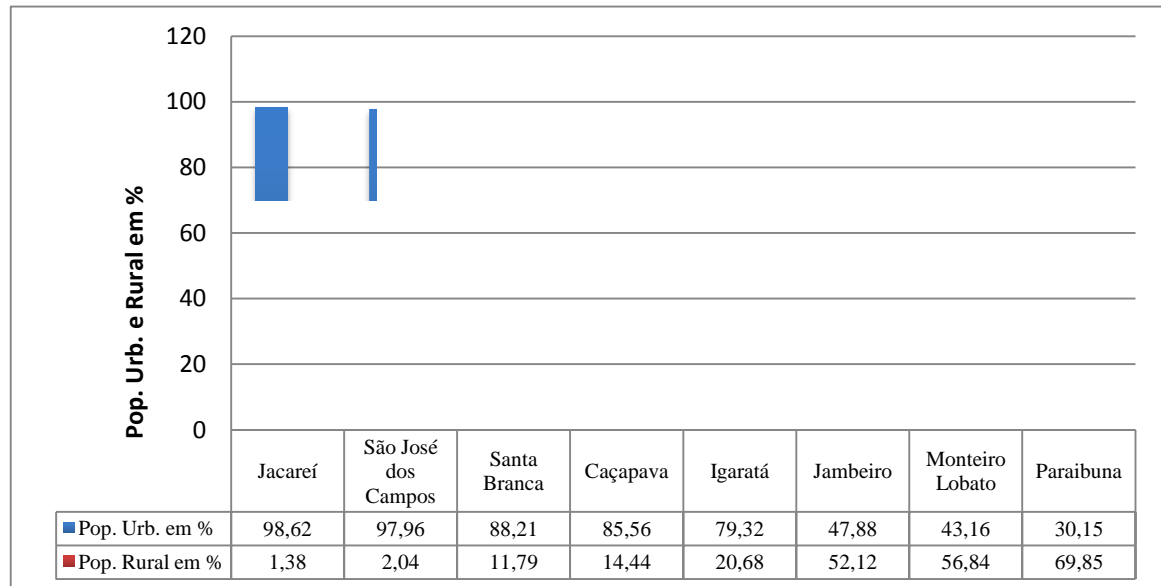
Em números absolutos, a menor população rural concentrava-se em Santa Branca, que mesmo sendo o terceiro Município com a maior população urbana da Sub-Região 1, apresentava 11,79% da sua população vivendo em áreas rurais, o equivalente a 1.623 pessoas.

Tabela 5 - Distribuição (%) da População Total da Sub-Região 1 da RMVPLN

Municípios	População Total	População Urbana	População Rural
Caçapava	84.752	72.517 (85,56%)	12.235 (14,44%)
Igaratá	8.831	7.005 (79,32%)	1.826 (20,68%)
Jacareí	211.214	208.297 (98,62%)	2.917 (1,38%)
Jambeiro	5.349	2.561 (47,88%)	2.788 (52,12%)
Monteiro Lobato	4.120	1.778 (43,16%)	2.342 (56,84%)
Paraibuna	17.388	5.242 (30,15%)	12.146 (69,85%)
Santa Branca	13.763	12.140 (88,21%)	1.623 (11,79%)
São José dos Campos	629.921	617.106 (97,96%)	12.815 (2,04%)
Total	975.338	926.646 (95%)	48.692 (5%)

Fonte: IBGE, 2010.

Gráfico 14 - População Urbana e População Rural (%) da Sub-Região 1 da RMVPLN- 2010.



Fonte: IBGE, 2010.

O Município de Igaratá que aparece na quinta posição (gráfico 14) em relação à ocupação das áreas urbanas, destacava-se em 2010 como o quarto Município da Sub-Região 1 com população que vivia em área rural, totalizando 1.826 pessoas.

### **4.3.1 Caracterização do PIB da Sub-Região 1**

No ano de 2012 o PIB da Sub- Região 1 foi de R\$ 37.681,52 milhões, dos quais R\$ 14.760 milhões foi correspondente à indústria e R\$ 14.405,63 milhões foi resultante do setor de serviços, sendo que os destaques em valores absolutos, somando o PIB industrial e o PIB proveniente do setor de serviços, evidenciaram que o Município de São José dos Campos obteve um total de R\$ 28. 089,10 milhões.

São José dos Campos tem grande destaque na economia nacional. O processo de industrialização local teve grande impulso em 1950, com a instalação do Centro Técnico Aeroespacial (CTA), hoje Departamento de Ciência e Tecnologia Aeroespacial (DCTA). Em 1951, foi inaugurada a Rodovia Presidente Dutra que atraiu a instalação de muitas empresas multinacionais com avançados institutos de pesquisas.

Em 1961, acompanhando o crescimento em torno da pesquisa e produção de alta tecnologia, foi inaugurado o Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais, (INPE) que desenvolveu os primeiros satélites brasileiros de coleta de dados e atualmente mantém um avançado projeto de construção de satélites de sensoriamento remoto com a China.

Com o apoio do Governo Federal, foi criada em 1969, a Empresa Brasileira de Aeronáutica (EMBRAER), com o objetivo de transformar ciência e tecnologia em engenharia e capacidade industrial. Com apoio do Banco Nacional do Desenvolvimento (BNDES) a Embraer encontra-se entre as grandes empresas fabricantes de aeronaves civis do mundo e com expressiva geração de empregos qualificados na Região.

São José dos Campos tem grande destaque na economia nacional e é o Município-sede da RMVPLN. Atualmente, possui um diversificado setor industrial, que acompanhado do crescente desenvolvimento do setor de serviços, tem dado sustentação ao fluxo das cidades do seu entorno, como será abordado mais adiante nesta pesquisa.

Dados da Fundação Seade para o ano de 2012 referentes: aos índices de desenvolvimento econômico por atividade econômica, ao PIB, e a renda *per capita*- revelam que entre os 39 Municípios, São José dos Campos é o que apresenta os maiores valores. Comparativamente ao estado de São Paulo e no que se refere ao PIB industrial, o Município em 2012, com R\$ 11.103,08 bilhões ocupou o segundo lugar dessa acategoria, atrás apenas da cidade de São Paulo, cujo valor alcançado foi de R\$ 73.654,74 bilhões.

Os mesmos dados mostram que em 2012 o PIB da RMVPLN foi de R\$ 65.644,36 bilhões, sendo o setor agropecuário o responsável apenas por 5,95% desse total, o setor produtivo por 23,40% e o de serviços por 70,65%. Se considerados os oito Municípios da Sub-Região 1 verifica-se que no referido ano, o PIB total alcançou o valor de R\$ 37.681,52 bilhões, sendo R\$ 105,78 milhões, ou seja, 4,1 % provenientes do setor agropecuário; 35,4%, ou R\$ 14.760,80 bilhões respectivos ao setor industrial e R\$ 60,5% ou 16.960,08 bilhões provenientes das atividades relacionadas ao setor de serviços, incluindo os oriundos da administração pública. Mais uma vez, São José dos Campos se destaca pelos valores obtidos. No que se refere ao PIB total da RMVPLN, verifica-se que em 2012, a participação do Município foi de R\$ 28.089,10 bilhões, ou seja, 42,8% do total (Tabela 6).

Entre os oito Municípios, Jambuí com R\$ 151.573,82 mil é o que apresentava o maior PIB *per capita* da RMVPLN e conseqüentemente da Sub-Região 1. O resultado alcançado pelo Município no ano de 2012 reflete os investimentos realizados nos últimos anos e a pequena população residente, cuja estimativa do IBGE/SEADE para o ano de 2012 era de 5.534 habitantes. Atualmente, o Município possui aproximadamente 30 estabelecimentos industriais que atuam em setores como o de metalurgia, caldeiraria e usinagem. A atividade agropecuária se desenvolve por meio da pecuária bovina de corte e leiteira, da produção de milho e feijão, bem como da aquicultura.

Em relação ao PIB, merecem ser destacados os Municípios de Jacareí e Caçapava, cujos totais de R\$ 5.751,86 bilhões, correspondente a 15,3% e R\$ 2.455,29 bilhões ou seja, 6,5%, inseriram tais Municípios entre os de valores mais elevados da Sub-Região 1 (Tabela 6).

Quanto ao Município de Jacareí ressalta-se o fato de ser o terceiro mais industrializado da RMVPLN. O parque industrial do Município é bastante diversificado, com empresas que atuam em segmentos, como fios e tecidos, gases industriais, papel e celulose, alimentos, produtos químicos e de bebidas, sendo este último segmento, representado pelas unidades da AmBev e Kaiser.

Assim como São José dos Campos e Jacareí, localizados no entorno da Rodovia Presidente Dutra (BR- 116), o Município de Caçapava foi beneficiado com a expansão das atividades industriais a partir da Grande São Paulo, ocorridas a partir da década de 1970. Dados da Prefeitura Municipal de Caçapava revelam que atualmente o Município conta com mais de 41 indústrias de grande porte, tem grande destaque, pois 75% da criação de gado destina-se à

produção de leite. Dentre as atividades agrícolas, tem-se o cultivo de arroz, cana-de-açúcar, batata, feijão e milho.

Tabela 6 - Valor Adicionado Total, por Setores de Atividade Econômica, Produto Interno Bruto Total e per capita a Preços Correntes da RMVPLN Municípios da Sub-Região 1 da RMVPLN – 2012.

Municípios	Valor Adicionado					Total (em milhões de reais) e %	Impostos (em milhões de reais) e %	PIB (2) (em milhões de reais)	PIB per Capita (3) (em reais)
	Agropecuária (em milhões de reais) e %	Indústria (em milhões de reais) e %	Serviços (em milhões de reais) e %						
			Serviços	Administração Pública	Total (1)				
<b>ESTADO DE SÃO PAULO</b>	<b>21.841,82</b>	<b>288.624,35</b>	734.966,69	<b>109.740,25</b>	<b>844.706,94</b>	<b>1.155.173,11</b>	<b>253.730,76</b>	<b>1.408.903,87</b>	<b>33.593,32</b>
Caçapava	13,24 (0,54%)	1.002,73 (40,84%)	862,26 (35,12%)	214,02 (8,72%)	1.076,29 (43,84%)	2.092,26 (85,21%)	363,03 (14,79%)	2.455,29	28.508,40
Igaratá	1,77 (1,53%)	17,52 (15,11%)	57,79 (49,86%)	27,30 (23,56%)	85,08 (73,41%)	104,37 (90,06%)	11,53 (9,94%)	115,90	12.986,99
Jacareí	15,49 (0,27%)	2.051,08 (35,66%)	2.081,00 (36,18%)	503,14 (8,75%)	2.584,15 (44,93%)	4.650,72 (80,86%)	1.101,14 (19,14%)	5.751,86	26.800,32
Jambeiro	15,00 (1,79%)	492,85 (58,76%)	190,07 (22,66%)	18,51 (2,21%)	208,58 (24,87%)	716,43 (85,41%)	122,38 (14,59%)	838,81	151.573,82
Monteiro Lobato	3,81 (8,66%)	5,77 (13,14%)	19,65 (44,71%)	11,90 (27,07%)	31,55 (71,78%)	41,13 (93,58%)	2,82 (6,42%)	43,95	10.496,79
Paraibuna	18,99 (9,44%)	44,21 (21,97%)	66,61 (33,10%)	51,82 (25,75%)	118,43 (58,85%)	181,63 (90,26%)	19,61 (9,74%)	201,24	11.464,84
Santa Branca	11,79 (6,36%)	43,57 (23,50%)	77,55 (41,83%)	37,60 (20,28%)	115,15 (62,11%)	170,50 (91,97%)	14,88 (8,03%)	185,38	13.389,94
São José dos Campos	25,69 (0,0,9%)	11.103,08 (39,53%)	11.050,69 (39,34%)	1.690,16 (6,02%)	12.740,86 (45,36%)	23.869,62 (84,98%)	4.219,48 (15,02%)	28.089,10	43.472,22
<b>TOTAL</b>	<b>105,78</b>	<b>14.760,80</b>	14.405,63	<b>2.554,45</b>	<b>16.960,08</b>	<b>31.826,66</b>	<b>5.854,86</b>	<b>37.681,52</b>	<b>298.693,31</b>

Fonte: Adaptado de Fundação Seade; IBGE, 2010.

(1) Inclui o VA da Administração Pública.

(2) O PIB do Município é estimado somando os impostos ao VA total.

(3) O PIB per Capita foi calculado utilizando a população estimada pela Fundação Seade.

Do mesmo modo, aparece o Município de Monteiro Lobato, cujo total de R\$ 43,95 milhões referente ao PIB, ou 0,1%, foi o menor da Sub Região 1. Com 56,84% de população residente em área rural (Tabela 5), o Município de Monteiro Lobato não possui um número relevante de empresas produtoras. Por outro lado, o Município usufruiu de importante potencial para o turismo. A agricultura é voltada para o plantio de arroz, feijão e milho e a pecuária é voltada para o gado de corte e leiteiro. Em 2012, com o valor de R\$ 10.496,79 mil o Município foi o que apresentou o menor PIB *per capita* na Sub-Região 1 (Tabela 6).

Em Igaratá, as atividades econômicas variam da produção de peças de fixação, arames e molas, tornearia automática, produtos lácteos, estamparias e tecelagem, e da oferta de serviços industriais do setor de usinagem. A criação de gado é voltada para a produção de leite e na agricultura destaca-se a produção de produtos hortifruganjeiros. Os dados contidos na tabela 6, mostram que proporcionalmente aos demais Municípios da Sub-Região 1, Igaratá com o total do PIB de R\$ 115,90 milhões, foi o que apresentou o menor PIB agropecuário no ano de 2012, ou seja, R\$ 1,77 milhões.

Localizado às margens da Rodovia dos Tamoios (SP-099) que liga o Vale do Paraíba ao Litoral Norte do estado, o Município de Paraibuna tem como principais atividades econômicas a agropecuária com destaque para o plantio de feijão e para a produção de leite, e o turismo ecológico, gastronômico e histórico. Dados da Fundação Seade mostram que em 2012 o PIB do Município foi de R\$ 201,24 milhões, com destaque para o setor de serviços, cujo total foi de R\$ 66,61 milhões, ou seja, 29,2% do total municipal.

O Município de Santa Branca possui uma pequena indústria voltada para a produção de fogos de artifício, aguardente, condutores elétricos, plantação de eucaliptos. No Município também são desenvolvidas atividades do setor de turismo e lazer. Considerando o PIB total de R\$ 185,38 milhões verifica-se que é o setor de serviços com o PIB de R\$ 115,15 milhões, correspondente a 62,11% o de maior relevância para a economia do Município.

#### **4.3.2 Índice de desigualdade socioeconômica na Sub-Região 1**

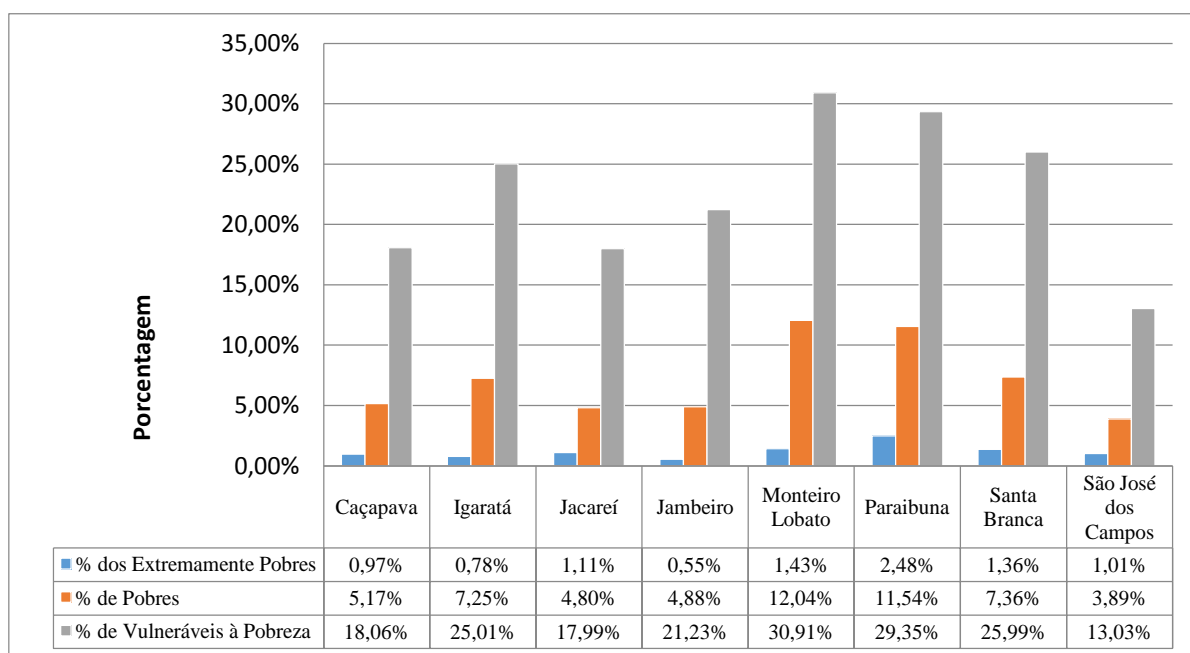
Com o objetivo de analisar as desigualdades socioeconômicas existentes no interior da Sub-Região 1 da RMVPLN foram utilizados os índices disponíveis no *site* do Atlas do

Desenvolvimento Humano no Brasil (2010), relacionados à porcentagem de pessoas pobres, extremamente pobres e vulneráveis a pobreza, que viviam com renda igual ou inferior à R\$ 255,00 em 2010, quando o salário mínimo era de R\$ 510,00 e também estes dados foram comparados com o Índice de Gini, juntamente com o IDHM destes oito Municípios.

#### 4.3.2.1 Índices de pobreza, extremamente pobres e de vulneráveis à pobreza na Sub-Região 1 da RMVPLN

Ao analisar os dados do gráfico 15, é possível observar que Paraibuna possuía em 2010 um total de 2,48% de pessoas em situação de extrema pobreza. Dentre as 17.388 pessoas que habitavam o Município, aproximadamente 431 pessoas tinham renda domiciliar *per capita* igual ou inferior a R\$ 70,00 mensais, em agosto de 2010 quando o salário mínimo era de R\$ 510,00. Paraibuna possuía na mesma época a segunda maior porcentagem de pessoas consideradas pobres e vulneráveis à pobreza na Sub-Região 1, estando atrás apenas de Monteiro Lobato.

Gráfico 15 - Pessoas Pobres, Extremamente Pobres e Vulneráveis à Pobreza (%) da Sub-Região 1 da RMVPLN - 2010



Fonte: Adaptado de Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil, 2010.

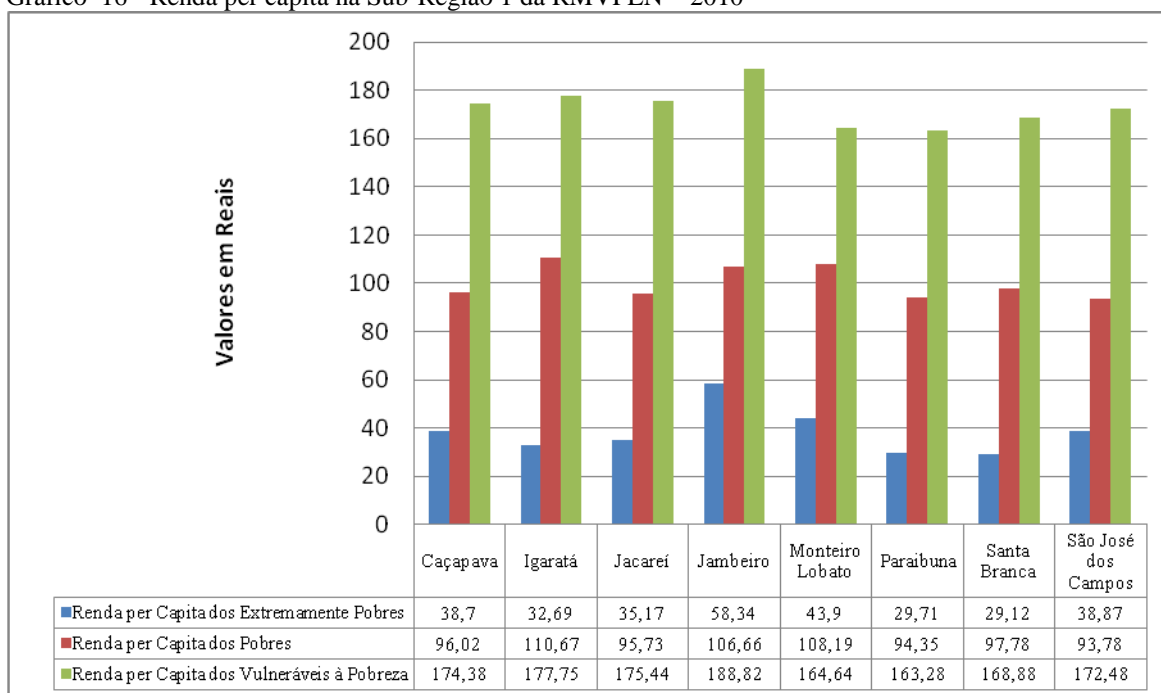


No ano de 2010 em Paraibuna, aproximadamente 2.006 pessoas viviam com renda domiciliar *per capita* igual ou inferior a R\$ 140,00 mensais. Em agosto de 2010, representando 11,54% da população que era considerada pobre e 29,35% da população que encontrava-se vulnerável à pobreza, havia um total de 5.103 habitantes cuja renda domiciliar *per capita* era igual ou inferior a R\$ 255,00 mensais.

O Município de Monteiro Lobato que detinha a maior porcentagem de pessoas consideradas pobres e vulneráveis à pobreza, tinha em 2010, um total de 12,04% da população considerada pobre e 30,91% dos habitantes encontravam-se vulneráveis à pobreza, ou seja, aproximadamente 496 e 1.273 pessoas viviam com renda domiciliar *per capita* igual ou inferior a R\$ 140,00 mensais ou igual ou inferior a R\$ 255,00 mensais, respectivamente.

Ainda com base no gráfico 15, São José dos Campos é o Município que em 2010 apresentava a menor porcentagem de pessoas pobres e vulneráveis. No entanto, como a população deste Município é superior aos demais Municípios da Sub-Região 1, mesmo apresentando as menores porcentagens relacionadas à pobreza, apresentava os maiores números absolutos dessas variáveis. Como em 2010, este Município tinha 629.921 habitantes, os valores numéricos de pessoas extremamente pobres, pobres e vulneráveis à pobreza equivaliam a: 6.362 pessoas que viviam com uma renda *per capita* de R\$ 38,87 mensais; 24.503 pessoas que viviam com renda *per capita* de R\$ 93,78 mensais e, aproximadamente, 82.078 pessoas que viviam com renda *per capita* de R\$ 172, 48 mensais (Gráfico16).

Gráfico 16 - Renda per capita na Sub-Região 1 da RMVPLN – 2010



Fonte: Adaptado de Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil, 2010.

Comparando os dados referentes a São José dos Campos com os Municípios de Paraibuna e Monteiro Lobato, que apresentaram as maiores porcentagens relacionadas aos índices de pobreza, observa-se que somadas às porcentagens de ambos os Municípios, São José dos Campos ainda apresenta o maior número absoluto de pessoas nestas condições.

O Município de Paraibuna apresentava uma porcentagem total de pobres, vulneráveis e extremamente pobres de 43,37 % da população, equivalente a 7.541 pessoas que viviam em 2010 com renda *per capita* igual ou inferior à R\$ 163,28 por mês.

Do mesmo modo, no Município de Monteiro Lobato 44,38% da população viviam nas condições de pobreza já mencionadas, o que em 2010, esta porcentagem equivalia a aproximadamente 1.828 pessoas com renda *per capita* mensal de R\$ 164,64 (Gráfico 16).

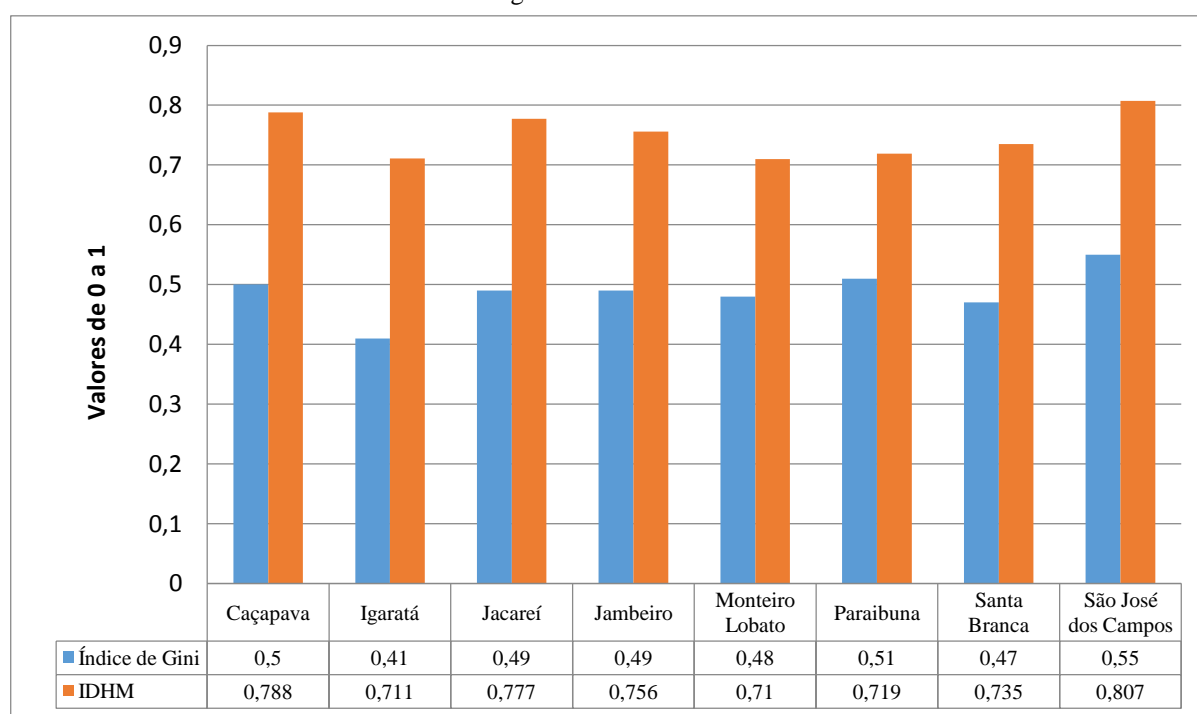
#### 4.3.2.2 Índice de Gini e IDHM na Sub-Região 1 da RMVPLN

Segundo dados do Atlas de Desenvolvimento Humano (2010) a média do Índice de Gini e IDHM de toda a Sub-Região 1 da RMVPLN era de 0,49 e 0,75 respectivamente (Gráfico 17).

Em 2010, São José dos Campos apresentava um elevado PIB e IDHM, porém, era também o Município que apresentava o maior índice de desigualdade, representado por 0,55 do IDHM. Ainda observando esta mesma variável de IDHM, Paraibuna possuía 0,51; Caçapava com 0,5; Jacareí e Jambuí com 0,49; Monteiro Lobato com 0,48; Santa Branca com 0,47 e Igaratá com 0,41.

Em relação aos dados relativos ao IDHM encontrados no *site* do Atlas de Desenvolvimento Humano (2010), foi possível observar que o Município de São José dos Campos apresentava os melhores resultados com 0,807 e estava classificado com um IDHM muito alto. Em sequência encontravam-se o IDHM dos Municípios de Caçapava com 0,788; Jacareí com 0,777; Jambuí com 0,756; Santa Branca com 0,735; Paraibuna com 0,719; Igaratá com 0,711 e Monteiro Lobato com 0,71; todos com IDHM considerado alto.

Gráfico 17 - Índice de Gini e IDHM da Sub-Região 1 da RMVPLN- 2010.



Fonte: Adaptado de Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil, 2010.

Ainda no ano de 2010, em São José dos Campos a variável da longevidade é a que tinha o maior índice, com 0,855; seguida da renda com 0,804 e de educação com um índice de 0,764. No *ranking* total, o Município de São José dos Campos ocupava neste ano a 24ª posição entre os 5.665 Municípios brasileiros. A renda *per capita* também era a mais alta, no valor de 1.190,96, quando o salário mínimo do país era de R\$ 510,00 e a média da renda *per*

*capita* da Sub-Região 1 era de R\$ 720,24; ou seja, São José dos Campos possuía uma renda *per capita* superior a 65% da média da renda *per capita* Sub-Região 1.

Em 2010, o Município de Igaratá possuía um IDHM igual a 0,711; o que o situava na faixa de IDHM alto ( 0,700 e ,0799), possuía renda *per capita* de R\$ 561,31, ou seja a mais baixa de toda a Sub-Região 1, porém próximo do salário mínimo da época e ocupava a 1.574ª posição entre os 5.565 Municípios brasileiros. Porém, era também o Município que apresentava a menor desigualdade de renda, como demonstra o Índice de Gini (gráfico 17). Neste Município a porcentagem de extremamente pobres era de 0,78%, ou seja aproximadamente 68 indivíduos possuíam renda domiciliar *per capita* igual ou inferior a R\$ 70,00 mensais em agosto de 2010, enquanto a porcentagem de pobres no Município em 2010 era de 7,25%, correspondendo a aproximadamente 640 pessoas que sobreviviam com renda domiciliar *per capita* igual ou inferior a R\$ 140,00 mensais em agosto de 2010.

#### *4.3.2.3 População da Sub-Região 1 com 18 anos ou mais em Idade Economicamente Ativa e Ocupada, Economicamente Ativa e Desocupada e Economicamente Inativa*

Dados do Atlas de Desenvolvimento Humano (2010) revelam que a Sub-Região 1 apresentava aproximadamente 389.705 pessoas economicamente ativas ocupadas e aproximadamente 53.927 pessoas em idade ativa, porém que se encontravam desocupadas em 2010. Ao todo os oito Municípios juntos apresentavam 164.011 pessoas economicamente inativas. A população total com de 18 anos ou mais era de 711.249 pessoas enquanto a população abaixo de 18 anos compreendia 264.089 pessoas, entre crianças e adolescentes.

Os Municípios de Jacareí e São José dos Campos apresentavam a maior população absoluta da Sub-Região 1, e, também, possuíam as maiores porcentagens de população economicamente ativa desocupada de toda a área de estudo. Jacareí apresentava aproximadamente 14.066 pessoas, enquanto São José dos Campos apresentava aproximadamente 32.757 pessoas nessas mesmas condições.

Tabela 7 - População (%) economicamente ativa e inativa acima de 18 anos na Sub-Região 1 da RMVPLN-2010.

Municípios	População	População economicamente ativa ocupada	População economicamente ativa desocupada	População Economicamente Inativa
Caçapava	84.752	64,4 %	8,3 %	27,3 %
Igaratá	8.831	70 %	3,9 %	26,1 %
Jacareí	211.214	67,8 %	9,2 %	23 %
Jambeiro	5.349	70,6 %	4,9 %	24,4 %
Monteiro Lobato	4.120	66,1 %	3,4 %	30,5 %
Paraibuna	17.388	65,9 %	5,3 %	28,8 %
Santa Branca	13.763	66,5 %	8%	25,5 %
São José dos Campos	629.921	70,7 %	7,1 %	22,2 %

Fonte: Adaptado de Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil, 2010.

Os Municípios de São José dos Campos, Jambeiro e Igaratá apresentavam no mesmo ano as maiores porcentagens de pessoas economicamente ativas ocupadas na Sub-Região 1. São José dos Campos apresentava aproximadamente 325.774 pessoas; Jambeiro apresentava uma média de 2.712 pessoas e Igaratá apresentava 4.390 pessoas nas mesmas condições.

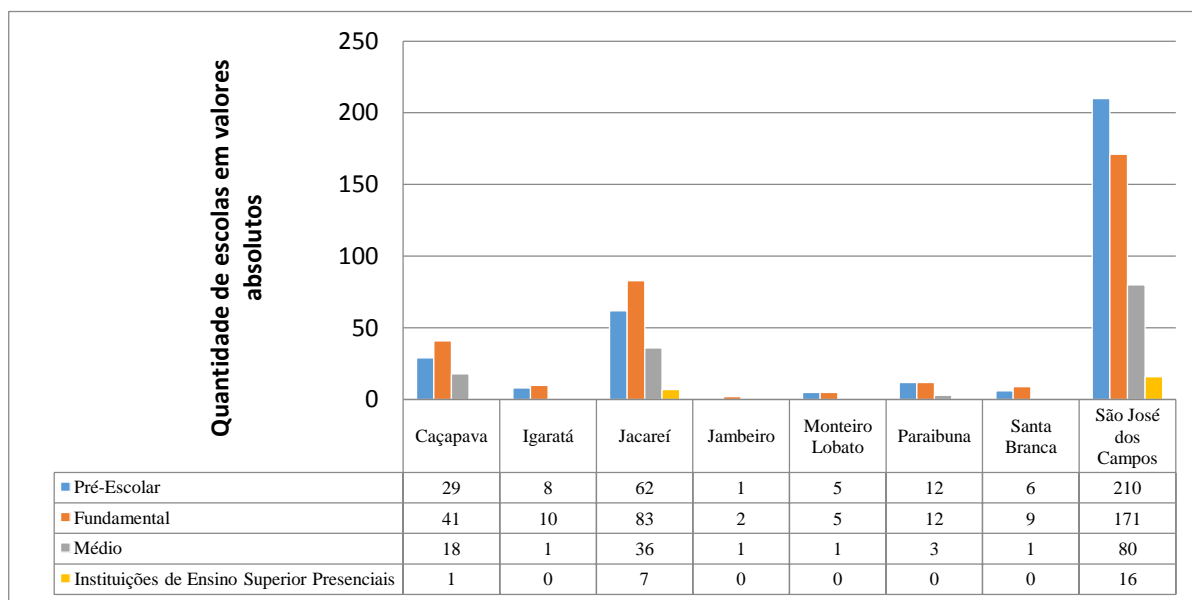
O Município de Monteiro Lobato, além de conter a menor população da Sub-Região 1 em 2010, apresentava também a menor população economicamente ativa ocupada e de população economicamente ativa desocupada, porém apresentava a maior porcentagem de população economicamente inativa. Considerando a população total do Município, que era de 4.120 habitantes, havia aproximadamente 1.950 pessoas consideradas economicamente ativas ocupadas, 101 pessoas economicamente ativas desocupadas e 899 pessoas economicamente inativas.

#### 4.3.2.4 Instituições de Ensino Básico e Ensino Superior na Sub-Região 1 da RMVPLN em 2015

Como já mencionado, a Sub-Região 1 possuía em outubro de 2015 um total de 807 estabelecimentos de Ensino Básico, e 54 instituições, que ofertavam o Ensino Superior, sendo que destas, 24 eram presenciais e 30 eram a distância. Dentre as instituições que ofereciam o Ensino Superior e eram presenciais, uma estava localizadas em Caçapava, sete estavam em

Jacareí e dezesseis estavam em São José dos Campos. Os Municípios de Igaratá, Jambeiro, Monteiro Lobato, Paraibuna e Santa Branca não dispunham de instituições que ofertavam o nível superior, nas modalidades presencial ou a distância em outubro de 2015.

Gráfico 18 - Quantidade de escolas por nível de instrução na Sub-Região 1 da RMVPLN – 2015.



Fonte: Adaptado de Ministério da Educação (MEC)- 2015.

O Município de São José dos Campos detinha o maior número de instituições de Ensino Básico, entre públicas e privadas, totalizando 461 instituições, sendo que 210 estavam voltadas ao Ensino Pré-Escolar, 171 ao fundamental e 80 para o Ensino Médio e que deveriam atender em torno de 169.203 pessoas que tinham idade igual ou inferior a 18 anos.

Em seguida, aparece o Município de Jacareí com 181 escolas voltadas ao Ensino Básico, sendo que 62 eram destinadas ao Ensino Pré-Escolar, 83 ao Ensino Fundamental e 36 ao Ensino Médio, que deveriam atender em torno de 58.160 crianças e adolescentes com idade igual ou inferior a 18 anos.

O Município de Caçapava aparece em terceiro lugar nesse *ranking*, possuindo 88 estabelecimentos que ofertavam o Ensino Básico, sendo 29 destinadas ao Ensino Pré-Escolar, 41 ao Ensino Fundamental e 18 ao Ensino Médio, que deveriam atender em torno de 22.793 pessoas que tinham idade igual ou inferior à 18 anos.

Na sequência encontrava-se o Município de Paraibuna, com 27 estabelecimentos que ofereciam o Ensino Básico, sendo que 12 estavam destinadas ao Ensino Pré-Escolar, 12 ao Ensino Fundamental e 03 para o Ensino Médio, que deveriam atender em torno de 4.940 indivíduos com idade igual ou inferior à 18 anos.

De acordo com o gráfico 18 o Município de Igaratá oferecia em 2015 um total de 19 instituições que disponibilizavam o Ensino Básico, sendo que 08 estavam destinadas ao Ensino Pré-Escolar, 10 ao Ensino Fundamental e 01 para o Ensino Médio, que deveriam atender em torno de 2.258 estudantes que tinham idade igual ou inferior a 18 anos.

O Município de Santa Branca possuía 16 instituições que disponibilizavam o Ensino Básico, sendo que 06 estavam destinadas ao Ensino Pré-Escolar, 09 ao Ensino Fundamental e 01 para o Ensino Médio, que deveriam atender em torno de 3.755 alunos que tinham idade igual ou inferior a 18 anos.

O Município de Monteiro Lobato tinha 11 instituições que disponibilizavam o Ensino Básico, sendo que 05 estavam destinadas ao Ensino Pré-Escolar, 05 ao Ensino Fundamental e 01 para o Ensino Médio, que deveriam atender em torno de 1.170 pessoas que tinham idade igual ou inferior a 18 anos.

O Município de Jambeiro oferecia 04 instituições que disponibilizavam o Ensino Básico, sendo que uma estava destinada ao Ensino Pré-Escolar, 02 ao Ensino Fundamental e 01 para o Ensino Médio, que deveriam atender em torno de 1.510 crianças e adolescentes que tinham idade igual ou inferior a 18 anos.

De acordo com a tabela 8, é possível perceber que em Caçapava, para cada grupo de 259 pessoas existe uma instituição de Ensino Básico e para cada grupo de 61.959 pessoas existe uma instituição de Ensino Superior presencial.

Em Igaratá, para cada grupo de 135 pessoas existe uma instituição de Ensino Básico, e não existe no Município instituição de Ensino Superior Presencial que atenda a população com idade igual ou superior a 18 anos.

Em Jacareí, para cada grupo de 321 pessoas existe uma instituição de Ensino Básico, e para cada grupo de 21.864 pessoas existe uma instituição de Ensino Superior presencial.

Em Jambeiro, para cada grupo de 378 pessoas existe uma instituição de Ensino Básico e não existe no Município instituição de Ensino Superior Presencial que atenda a população com idade igual ou superior a 18 anos.

Tabela 8 - Número de pessoas por Instituições de Ensino na RMVPLN nos Municípios da Sub-Região 1 da RMVPLN- 2015

Município	Instituições de Ensino Básico	Número de pessoas abaixo de 18 anos de idade	Número de Pessoas com menos de 18 anos por Instituição de Ensino Básico	Instituições Presenciais de Ensino Superior Presencial	Número de pessoas com 18 anos de idade ou mais	Número de Pessoas com idade igual ou superior a 18 anos por Ensino Superior
Caçapava	88	22.793	259/1	1	61.959	61.959/1
Igaratá	19	2.558	135/1	-	6.273	-
Jacareí	181	58.160	321/1	7	153.054	21.864/1
Jambeiro	4	1.510	378/1	-	3.839	-
Monteiro Lobato	11	1.170	106/1	-	2.950	-
Paraibuna	27	4.940	183/1	-	12.448	-
Santa Branca	16	3.755	234/1	-	10.008	-
São José dos Campos	461	169.203	367/1	16	460.718	28.794/1

Fonte: Adaptado de Ministério da Educação (MEC) - 2015.

Em Monteiro Lobato para cada grupo de 106 pessoas existe uma instituição de Ensino Básico e não existe no Município instituição de Ensino Superior Presencial que atenda a população com idade igual ou superior a 18 anos.

Em Paraibuna, para cada grupo de 183 pessoas existe uma instituição de Ensino Básico e não existe no Município instituição de Ensino Superior Presencial que atenda a população com idade igual ou superior a 18 anos.

Em Santa Branca, para cada grupo de 234 pessoas existe uma instituição de Ensino Básico e não existe no Município instituição de Ensino Superior Presencial que atenda a população com idade igual ou superior a 18 anos.

Em Jacareí, para cada grupo de 367 pessoas existe uma instituição de Ensino Básico, e para cada grupo de 28.794 pessoas existe uma instituição de Ensino Superior presencial.

Desta forma, dados da tabela 9 permitem observar que Caçapava é o Município que detém a maior porcentagem de pessoas com idade igual a 25 anos ou mais que possui Ensino



Médio Completo, seguido por Jacareí, Jambeiro, Santa Branca, Paraibuna, Monteiro Lobato e Igaratá.

Tabela 9 - Escolaridade da população (%) de 25 anos ou mais dos Municípios da Sub-Região 1 da RMVPLN - 2010.

Municípios	Fundamental Incompleto e Analfabeto	Fundamental Incompleto e Alfabetizado	Fundamental Completo e Médio Incompleto	Médio Completo e Superior Incompleto	Superior Completo
Caçapava	5,1 %	32,9 %	16,2 %	33,4 %	12,4 %
Igaratá	12,3 %	48,8 %	18,7 %	15,2 %	5 %
Jacareí	4,5 %	33,7 %	16,5 %	33 %	12,3 %
Jambeiro	8,8 %	41,5 %	11,9 %	29,6 %	8,2 %
Monteiro Lobato	12,7 %	45 %	12,2 %	19,7 %	10,4 %
Paraibuna	11,5 %	46 %	15,2 %	19,9 %	7,4 %
Santa Branca	8,4 %	45,1 %	15,2 %	23,8 %	7,5 %
São José dos Campos	3,6 %	29,6 %	16,1 %	32,7 %	18 %

Fonte: Adaptado de Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil, 2010.

A tabela 9 permite ainda observar que o Município de São José dos Campos detém a maior porcentagem de pessoas com idade igual ou superior a 25 anos que possui Ensino Superior Completo, representando 18% da população do Município. Nas mesmas condições da análise Caçapava aparecia com 12,4% da população; Jacareí com 13% da população; Monteiro Lobato com 10,4% da população; Jambeiro com 8,2 % da população; Santa Branca com 7,5% da população; Paraibuna com 7,4% da população e Igaratá, com 5 % da população acima de 25 anos com Ensino Superior Completo.

No entanto é importante ressaltar que a população dos Municípios de Igaratá, Jambeiro, Monteiro Lobato, Paraibuna e Santa Branca, que possuía Ensino Superior completo no ano do último Censo do IBGE, totalizava 38,5% da população da Sub-Região 1, e esta foi obrigada a deslocar-se para outros Municípios ou estados, com a finalidade de buscar a oportunidade de estudo que seus Municípios de origem não ofertavam e ainda não ofertam.

## 5 PENDULARIDADES NA SUB-REGIÃO 1 DA RMVPLN: RAZÕES, ORIGENS E DESTINOS

Com base nos dados censitários do IBGE do ano de 2010, esta seção tem como objetivo analisar e mapear os deslocamentos pendulares por razão de estudo ou trabalho, segundo a origem e o destino dos mesmos, como base nos oito Municípios da Sub-Região 1, Caçapava, Igaratá, Jacareí, Jambuí, Monteiro Lobato, Paraibuna, Santa Branca e São José dos Campos.

A análise dos dados censitários foi realizada a partir de três variáveis distintas, relativas ao número de pessoas que se deslocaram de toda a RMVPLN para o interior da Sub-Região 1 no ano de 2010 para estudo e trabalho, somente para trabalho ou somente para estudo.

Com a utilização do *software* ArcGis, da empresa ESRI, versão 10.2, tais dados serviram para a confecção dos mapas referentes às origens e destinos da Sub-Região 1 da RMVPLN. A divisão de classes presente nos mapas foi realizada pelo próprio *software*, por melhor representar o fluxo real existente entre os Municípios.

Com a finalidade de visualizar a quantidade dos fluxos de origem e destino no interior da Sub-Região 1 da RMVPLN, a classificação dos mapas foi elaborada com base nos dados do IBGE (2010). Desta forma, para realizar a leitura da intensidade dos respectivos deslocamentos pendulares, as setas em amarelo representam os fluxos de menor intensidade, as setas laranjas designam os fluxos de intensidade média e as setas em vermelho escuro concebem os fluxos de maior intensidade entre os Municípios.

Para complementar a análise em torno dos deslocamentos pendulares, também foram realizadas consultas ao *site*<sup>28</sup> da Empresa Metropolitana de Transporte Urbano (EMTU) sobre os itinerários dos ônibus que circulam no interior da RMVPLN, tendo como foco principal as empresas que transportam os passageiros dentro da Sub-Região 1 (Tabela 10). Esta pesquisa possibilitou observar que Caçapava possui linha para os Municípios de Jambuí, Paraibuna e São José dos Campos.

Dados do tabela 10 mostram que o Município de Igaratá tem ônibus direto apenas para Jacareí. Monteiro Lobato possui conexão apenas com São José dos Campos e o

---

<sup>28</sup> Pesquisas realizadas em janeiro de 2016.

Município de Santa Branca possui linha somente para Jacareí. A partir do Município de Jacareí são oferecidas linhas para os Municípios de Igaratá, Santa Branca e São José dos Campos, sendo que a conexão com este último é realizada por um total de 16 linhas, sendo todas diretas e com horários diversificados.

O Município de Jambuí possui linhas que o conecta com os Municípios de Caçapava, Paraibuna e São José dos Campos, porém, a maioria das linhas não entra no Município e o acesso a esses ônibus, bem como, a chegada ao Município ocorrem na Rodovia dos Tamoios (SP-099).

Os dados revelam ainda que a partir do Município de Paraibuna é oferecido o transporte de passageiros para os Municípios de Caçapava, Jambuí e São José dos Campos. Dentre os oito Municípios da Sub Região 1, São José dos Campos se destaca por realizar as conexões com outros cinco Municípios, sendo estes: Caçapava, Jacareí, Jambuí, Monteiro Lobato e Paraibuna, e por isso, São José dos Campos também é o Município que possui o maior fluxo de destinos relativos à educação e trabalho no interior da Sub-Região 1 da RMVPLN.

De acordo com os dados da tabela 10, observa-se que o Município de Caçapava possui 20 linhas com destino a São José dos Campos, totalizando 106 viagens diárias ocorridas nos dias úteis. Porém, destas 20 linhas, apenas duas seguem diretas em direção a São José dos Campos, totalizando 43 viagens diárias que ocorrem nos dias úteis. No entanto, o Município de Jacareí dispõe de 16 linhas, que se destinam a São José dos Campos diariamente. No total são realizadas 94 viagens diárias e diretas ao Município, correspondendo a 54,25 % a mais do que o número de viagens realizadas a partir do Município de Caçapava, ainda que este último, possua uma número maior de linhas se comparado ao Município de Jacareí. No entanto, é importante ressaltar que a partir de Caçapava e, em relação a Jacareí, existe um número inferior de linhas que realizam viagens diretas ao Município São José dos Campos.

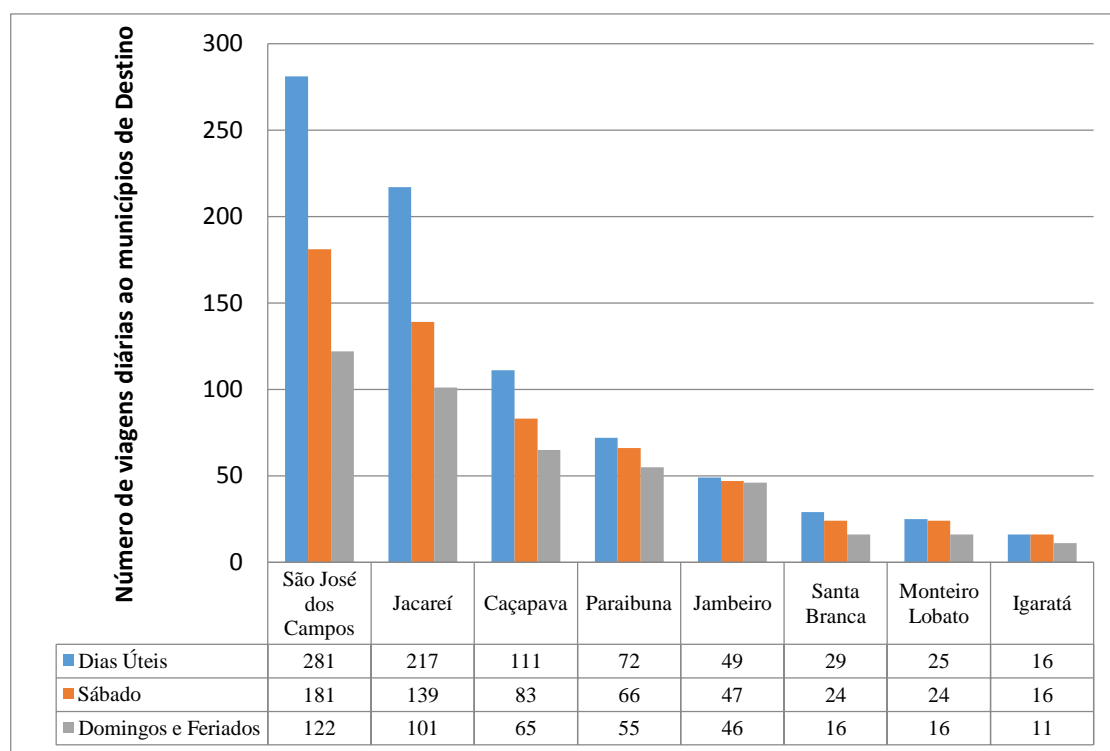
Tabela 10 - Viagens diárias de ônibus intermunicipais que circulam na Sub-Região 1 da RMVPLN- Janeiro 2016

Municípios de Origem	Municípios de Destino que têm linha de ônibus em operação	Total de Número de Linhas de Ônibus (Diretas e não diretas entre o município de origem e o município de destino)	Quantidade de viagens diárias totais, considerando o total de linhas disponíveis nos dias úteis	Quantidade de viagens totais aos sábados, considerando o número total de linhas disponíveis	Quantidade de viagens totais aos domingos e feriados, considerando o número total de linhas disponíveis
Caçapava	Jambeiro	04	6	6	5
	Paraibuna	02	1	1	1
	São José dos Campos	20	106	79	59
Igaratá	Jacareí	02	16	16	11
Jacareí	Igaratá	02	16	16	11
	Santa Branca	02	29	24	16
	São José dos Campos	16	94	29	9
Jambeiro	Caçapava	04	5	5	4
	Paraibuna	10	18	17	18
	São José dos Campos	14	19	19	17
Monteiro Lobato	São José dos Campos	08	9	6	1
Paraibuna	Caçapava	02	1	1	1
	Jambeiro	10	18	17	18
	São José dos Campos	10	53	48	36
Santa Branca	Jacareí	02	32	26	18
São José dos Campos	Caçapava	20	105	77	60
	Jacareí	16	169	97	72
	Jambeiro	14	25	24	23
	Monteiro Lobato	08	25	24	16
	Paraibuna	10	53	48	36

Fonte: Autora.

Em contrapartida, como existem 16 linhas diretas de ônibus que interligam o Município de Jacareí a São José dos Campos, havia em janeiro de 2016, um total de 169 viagens diárias nos dias úteis deste último Município para Jacareí. Informações contidas no gráfico 19 demonstram que o Município de São José dos Campos apresenta o maior fluxo de destino dos ônibus num total de 281 viagens em dias úteis, seguido pelo Município de Jacareí, o qual recebe diariamente 217 ônibus de passageiros que se deslocam no interior da RMVPLN. Dentre os oito Municípios da Sub Região 1, Igaratá é o que apresenta o menor fluxo diário de passageiros, uma vez que este Município tem linha interurbana disponível somente com Jacareí.

Gráfico 19 - Número de viagens diárias de ônibus nos Municípios da Sub-Região 1 da RMVPLN – Janeiro de 2016.



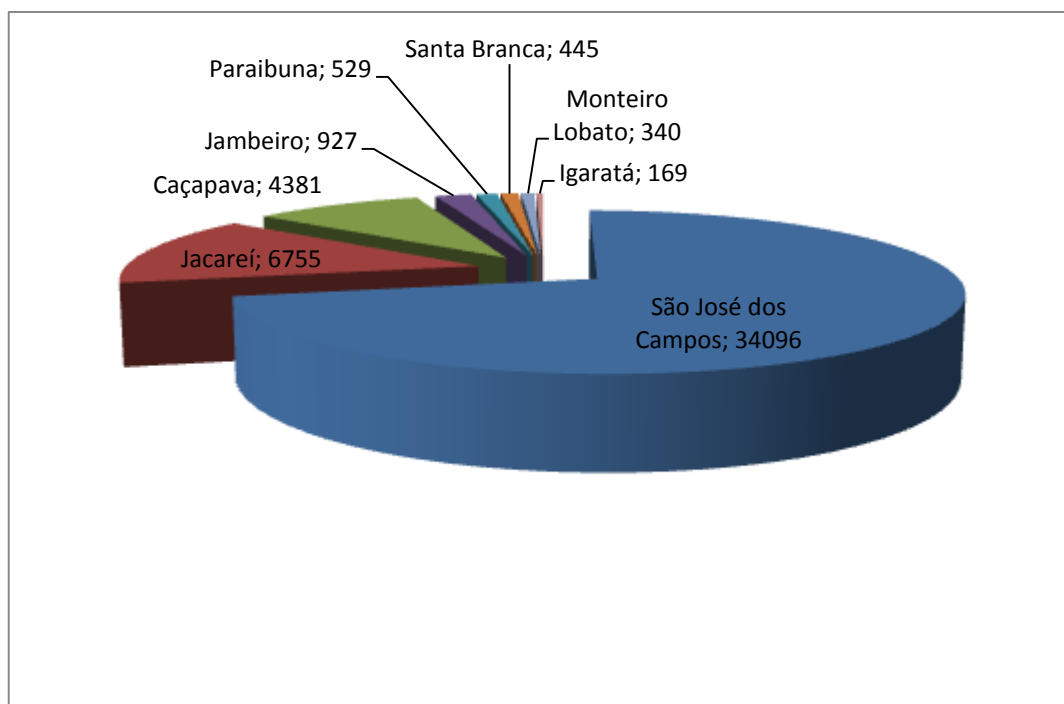
Fonte: Autora.

O Município de São José dos Campos recebe diariamente – entre os dias úteis, sábados, domingos e feriados – 39,1% do total do números de linhas intermunicipais que circulam no interior da Sub-Região 1. Em seguida tem-se Jacareí, que recebe um fluxo diário de 27% do total de ônibus. Caçapava, que possui um total de 26 linhas, está na terceira posição entre os Municípios, uma vez que recebe 14% dos veículos diários. Por receber 9% dos ônibus que circulam entre os Municípios da Sub Região 1,

Paraibuna ocupa a quarta posição. Jambeiro, em quinta posição, recebe um fluxo diário de 6 % dessa frota de ônibus. Nas últimas posições têm-se os Municípios de Santa Branca, Monteiro Lobato e Igaratá, com 4%, 3% e 2% respectivamente, do total de ônibus que circulam no interior da Sub-Região 1, uma vez que Santa Branca e Igaratá possuem conexão intermunicipal apenas com Jacareí e o Município de Monteiro Lobato apenas com São José dos Campos.

Os dados referentes aos fluxos de ônibus diários interurbanos que circulam dentre estes oito Municípios juntamente com os dados do IBGE de 2010 relativos aos movimentos pendulares por razão de estudo e trabalho na Sub-Região 1, apontam que neste mesmo ano, São José dos Campos foi o Município que mais recebeu pessoas, enquanto Igaratá foi o Município que menos recebeu pessoas derivadas dos deslocamentos pendulares dentro da RMVPLN.

Gráfico 20 - Total de deslocamentos (destino) para estudo e/ou trabalho nos Municípios da Sub-Região 1 da RMVPLN - 2010.

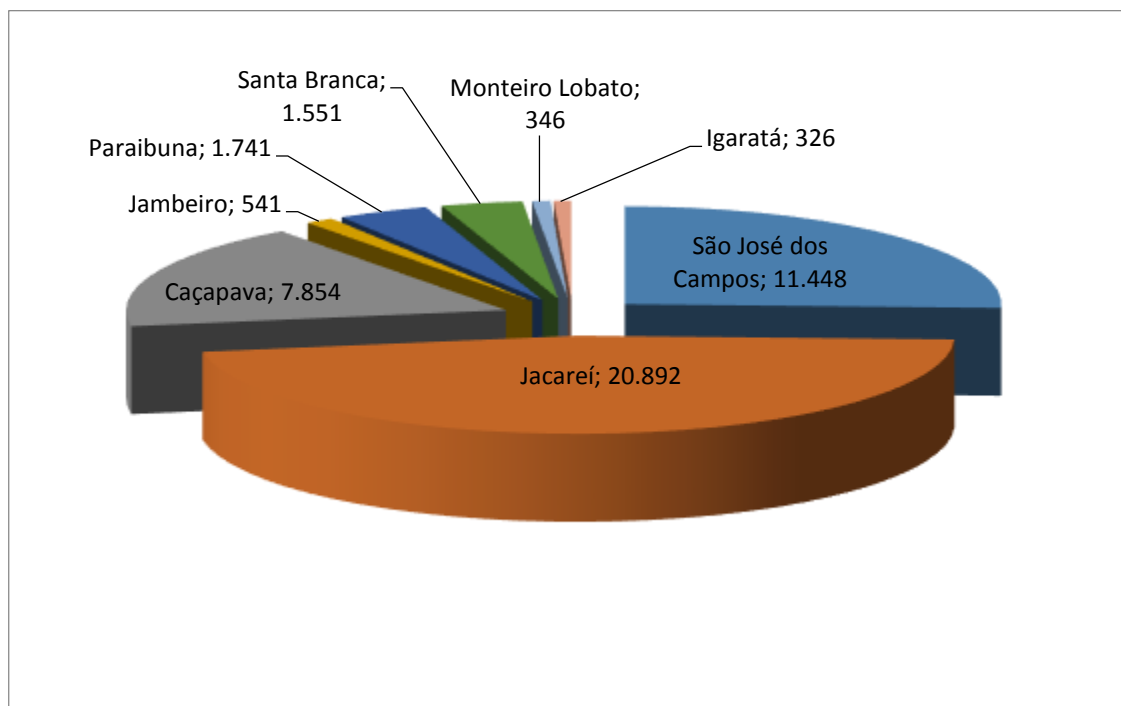


Fonte: Adaptado de IBGE, 2010.

De acordo com o gráfico 20, que foi elaborado com base nos dados sobre movimentos pendulares por motivo de estudo e/ou trabalho do IBGE- 2010, o Município de São José dos Campos, como já mencionado, recebe atualmente 39,1% dos ônibus intermunicipais que circulam no interior da Sub-Região 1 e, também, foi o

Município que mais recebeu pessoas por estudo e/ou trabalho em 2010, totalizando 34.096 pessoas que realizaram os deslocamentos pendulares.

Gráfico 21 - Total de deslocamentos (origem) para estudo e/ou trabalho nos Municípios da Sub-Região 1 da RMVPLN – 2010.



Fonte: Adaptado de IBGE, 2010.

De acordo com o gráfico 21 observa-se que Jacareí é o Município que apresenta maior número de deslocamentos pendulares por razão de estudo e trabalho, totalizando 20.892 pessoas que se deslocaram para 21 Municípios da RMVPLN, de acordo com os dados do IBGE (2010). Na sequência e com base nos mesmos dados, encontrava-se São José dos Campos, com 11.448 pessoas que deslocaram-se em direção a 27 Municípios da RMVPLN.

Os mesmo dados revelam que Caçapava, que aparecia em terceiro lugar nessa categoria, teve um total de 7.854 pessoas que se deslocaram em direção a outros 15 Municípios da RMVPLN. A partir do Município de Paraibuna, 1.741 pessoas se deslocaram para outros 19 outros Municípios. Do Município de Santa Branca saíram 1.551 pessoas para 11 Municípios de destino. De Jambeiro, Monteiro Lobato e Igaratá deslocaram-se 541 pessoas, 346 pessoas e 326 pessoas respectivamente.

### **5.1 Fluxo dos deslocamentos pendulares intrarregional: o Município de São José dos Campos como origem e destino na RMVPLN- 2010**

Como já mencionado anteriormente, no ano de 2010 houve um total de 34.096 pessoas que se dirigiram para São José dos Campos e desse total, 26.916 pessoas apenas trabalhavam no Município e 4.896 pessoas apenas deslocaram-se para estudar. Porém, 2.284 pessoas deslocaram para estudar e ao mesmo tempo trabalhar em São José dos Campos.

De acordo com a figura 3, Jacareí era o Município com maior número de pessoas que se deslocaram para São José dos Campos. Ao todo deslocaram-se 19.217 pessoas de Jacareí, sendo que 15.915 pessoas apenas trabalhavam no Município, 2.147 pessoas apenas estudavam em São José dos Campos e 1.155 pessoas deslocaram-se para estudar e trabalhar.

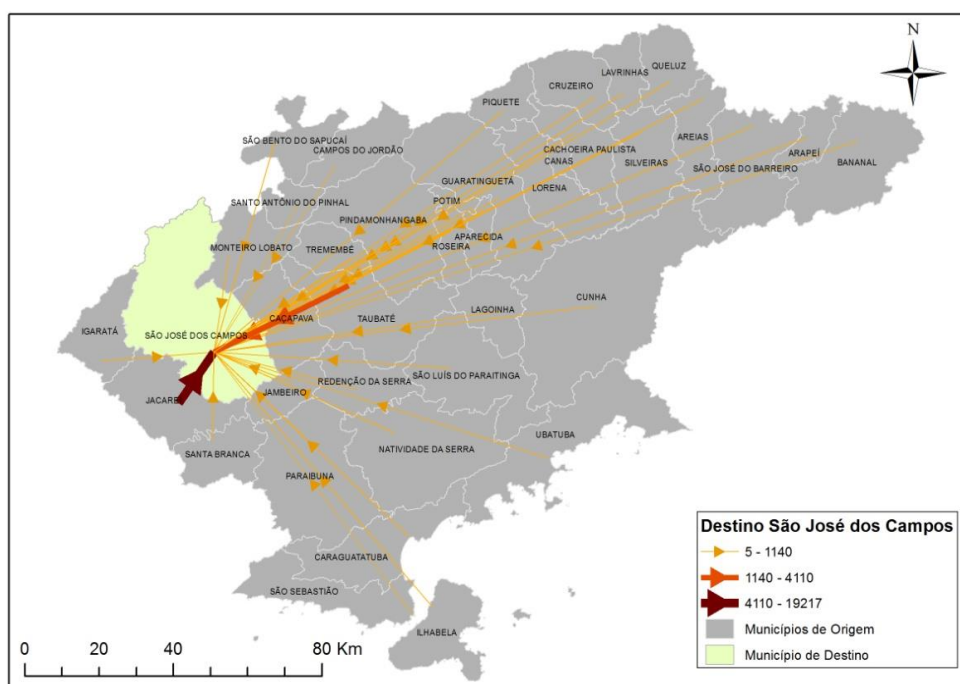
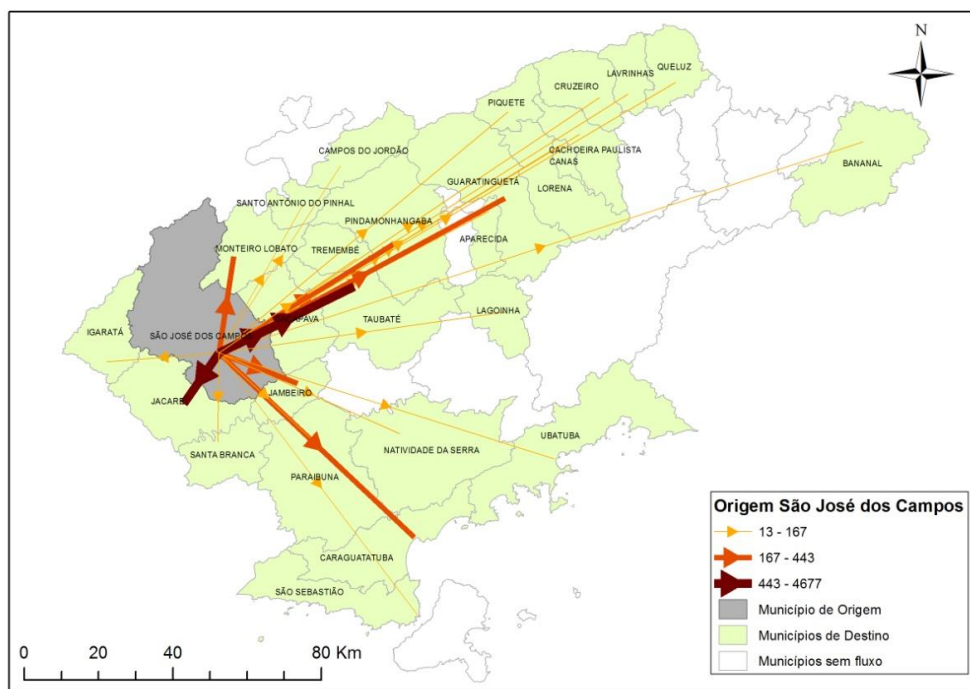
O Município de Caçapava era o segundo de maior fluxo em direção a São José dos Campos, totalizando 4.017 pessoas, seguido de Taubaté, com 4.110 pessoas. Do total de pessoas que se deslocaram de Caçapava em direção a São José dos Campos, 3.056 pessoas só trabalhavam, 550 só estudavam e 411 pessoas deslocaram-se com o objetivo de trabalhar e estudar.

Das 4.110 pessoas que se deslocaram vindas de Taubaté em direção a São José dos Campos, 3.450 pessoas o faziam apenas para trabalho e 519 pessoas apenas para estudo. Do número total, 141 pessoas destinavam-se a São José dos Campos para estudar e também trabalhar.

Os demais Municípios da RMVPLN tinham um fluxo em direção a São José dos Campos que variava de 5 a 1.140 pessoas, sendo que destas, 5 pessoas eram provenientes de Arapeí e deslocaram-se apenas para trabalhar em São José dos Campos e 1140 pessoas vinham de Paraibuna, das quais 594 deslocaram-se apenas para trabalhar, 433 apenas para estudar e 113 pessoas estudavam e trabalhavam no Município de destino. Ao todo 38 Municípios da RMVPLN desenvolviam fluxos de pessoas em direção a São José dos Campos.



Figura 3 - Fluxo dos deslocamentos pendulares intrarregional: o Município de São José dos Campos como origem e destino na RMVPLN- 2010.



Fonte: Adaptado do IBGE, 2010.

Ainda de acordo com a figura 3, em relação a São José dos Campos como origem, este Município destinava um total de 11.448 pessoas para 27 outros Municípios da RMVPLN, a saber: Aparecida, Bananal, Caçapava, Cachoeira Paulista, Campos do Jordão, Canas, Caraguatatuba, Cruzeiro, Guaratinguetá, Igaratá, Jacareí, Jambeiro,

Lagoinha, Lavrinhas, Lorena, Monteiro Lobato, Natividade da Serra, Paraibuna, Pindamonhangaba, Piquete, Queluz, São Sebastião, Santa Branca, Santo Antônio do Pinhal, Taubaté, Tremembé e Ubatuba.

Os Municípios de Jacareí, Caçapava e Taubaté foram os que mais receberam pessoas oriundas de São José dos Campos. Jacareí recebeu 4.677 pessoas, sendo que destas 3.753 pessoas apenas trabalhavam, 683 pessoas apenas estudavam e 241 pessoas estudavam e trabalhavam.

O Município de Caçapava recebeu em 2010 um total de 1.999 pessoas de São José dos Campos, e destas, 1.651 pessoas apenas por motivo de trabalho, 248 pessoas apenas por razão de estudo e 100 pessoas que trabalhavam e também estudavam no Município.

O Município de Taubaté recebeu 1.971 pessoas oriundas de São José dos Campos, e destas, 1.319 pessoas destinaram-se apenas para trabalho, 589 pessoas apenas para estudo e 63 pessoas para trabalhar e estudar no Município.

Ainda tendo São José dos Campos como origem, tem-se os seguintes Municípios com fluxo intermediário: Jambuí, que recebia 443 pessoas, sendo que 418 pessoas eram apenas para trabalhar, 8 pessoas apenas para estudar e 17 pessoas destinavam-se ao Município para estudar e trabalhar. Em seguida Guaratinguetá, que recebia 382 pessoas vindas de São José dos Campos, e destas, 108 pessoas somente para trabalhar e 274 pessoas somente para estudar. Monteiro Lobato aparecia na terceira posição, sendo que 326 pessoas vinham de São José dos Campos e destas 140 pessoas somente para trabalhar e 186 pessoas somente para estudar. Pindamonhangaba recebia 286 pessoas oriundas de São José dos Campos, das quais todas deslocaram-se apenas para trabalhar. Para Caraguatatuba deslocaram-se 269 pessoas vindas de São José dos Campos, dentre as quais, 252 pessoas deslocaram-se para trabalhar e 17 pessoas para estudar.

## **5.2 Fluxo dos deslocamentos pendulares intrarregional: o Município de Jacareí como origem e destino na RMVPLN- 2010**

O Município de Jacareí, que possui um fluxo diário de 27% dos ônibus, absorvia em 2010 o fluxo de 24 Municípios, sendo estes: Cachoeira Paulista, Caçapava, Campos do Jordão, Canas, Cruzeiro, Guaratinguetá, Igaratá, Jambuí, Lavrinhas, Lagoinha, Monteiro Lobato, Paraibuna, Pindamonhangaba, Piquete, Queluz, Roseira, Santa Branca, São Bento do Sapucaí, São José dos Campos, São Luís do Paraitinga, Silveiras, Taubaté, Tremembé e Ubatuba (Figura 4).

Para Jacareí deslocaram-se ao todo 6.755 pessoas dos demais Municípios da RMVPLN, das quais 5.182 pessoas apenas trabalhavam no Município e somente 1.163 pessoas deslocaram-se para estudar. Deste total, 410 pessoas deslocaram-se para estudar e ao mesmo tempo trabalhar.

O maior fluxo de toda a RMVPLN em direção a Jacareí provém de São José dos Campos, que como já mencionado anteriormente, recebeu 4.677 pessoas ao todo deste Município. Este fato é explicado pela existência de 16 linhas diretas de ônibus que interligam estes Municípios, que totalizam 169 viagens diárias nos dias úteis e com frequência de vinte minutos aproximadamente.

O segundo Município com maior fluxo em direção à Jacareí em 2010 provinha do Município de Santa Branca. Ao todo deslocaram-se 985 pessoas, das quais, 654 pessoas deslocaram-se para trabalhar, 244 pessoas somente para estudar e 87 pessoas para trabalhar e estudar. É importante ressaltar que Santa Branca possui linha de ônibus somente para Jacareí. O tempo de percurso é de aproximadamente 35 minutos e a frequência dos ônibus é de aproximadamente 40 a 50 minutos.

Os Municípios de menor fluxo de deslocamento para Jacareí eram: Taubaté, Monteiro Lobato e Lavrinhas. De Taubaté vinham 282 pessoas, das quais 253 pessoas somente para trabalhar, 8 pessoas somente para estudar e 21 pessoas para estudar e trabalhar.

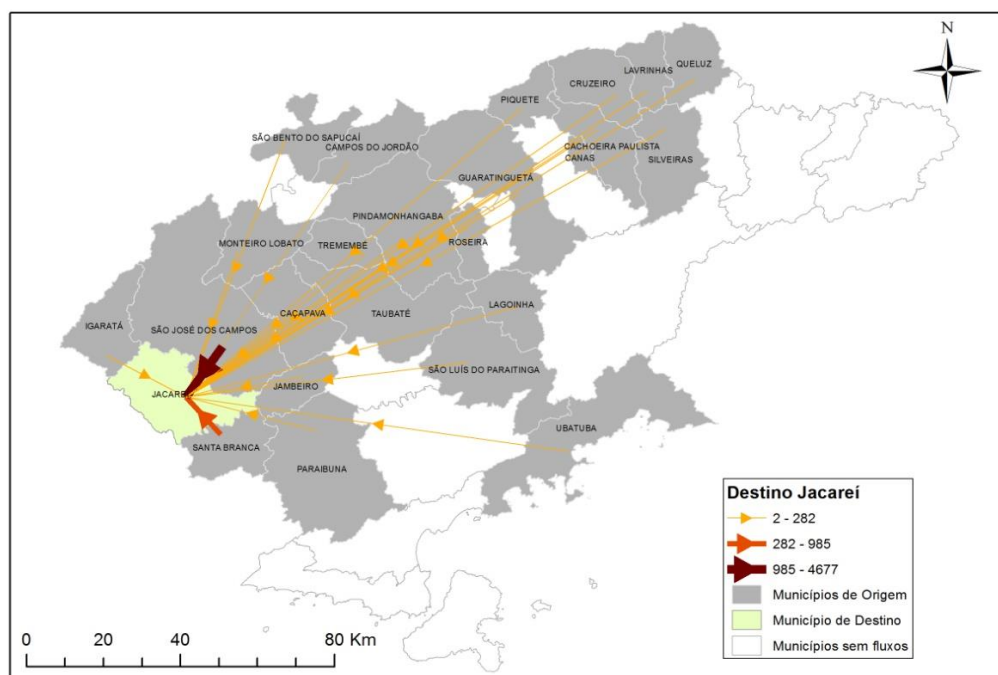
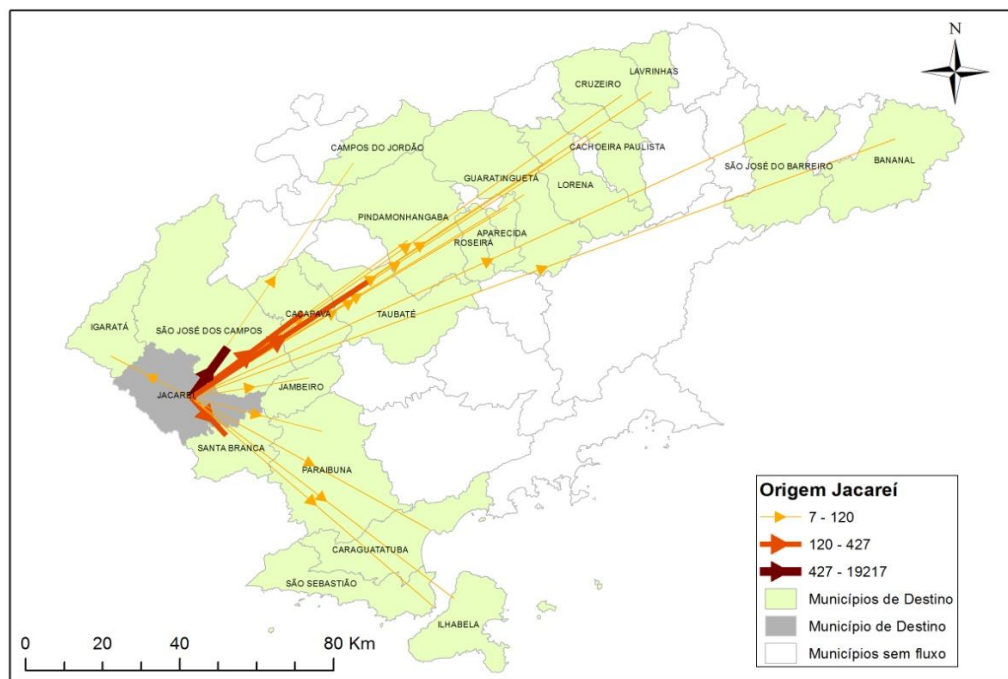
Do Município de Lavrinhas e Monteiro Lobato deslocaram-se 02 pessoas de cada Município e apenas por motivo de trabalho.

Do Município de Cachoeira Paulista deslocaram-se em direção a Jacareí um total de 10 pessoas, que trabalhavam e estudavam no Município.

Do Município de Canas, Lagoinha e Silveiras, 03 pessoas deslocaram-se apenas para trabalhar em Jacareí e na mesma variável, 10 pessoas deslocaram-se de Cruzeiro e 30 pessoas de Guaratinguetá.

De acordo com a figura 4, é possível observar que ao contrário de São José dos Campos, Jacareí possuía um maior fluxo de origem do que de destino.

Figura 4 - Fluxo dos deslocamentos pendulares intrarregionais: o Município de Jacareí como origem e destino na RMVPLN- 2010



Fonte: Adaptado do IBGE, 2010.

Em relação à origem, a figura 4 revela que os habitantes de Jacareí destinavam-se a 21 Municípios, sendo estes: Aparecida, Bananal, Caçapava, Cachoeira Paulista, Campos do Jordão, Caraguatatuba, Cruzeiro, Guaratinguetá, Igaratá, Ilhabela, Jambeiro, Lavrinhas, Lorena, Paraibuna, Pindamonhangaba, Roseira, São José do Barreiro, São José dos Campos, São Sebastião, Santa Branca e Taubaté.

Ao todo saíram 20.892 pessoas de Jacareí em direção a estes Municípios, das quais, 17.315 pessoas somente para trabalho, 2.374 pessoas deslocaram-se somente para estudo e 1.203 pessoas deslocaram-se para estudar e trabalhar em outros Municípios da RMVPLN.

Como já mencionado, o maior fluxo de pessoas deslocava-se para São José dos Campos, representando 56,36 % do valor total, ou seja, 19.217 pessoas. Os fluxos intermediários eram em direção à Taubaté, Santa Branca e Caçapava.

Ao todo 427 pessoas deslocaram-se de Jacareí em direção a Taubaté, das quais, 293 pessoas apenas para trabalho, 104 pessoas apenas para estudo e 30 pessoas para trabalhar e estudar.

Em direção ao Município de Santa Branca deslocaram-se ao todo 381 pessoas de Jacareí, sendo que 342 pessoas somente para trabalhar, 30 pessoas somente para estudar e 09 pessoas para trabalhar e estudar. Em direção a Caçapava deslocaram-se ao todo 276 pessoas, das quais todas apenas para trabalhar.

Dentre os Municípios que receberam o menor fluxo oriundo de Jacareí, tem-se Bananal e São José do Barreiro, que receberam cada um 07 pessoas que se deslocaram só para estudo.

Somente para trabalhar deslocaram-se para Aparecida 08 pessoas e para Cachoeira Paulista e Ilhabela deslocaram-se 09 pessoas para cada Município que saíram de Jacareí também apenas para trabalhar.

Com exceção do Município de Caraguatatuba, Santa Branca, São José dos Campos e Taubaté, que receberam pessoas de Jacareí, para trabalhar ou estudar e trabalhar e estudar, os demais 17 Municípios receberam pessoas de Jacareí somente para estudar ou somente para trabalhar.

### **5.3 Fluxo dos deslocamentos pendulares intrarregional: o Município de Caçapava como origem e destino na RMVPLN- 2010**

O Município de Caçapava possui atualmente um total de 26 linhas de ônibus que fazem conexão com Jambeiro, Paraibuna e São José dos Campos, e destaca-se em 2010 como o terceiro Município no interior da Sub-Região 1 que recebia o maior fluxo de pessoas da RMVPLN.

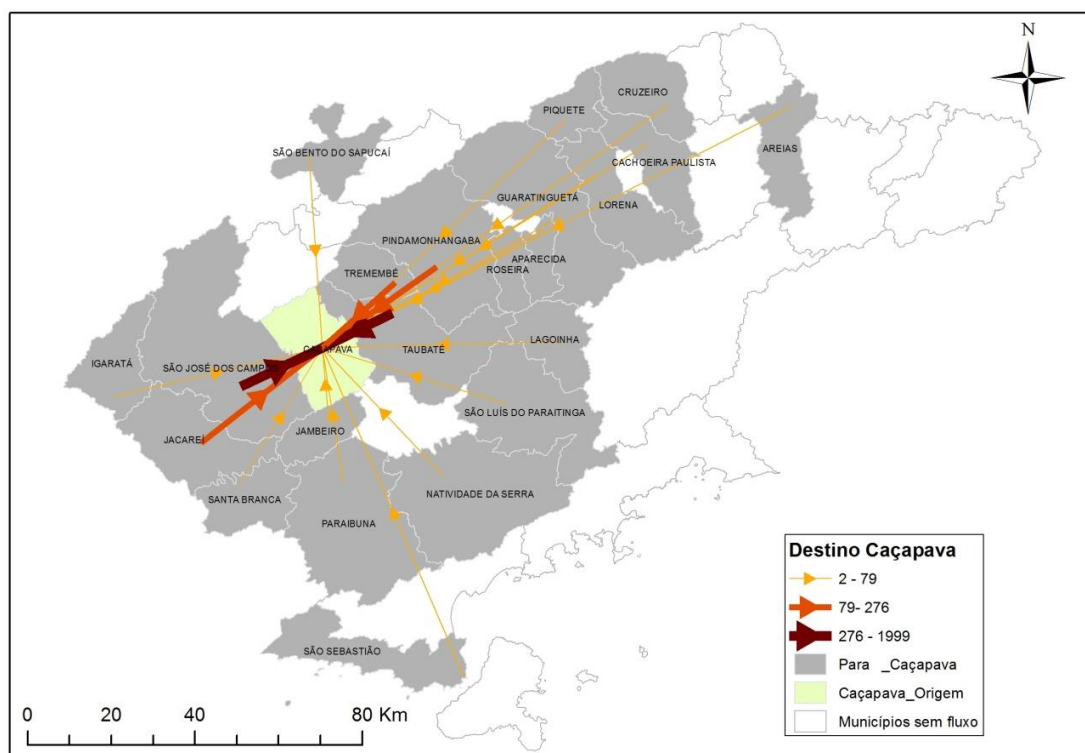
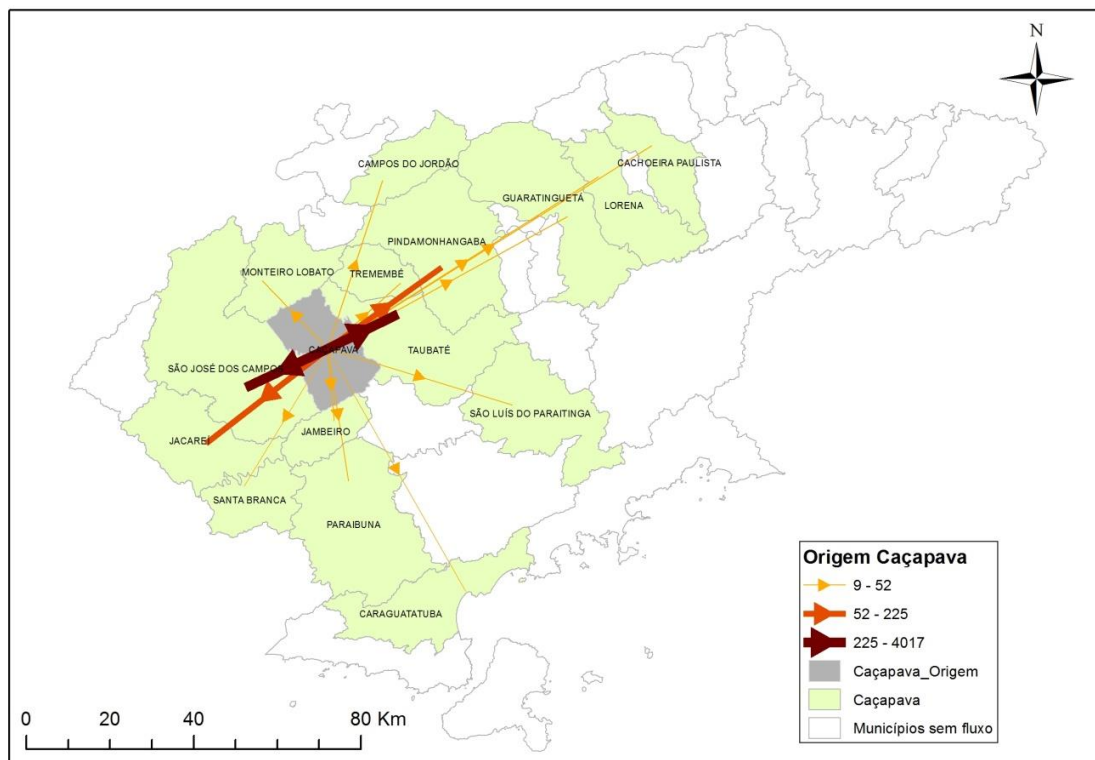
Ao todo destinavam-se para o Município 4.381 pessoas oriundas de 22 Municípios, sendo estes: Aparecida, Areias, Cachoeira Paulista, Cruzeiro, Guaratinguetá, Igaratá, Jacareí, Jambeiro, Lagoinha, Lorena, Natividade da Serra, Paraibuna, Pindamonhangaba, Piquete, Roseira, Santa Branca, São Bento do Sapucaí, São José dos Campos, São Luiz do Paraitinga, São Sebastião, Taubaté e Tremembé. Dentre as 4.381 pessoas que se deslocaram em direção a Caçapava, 3.936 pessoas o faziam apenas para trabalhar, 285 pessoas somente para estudar e 160 pessoas deslocaram-se com a finalidade de trabalhar e estudar.

Do Município de São José deslocaram-se 1.999 pessoas em direção a Caçapava. De Taubaté deslocaram-se 1.499 pessoas em direção a Caçapava, sendo que 1.458 pessoas deslocaram-se somente para trabalho, 25 pessoas somente para estudo e 16 pessoas para estudo e trabalho.

Dos Municípios com fluxo intermediário em direção a Caçapava, tem-se Jacareí, Pindamonhangaba e Tremembé. De Jacareí deslocaram-se 276 pessoas, das quais todas o fizeram apenas por motivo de trabalho. De Pindamonhangaba, 158 pessoas deslocaram-se, sendo que 137 pessoas somente para trabalho e 21 pessoas para trabalhar e estudar. De Tremembé deslocaram-se 134 pessoas, todas com a finalidade de apenas trabalhar em Caçapava.

Os menores fluxos para Caçapava são de Piquete, Lagoinha, Igaratá, São Bento do Sapucaí, Areias, São Luiz do Paraitinga, Cachoeira Paulista, Cruzeiro e Roseira. Juntos, estes Municípios totalizam 49 pessoas que se deslocam em direção a Caçapava e a média de deslocamento entre os Municípios citados é de 5 pessoas.

Figura 5 - Fluxo dos deslocamentos pendulares intrarregional: o Município de Caçapava como origem e destino na RMVPLN- 2010



Fonte: Adaptado do IBGE, 2010.

Em relação à Caçapava como origem, existia em 2010 um total de 15 Municípios para os quais a população se deslocava, sendo estes: Cachoeira Paulista,

Campos do Jordão, Caraguatatuba, Guaratinguetá, Jacareí, Jambuí, Lorena, Monteiro Lobato, Paraibuna, Pindamonhangaba, São José dos Campos, São Luiz do Paraitinga, Santa Branca, Taubaté e Tremembé. Ao todo, saíram de Caçapava 7.854 pessoas em 2010, das quais 5.136 pessoas deslocaram-se apenas para trabalhar, 2.085 pessoas somente para estudar e 633 pessoas deslocaram-se para estudar e trabalhar em outros Municípios da RMVPLN.

Tendo Caçapava como origem, os Municípios com maior fluxo de destino eram São José dos Campos e Taubaté. Como já mencionado, para São José dos Campos deslocaram-se 4.017 pessoas. Para Taubaté, deslocaram-se 3.181 pessoas, das quais, 1.624 pessoas apenas trabalhavam, 1.374 pessoas apenas estudavam e 183 pessoas trabalham e estudavam no Município.

Dentre os Municípios com fluxo intermediário que a população de Caçapava se destinava, estão Jacareí e Pindamonhangaba. Dentre as 225 pessoas que se deslocaram para Jacareí, 146 pessoas só trabalhavam e 69 pessoas apenas estudavam e 10 pessoas estudavam e trabalhavam.

Dados da figura 5 mostram que em direção a Pindamonhangaba deslocaram-se 146 pessoas oriundas do Município de Caçapava, sendo que 117 pessoas apenas para trabalho, 07 pessoas apenas para estudo e 22 pessoas para trabalho e estudo.

O Município que apresentava o menor fluxo de pessoas vindas de Caçapava era Monteiro Lobato, que recebia 09 pessoas que se deslocaram de Caçapava apenas para trabalhar.

#### **5.4 Fluxo dos deslocamentos pendulares intrarregional: o Município de Jambuí como origem e destino na RMVPLN- 2010**

A figura 6 demonstra que do Município de Jambuí, que recebia um fluxo diário de 6 % da frota de ônibus em janeiro de 2016 era em 2010 o quarto Município com maior fluxo de origem dentre os demais da Sub-Região 1. Ao todo deslocaram-se para o Município um total de 927 pessoas, das quais 849 pessoas só trabalhavam, 24 pessoas só estudavam e 54 pessoas trabalhavam e estudavam. Ao todo, habitantes de 10 Municípios deslocaram-se para Jambuí em 2010. Estes eram provenientes de:



Caçapava, Jacareí, Lorena, Monteiro Lobato, Paraibuna, Redenção da Serra, São Bento do Sapucaí, São José dos Campos, Silveiras e Taubaté.

De acordo com a figura 6, São José dos Campos e Paraibuna eram em 2010 os Municípios cujos habitantes mais se deslocaram em direção a Jambéiro. De São José dos Campos saíram 443 pessoas, das quais 418 pessoas eram só para trabalhar, 08 pessoas somente para estudar e 17 pessoas deslocaram-se para trabalhar e estudar.

Do Município de Paraibuna saíram 283 pessoas, das quais 254 pessoas apenas trabalhavam em Jambéiro e 29 pessoas destinavam-se a estudar e trabalhar no Município.

Os Municípios intermediários com fluxo em direção a Jambéiro eram Jacareí, Taubaté e Caçapava. Somente para trabalhar saíram de Jacareí 58 pessoas e de Caçapava saíram 46 pessoas. De Taubaté saíram 49 pessoas, das quais 41 pessoas só trabalhavam e 08 pessoas trabalhavam e estudavam em Jambéiro.

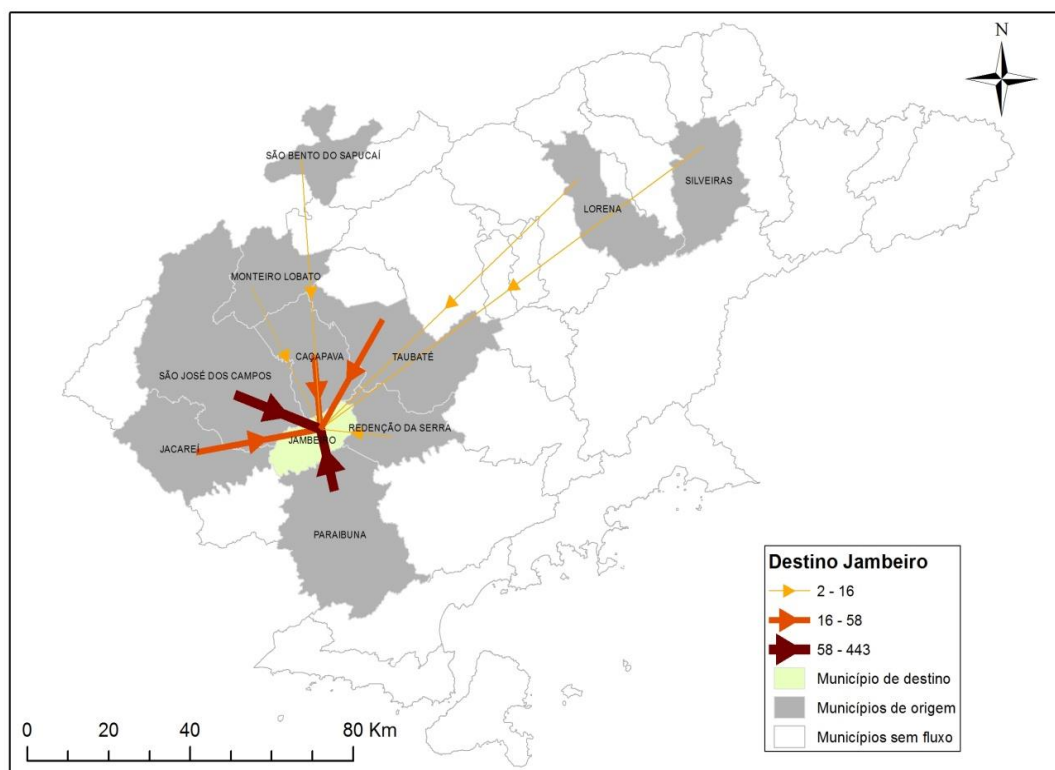
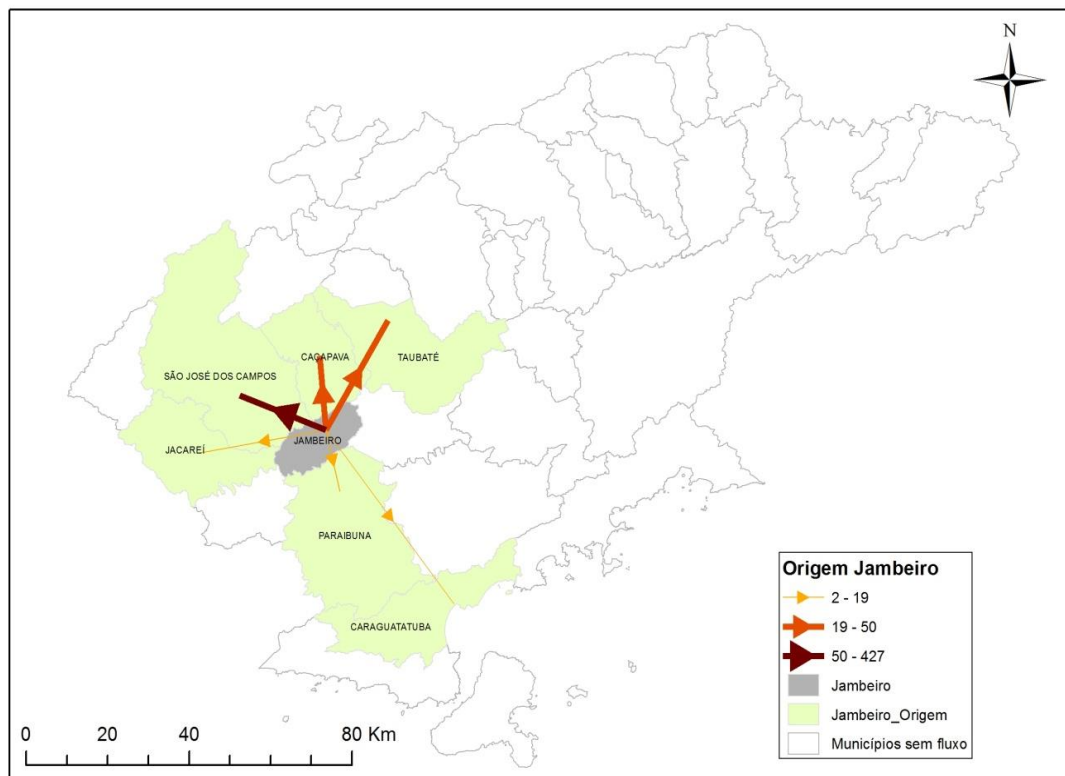
Ainda tendo Jambéiro como destino, saíram apenas para trabalho, 11 pessoas de Lorena, 02 pessoas de Monteiro Lobato, 06 pessoas de São Bento do Sapucaí e 13 pessoas de Silveiras.

De Redenção da Serra, 16 pessoas deslocaram-se em direção a Jambéiro apenas por motivo de estudo.

Ainda com base na figura 6, os habitantes de Jambéiro deslocaram-se em direção a apenas 06 Municípios da RMVPLN, sendo estes: Caçapava, Caraguatatuba, Jacareí, Paraibuna, São José dos Campos e Taubaté. Ao todo deslocaram-se 541 habitantes de Jambéiro, dos quais 372 pessoas apenas para trabalhar, 132 pessoas apenas para estudar, e 37 pessoas para trabalhar e estudar.

Os valores mais expressivos das pessoas que saíram de Jambéiro destinava-se a São José dos Campos, que recebia 427 pessoas, sendo que 284 pessoas apenas para trabalho, 109 pessoas apenas para estudo e 34 pessoas que saíram de Jambéiro para estudar e trabalhar em São José dos Campos (Figura 6).

Figura 6 - Fluxo dos deslocamentos pendulares intrarregional: o Município de Jambéiro como origem e destino na RMVPLN- 2010.



Fonte: Adaptado do IBGE, 2010.

De acordo com os dados contidos na figura 6, tinham fluxos de destinos intermediários os Municípios de Caçapava e Taubaté, que recebiam em 2010 de

Jambeiro, 50 e 31 pessoas respectivamente. Das 50 pessoas que se destinavam a Taubaté, 45 pessoas eram apenas para trabalho, 02 pessoas somente para estudo e 03 pessoas para estudar e trabalhar. Dentre as 31 pessoas que se destinavam a Taubaté e que eram provenientes de Jambeiro, 19 pessoas eram somente para trabalhar e 12 saíam somente para estudar.

Dentre os Municípios com menor fluxo de pessoas que se originavam de Jambeiro, Caraguatatuba recebia apenas 02 pessoas para trabalhar, Jacareí recebia 06 pessoas só para trabalhar e 06 pessoas somente para estudar e Paraibuna recebia de Jambeiro um total de 19 pessoas, das quais 16 eram para trabalhar e 03 destinavam-se apenas para estudar.

### **5.5 Fluxo dos deslocamentos pendulares intrarregional: o Município de Paraibuna como origem e destino na RMVPLN- 2010**

Com base na figura 7, em direção a Paraibuna, havia habitantes de 17 Municípios da RMVPLN que se destinavam ao Município. Estes eram: Areias, Bananal, Cachoeira Paulista, Caçapava, Caraguatatuba, Jacareí, Jambeiro, Lagoinha, Lorena, Natividade da Serra, Redenção da Serra, Roseira, Santa Branca, São José do Barreiro, São José dos Campos, São Sebastião e Taubaté.

O Município de Paraibuna era em 2010 o quinto com maior fluxo no interior da Sub-Região 1. Ao todo 529 pessoas se deslocaram em direção a Paraibuna no referido ano, sendo que 336 pessoas eram somente para trabalhar, 184 pessoas apenas estudavam e 09 pessoas estudavam e trabalhavam no Município.

O maior fluxo de pessoas que se destinavam para Paraibuna provinha de São José dos Campos, totalizando 157 pessoas e que destas, 84 pessoas eram só para trabalhar e 73 pessoas deslocaram-se apenas para estudar.

Os Municípios com fluxo intermediário para Paraibuna eram: Jacareí, São Sebastião, Caraguatatuba, Caçapava e Taubaté. De Jacareí saíram 61 pessoas em direção à Paraibuna, e de Taubaté deslocaram-se 34 pessoas, todas com o objetivo de somente trabalhar. De São Sebastião para Paraibuna saíram ao todo 51 pessoas que iam somente estudar no Município. De Caçapava saíram 36 pessoas, das quais 27 pessoas

deslocaram-se para Paraibuna apenas para estudar e 09 pessoas apenas para trabalhar. De Caraguatatuba deslocaram-se ao todo 44 pessoas, das quais 35 pessoas tinham o objetivo de somente trabalhar em Paraibuna e 09 pessoas deslocaram-se para trabalhar e estudar.

Os menores fluxos em direção a Paraibuna eram provenientes de Roseira, Lagoinha e Redenção da Serra. De Lagoinha e Roseira deslocaram-se de cada Município 06 pessoas, que se deslocaram para Paraibuna apenas com a finalidade de estudar no Município.

Do Município de Redenção da Serra deslocaram-se 07 pessoas que tinham por objetivo apenas estudar em Paraibuna.

Ainda com base na figura 7, é possível observar que de Paraibuna para outros Municípios da RMVPLN, o Município apresentava deslocamento pendular para 19 Municípios, sendo estes: Aparecida, Areias, Caçapava, Caraguatatuba, Igaratá, Jacareí, Jambeiro, Lorena, Natividade da Serra, Pindamonhangaba, Queluz, Redenção da Serra, São José dos Campos, São Luiz do Paraitinga, São Sebastião, Santa Branca, Taubaté, Tremembé e Ubatuba.

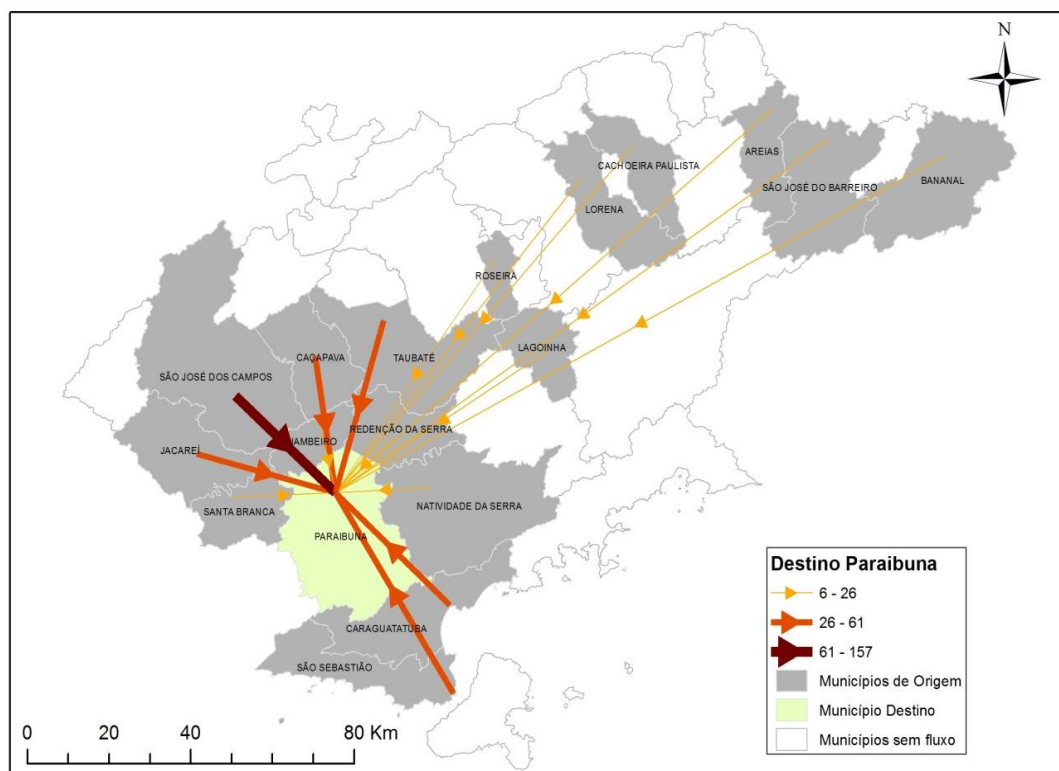
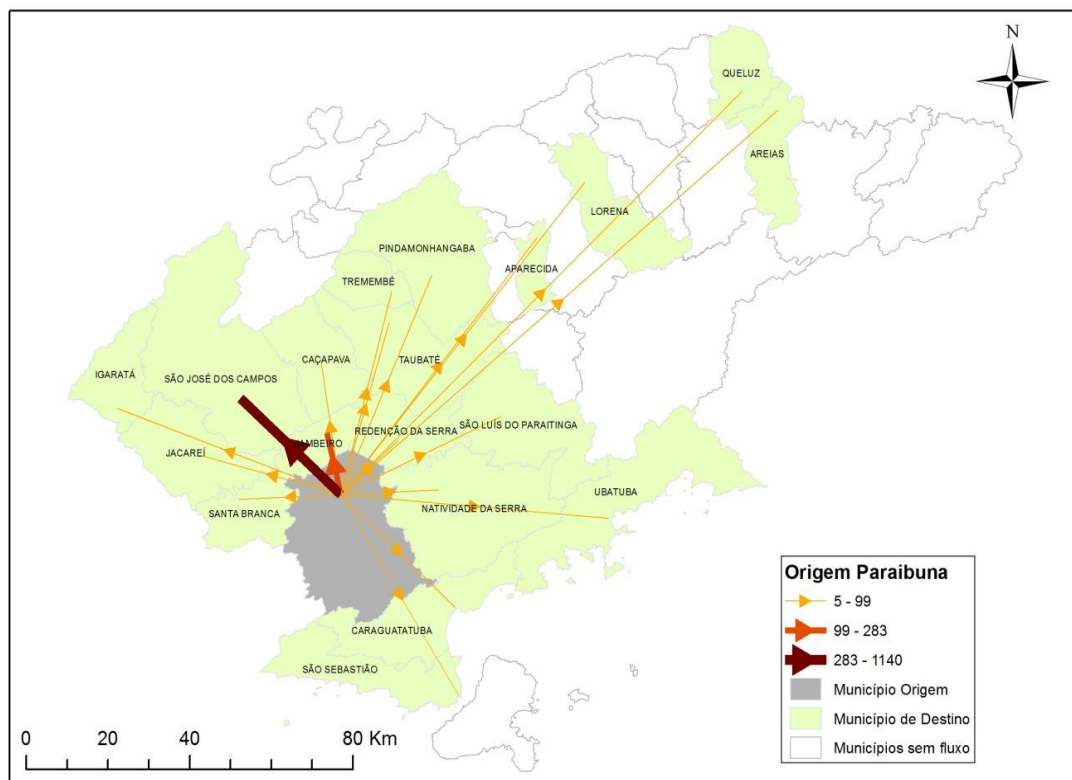
O maior fluxo de pessoas que saíam de Paraibuna, destinaram-se a São José dos Campos, totalizando 1.140 pessoas, das quais 594 pessoas deslocaram-se apenas para trabalho, 433 pessoas somente para estudo e 113 pessoas para trabalhar e estudar.

Para Jambeiro destinou-se um fluxo de Paraibuna considerado intermediário, pois das 283 pessoas que se deslocaram em direção ao Município, 254 pessoas iam a trabalho apenas e 29 pessoas dirigiam-se ao Município para estudar e trabalhar.

Somente para estudar em outro Município saíram 05 pessoas de Paraibuna em direção a Areias, assim como também 05 pessoas destinavam-se para Natividade da Serra e 05 pessoas para Redenção da Serra com a mesma finalidade.

Ainda considerando a variável de deslocamento somente para estudo, saíram de Paraibuna 06 pessoas em direção a Queluz, 11 pessoas em direção a Igaratá e 10 pessoas em direção a Pindamonhangaba.

Figura 7 - Fluxo dos deslocamentos pendulares intrarregional: o Município de Paraibuna como origem e destino na RMVPLN- 2010.



Fonte: Adaptado do IBGE, 2010.

Considerando o fluxo de pendularidade dos moradores de Paraibuna em direção aos outros Municípios que compõem a Sub-Região 1 da RMVPLN, havia 26 pessoas deslocando-se em direção a Jacareí no ano de 2010, das quais 21 pessoas apenas trabalhavam e 05 pessoas apenas estudavam. Para Jacareí deslocaram-se 99 pessoas de Paraibuna, das quais 93 pessoas era apenas para trabalho e 06 pessoas apenas para estudar no Município. Do Município de Paraibuna a Santa Branca deslocaram-se 09 pessoas, das quais todas apenas para trabalhar.

### **5.6 Fluxo dos deslocamentos pendulares intrarregional: o Município de Santa Branca como origem e destino na RMVPLN- 2010**

O Município de Santa Branca recebeu em 2010 um total de 445 pessoas, das quais 406 pessoas deslocaram-se apenas para trabalhar, 30 pessoas apenas para estudar e 09 pessoas que se deslocaram para trabalhar e estudar. Os Municípios de origem eram cinco: Caçapava, Canas, Jacareí, Paraibuna e São José dos Campos.

O Município de Jacareí era o Município de maior fluxo em direção a Santa Branca, sendo que das 381 pessoas que se deslocaram, 342 pessoas era somente para trabalho, 30 pessoas apenas para estudo e 09 pessoas para trabalhar e estudar (Figura 8)

Em direção à Santa Branca, o Município de São José dos Campos exercia uma influência intermediária, pois 41 pessoas deslocaram-se apenas para trabalho.

Os Municípios de Caçapava, Canas e Paraibuna exerciam um fluxo pequeno em direção a Santa Branca. De Caçapava saíram 11 pessoas com o objetivo de somente trabalhar. Como mesmo propósito saíram de Canas 03 pessoas e de Paraibuna deslocaram-se 09 pessoas.

Ainda com base no ano de 2010, saíram de Santa Branca 1.551 pessoas que se destinaram a 11 Municípios da RMVPLN. Estes eram: Aparecida, Caçapava, Campos do Jordão, Caraguatatuba, Guaratinguetá, Jacareí, Lorena, Paraibuna, Pindamonhangaba, São José dos Campos e Taubaté.

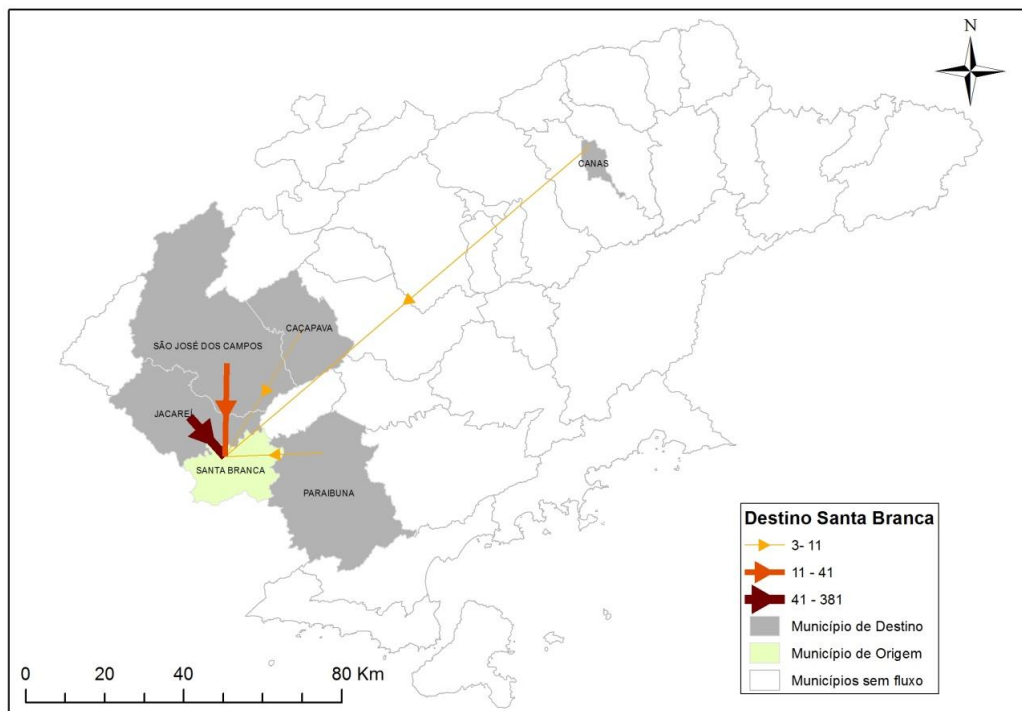
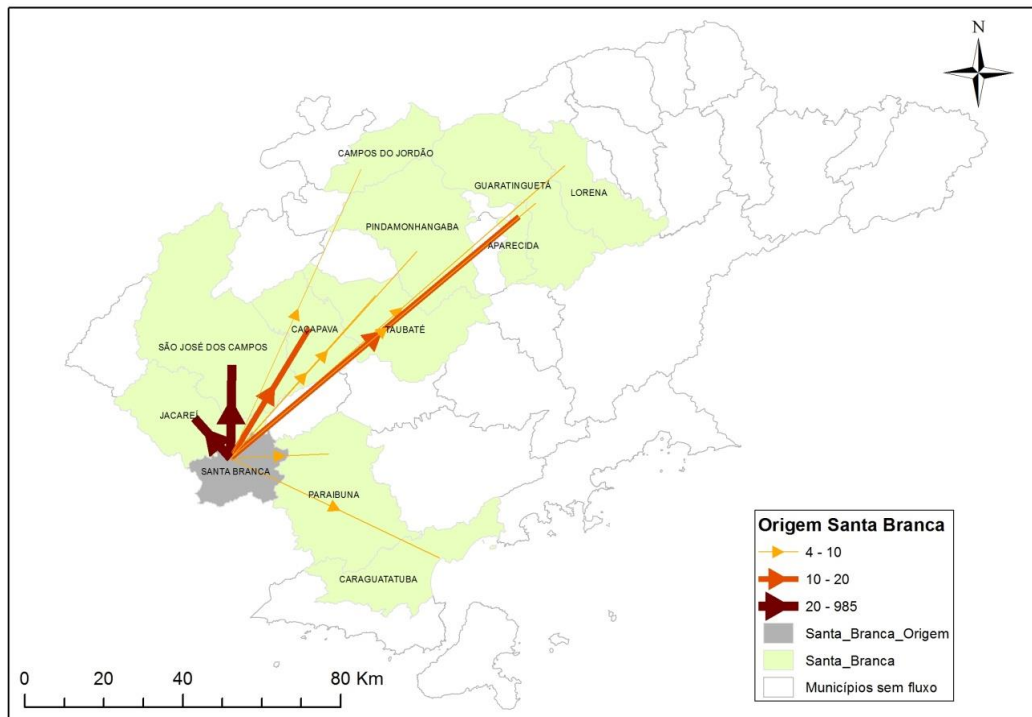
De Santa Branca em direção a Jacareí saíram 985 pessoas, das quais 654 pessoas apenas para trabalho, 244 pessoas apenas para estudo e 87 pessoas para trabalhar e estudar. São José dos Campos, recebia de Santa Branca 483 pessoas, das

quais, 299 pessoas para trabalhar, 131 pessoas para estudar e 53 pessoas que estudavam e trabalhavam no Município.

Os Municípios de Caçapava e Aparecida exerciam um fluxo intermediário sobre Santa Branca, pois para Caçapava deslocaram-se 20 pessoas de Santa Branca com o objetivo de somente trabalhar. Para Aparecida deslocaram-se 15 pessoas de Santa Branca, das quais 06 pessoas apenas para trabalho e 09 pessoas apenas para estudo.

Do Município de Santa Branca para Lorena deslocaram-se 04 pessoas apenas para trabalhar e sob a mesma variável 05 pessoas dirigiram-se para Pindamonhangaba. De Campos do Jordão e Caraguatatuba deslocaram-se 06 pessoas para cada Município de destino, também com a finalidade de apenas trabalhar. Para Taubaté deslocaram-se 06 pessoas e para Guaratinguetá e Paraibuna, deslocaram-se 20 pessoas, sendo 10 para cada Município (Figura 8), também por motivo de trabalho.

Figura 8 - Fluxo dos deslocamentos pendulares intrarregional: o Município de Santa Branca como origem e destino na RMVPLN- 2010.



Fonte: Adaptado do IBGE, 2010.



### **5.7 Fluxo dos deslocamentos pendulares intrarregional: o Município de Monteiro Lobato como origem e destino na RMVPLN- 2010**

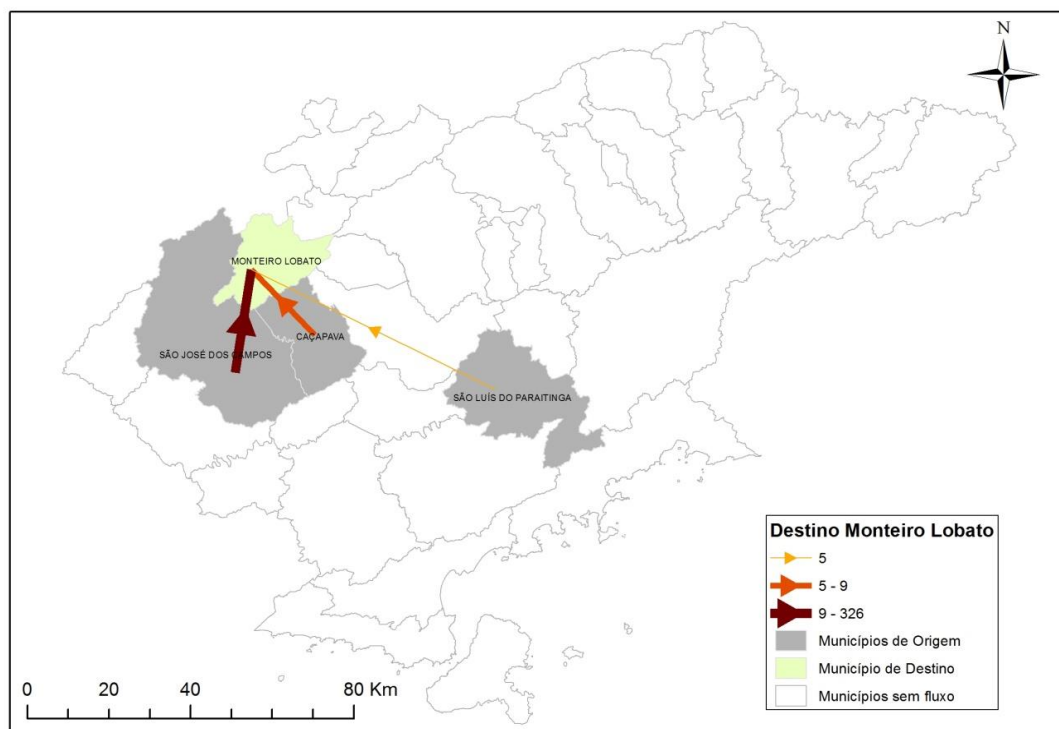
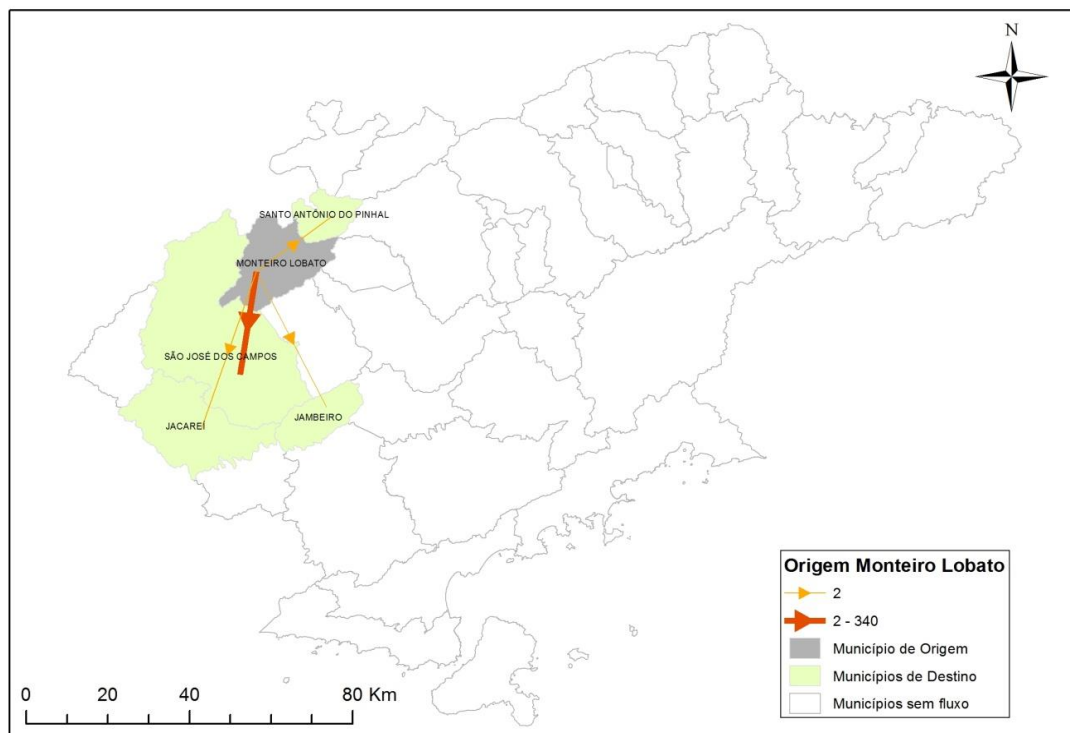
Em direção ao Município de Monteiro Lobato destinaram-se em 2010 ao todo 340 pessoas, das quais, 186 pessoas apenas para estudar, 154 pessoas apenas para trabalhar e não houve deslocamentos para estudo e trabalho no Município. Para Monteiro Lobato deslocaram-se pessoas de 03 Municípios, sendo estes: Caçapava, São José dos Campos e São Luís do Paraitinga (Figura 9).

De São José dos Campos para Monteiro Lobato deslocaram-se 326 pessoas, das quais 186 pessoas apenas para estudar e 140 pessoas apenas para trabalhar. De Caçapava em direção a Monteiro Lobato deslocaram-se 09 pessoas apenas para trabalho e sob a mesma variável, deslocaram-se de São Luís do Paraitinga um total de 05 pessoas.

Tendo Monteiro Lobato como origem, ao todo 346 moradores deslocaram-se para outros Municípios da RMVPLN, sendo que 56 pessoas apenas para trabalho, 257 pessoas apenas para estudo e 33 pessoas para estudo e trabalho. Os moradores de Monteiro Lobato deslocaram-se para Jacareí, Jambeiro, São José dos Campos e Santo Antônio do Pinhal.

De acordo com a figura 9, do Município de Monteiro Lobato a São José dos Campos deslocaram-se um total de 340 habitantes, dos quais 251 pessoas apenas para trabalho, 56 pessoas apenas para estudar e 33 pessoas para trabalhar e estudar no Município. Para Jacareí, Jambeiro e Santo Antônio do Pinhal deslocaram-se 02 pessoas para cada Município de destino, totalizando 06 pessoas que se deslocaram apenas para trabalhar.

Figura 9 - Fluxo dos deslocamentos pendulares intrarregional: o Município de Monteiro Lobato como origem e destino na RMVPLN- 2010



Fonte: Adaptado do IBGE, 2010.

### **5.8 Fluxo dos deslocamentos pendulares intrarregional: o Município de Igaratá como origem e destino na RMVPLN- 2010**

A figura 10 demonstra que para o Município de Igaratá deslocaram-se ao todo 169 pessoas, vindas de Aparecida, Jacareí, Paraibuna e São José dos Campos, das quais, 74 pessoas deslocaram-se apenas para estudar, 95 pessoas apenas para trabalhar e não houve deslocamentos para o Município de destino com a finalidade de estudar e trabalhar.

Do Município de Jacareí deslocaram-se ao todo 120 pessoas, das quais 37 foram estudar em Igaratá e 83 pessoas foram apenas trabalhar. De Aparecida para Igaratá deslocaram-se ao todo 12 pessoas, todas com o objetivo de apenas trabalhar.

Do Município de Paraibuna saíram 11 pessoas e de São José dos Campos deslocaram-se 26 pessoas, todas com a finalidade de somente estudar em Igaratá.

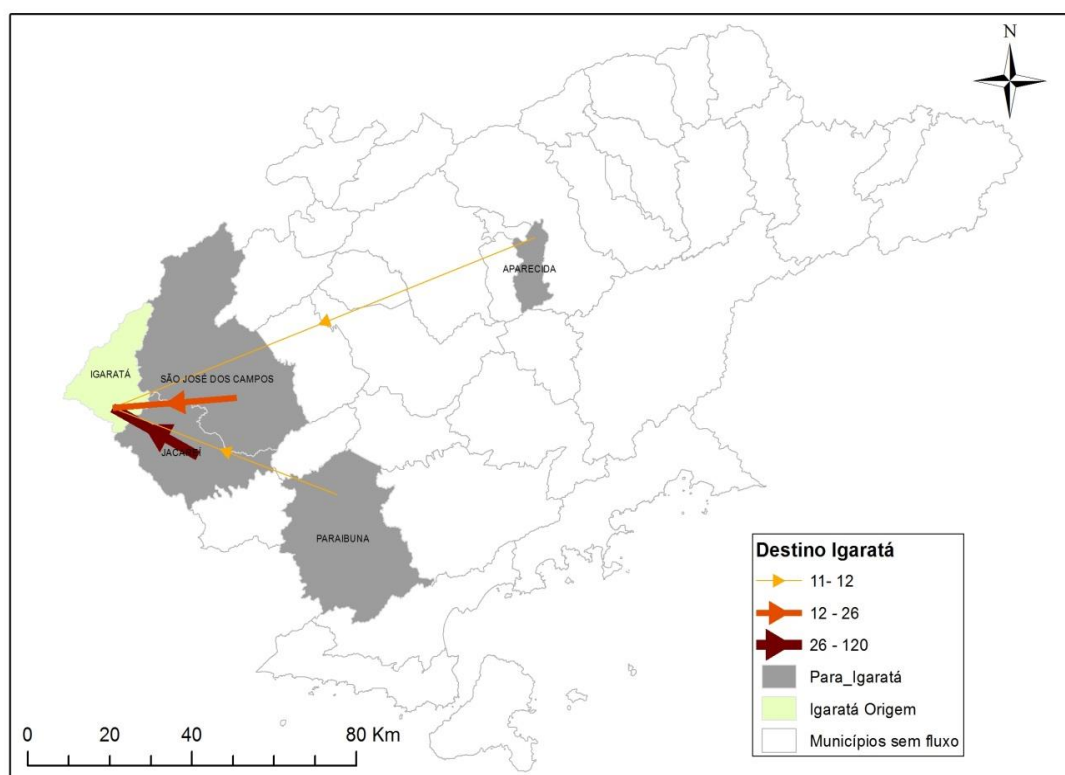
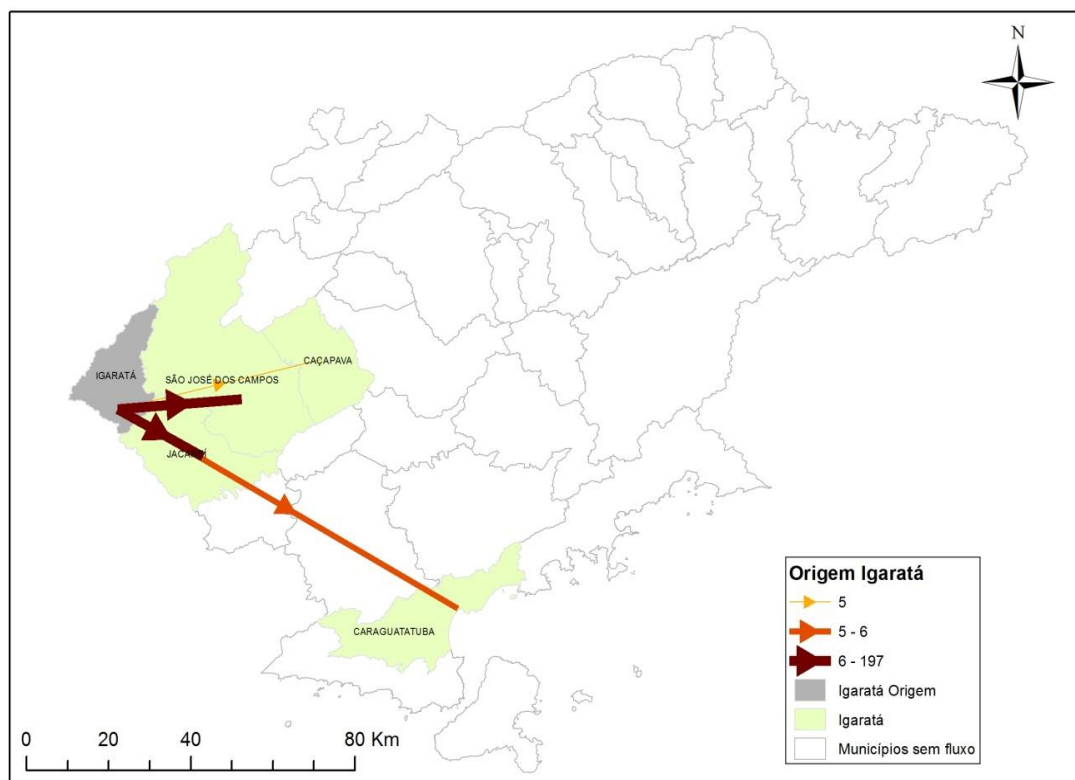
Ao analisar Igaratá como origem, ao todo 326 pessoas deslocaram-se para 04 Municípios da RMVPLN, sendo estes: Caçapava, Caraguatatuba, Jacareí e São José dos Campos. Destas 326 pessoas que se deslocaram, 114 pessoas apenas para estudar, 170 pessoas o fizeram apenas para trabalhar e 42 pessoas para estudar e trabalhar nos Municípios de destino.

Do Município de Igaratá para Jacareí deslocaram-se 197 pessoas, das quais 100 pessoas somente para estudar, 85 pessoas somente para trabalhar e 12 pessoas deslocaram-se para trabalhar e estudar.

Para o Município de São José dos Campos deslocaram-se 118 pessoas de Igaratá, das quais, 09 pessoas apenas para estudar, 79 pessoas apenas para trabalhar e 30 pessoas para trabalhar e estudar.

Do Município de Igaratá para Caçapava deslocaram-se 05 pessoas apenas para estudar e para Caraguatatuba deslocaram-se 06 pessoas apenas para trabalhar (Figura 10).

Figura 10 - Fluxo dos deslocamentos pendulares intrarregionais: o Município de Igaratá como origem e destino na RMVPLN- 2010



Fonte: Adaptado do IBGE, 2010.

Os dados apresentados nesta seção permitem observar que dentre os Municípios da Sub-Região 1 da RMVPLN deslocaram-se para o interior da Sub-Região 1 um total de 47.642 pessoas, sendo que 37.874 pessoas deslocaram-se para os Municípios de destino da Sub-Região 1 em 2010 apenas para trabalho, 6.842 pessoas deslocaram-se apenas para estudar em outros lugares diferentes dos seus Municípios de origem e 2.926 pessoas deslocaram-se dos 39 Municípios da RMVPLN para estudar e trabalhar nos Municípios da Sub-Região 1. Em suma, dentre as 2.264.594 pessoas que habitavam a RMVPLN em 2010, um total de 2,1% da população deslocava-se para a Sub-Região 1, das quais, 1,67 % da população deslocava-se apenas para trabalhar; 0,3% para apenas estudar e 0,13% para estudar e trabalhar no interior da Sub-Região 1.

Considerando os dados totais referentes a origem, 44.699 pessoas de toda a Sub-Região 1 saíram desta para se dirigir a outros Municípios que compõem a RMVPLN, das quais 33.747 pessoas entraram somente para trabalhar, 8.290 pessoas entraram somente para estudar e 2.662 pessoas deslocaram-se para estudar e trabalhar. Ou seja, dentre as 975.338 pessoas que habitavam a Sub-Região 1 da RMVPLN, um total de 4,58% da população deslocaram-se para outros Municípios das RMVPLN, sendo que 3,46% deslocaram-se por motivo de trabalho; 0,85% apenas para estudar e 0,27% da população da Sub-Região 1 deslocou-se para trabalhar e estudar em outros Municípios.

Ainda considerando os 975.338 habitantes da Sub-Região 1 para o ano de 2010, é possível observar que 36.364 pessoas deslocaram-se para a própria Sub-Região 1, sendo que 28.823 pessoas somente para trabalhar, 5.204 pessoas somente para estudar e 2.337 pessoas para trabalhar e estudar no interior da Sub-Região 1, o equivalente a 3,73% da população se deslocaram no interior da própria Sub-Região, das quais 2,96% da população apenas para trabalhar, 0,53% da população apenas para trabalhar e 0,24% da população para estudar e trabalhar.

## 6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A análise dos dados do IBGE (2010) referentes aos deslocamentos pendulares por motivo de estudo e trabalho na Sub-Região 1 da RMVPLN permitiu observar que os Municípios que apresentam maior concentração de indústrias, comércios e serviços tendem a atrair o deslocamento diário de pessoas.

O período de desenvolvimento econômico mais intenso da Região está associado com a inauguração da Rodovia Presidente Dutra (BR-116) em 1951, que contribuiu para o crescimento econômico de algumas cidades do Vale do Paraíba, pois com a política de desconcentração industrial em torno da cidade de São Paulo iniciada no fim da década de 1960, muitas multinacionais instalaram-se nos Municípios que tinham conexão rápida com a Rodovia, promovendo assim o crescimento industrial do Vale do Paraíba, localizado estrategicamente entre as cidades do Rio de Janeiro e São Paulo.

Na referida década os Municípios da Região que ofereceram isenções fiscais receberam maiores investimentos federais, estaduais e privados e, conseqüentemente, tiveram maior destaque no desenvolvimento da infraestrutura urbana local, fato que contribuiu para o crescimento econômico desigual e também para o processo de concentração da população onde havia mais renda e oferta de emprego e estudo. Logo a atividade industrial não só beneficiou economicamente alguns Municípios do Vale do Paraíba, como também alterou a dinâmica geográfica regional, atraindo migrantes diversos lugares do País.

Os investimentos referentes à dinâmica de industrialização em torno da Rodovia Presidente Dutra (BR-116) resultou em visíveis disparidades urbano-regionais, que hoje são em boa medida determinantes para que os deslocamentos pendulares sejam maiores em certos Municípios.

No interior da Sub-Região 1 da RMVPLN, os dados socioeconômicos analisados nesta pesquisa revelaram que os maiores fluxos de origem e destino em 2010 concentraram-se nos Municípios de São José dos Campos, Jacareí e Caçapava, respectivamente.

Destes três Municípios os dados da Fundação Seade (2010), Atlas de Desenvolvimento Humano no Brasil (2010), MEC (2015) e EMTU (2016) revelaram

que São José dos Campos é o Município que apresenta a maior população (629.921 habitantes), o maior PIB (28.89,10 milhões de reais), o melhor índice de Gini (,055) e IDHM (0,807), maior porcentagem de População Economicamente Ativa Ocupada com mais de 18 anos (70,7%), maior número de Instituições de Ensino Básico e Superior (477), maior porcentagem de População com Ensino Superior Completo (18%) e realiza a maior quantidade de viagens diárias de ônibus intermunicipais advindos dos Municípios que compõem a Sub-Região 1 (68 linhas vindas).

O levantamento de tais informações socioeconômicas, juntamente com os dados relativos aos deslocamentos pendulares do IBGE (2010), permitiram ainda observar que devido a infraestrutura disponível em São José dos Campos, o Município recebeu no mesmo ano o maior fluxo de pessoas oriundas da RMVPLN, totalizando 34.096 pessoas.

Desta forma, os dados demonstraram que o Município de São José dos Campos constitui-se em uma importante centralidade na Sub-Região 1 e na RMVPLN, pois exerce influência nos Municípios do seu entorno.

Os dados também demonstraram que os Municípios menores como Igaratá, Jambuí, Monteiro Lobato, Paraibuna e Santa Branca, por não terem tido a mesma atenção política, econômica e por não estarem localizados nas imediações do eixo da Rodovia Presidente Dutra (BR-116), apresentam maior déficit de infraestrutura. Juntos apresentam um total de 77 Instituições de Ensino Básico e nenhuma Instituição de Ensino Superior Presencial, e por isso, estes Municípios também apresentam as menores porcentagens de pessoas com escolaridade Superior Completa, renda e consequentemente apresentam os menores fluxos de destino e origem no interior da Sub-Região 1. Como argumenta Milton Santos (2010, p.138) o “tamanho da cidade e renda por habitante crescem simultaneamente no mesmo sentido”.

Logo as diversas Políticas de Desenvolvimento Regional aplicadas ao longo da história, tanto no estado de São Paulo como na Região do Vale do Paraíba beneficiaram os Municípios que são atravessados pela Rodovia Dutra (BR-116), fato que atraiu os investimentos de empresas particulares e que evidenciou o protagonismo de algumas cidades em detrimento de outras que não receberam os mesmos benefícios.

Conforme mencionado por Theis (2009, p.248 ),

Com o tempo, a competição intercapitalista promove realocações da atividade econômica em direção a Regiões mais vantajosas, isto é, mais lucrativas, para formas específicas de produção de mercadorias. De fato, a

competição intercapitalista reconfigura, permanentemente, o território. Espaços urbanos são privilegiados por concentrarem funções de comando e controle, pesquisa e desenvolvimento, marketing e finanças, assim se tornando particularmente atrativos para certos capitais e certas formas de produção – o que pode levar a economias de aglomeração.

O estudo dos movimentos pendulares na Sub-Região 1 da RMVPLN permitiu observar como as estruturas metropolitanas estão organizadas em relação ao processo de ocupação e expansão urbana, culminando em questionamentos de algumas problemáticas relacionadas aos problemas urbanos como moradia, emprego e transportes.

A dinâmica dos deslocamentos está relacionada à questão da formação das centralidades e das respectivas relações dos Municípios com os outros espaços. Porém, a expansão física (aumento de distâncias) das aglomerações urbanas encarecem os deslocamentos, ao mesmo tempo em que os sistemas de transportes públicos afetam negativamente a qualidade da mobilidade da maioria da população. Como já mencionado anteriormente nessa pesquisa, não é clara no Brasil a associação entre o planejamento urbano e o planejamento de transportes urbanos, tornando a acessibilidade ao espaço restrita a grupos que possuem maiores condições para se deslocar.

Desta forma os deslocamentos pendulares são problemas na medida em que expressam as desigualdades urbanas, derivadas das ações políticas que polarizam o espaço em torno das cidades dotadas com melhores infraestrutura e que em um ciclo vicioso, alimentam e acentuam estas desigualdades.

Embora hoje exista o Estatuto da Metrópole que estabelece a necessidade de articulação entre os entes federados e a cooperação intermunicipal, as imensas desigualdades e a herança municipalista são ainda grandes desafios para serem enfrentados no processo de gestão metropolitana e de elaboração do Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado.

No Art. 3º do Estatuto da Metrópole é estabelecido que há necessidade de integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum, porém paira a dúvida de como definir interesses comuns a Municípios que mesmo pertencentes a uma mesma Região Metropolitana legalmente instituída, não são homogêneos e não desfrutam das mesmas oportunidades.

Como ressalta Santos (2012, p. 65),

o resultado de todos esses agravos é um espaço empobrecido e que também se empobrece: material, social, política, cultural e moralmente. Diante de



tantos abusos, o cidadão se torna impotente, a começar pelas distorções da representação política.

Com base no argumento acima mencionado, observa-se que existem dificuldades próprias das disparidades regionais e ressalta-se que realizar a gestão urbana compartilhada como propõe o Estatuto da Metrópole é um problema distante de soluções significativas, uma vez que a política de desenvolvimento urbano metropolitano caminha a passos burocráticos lentos e conseqüentemente a recém instituída RMVPLN, mesmo formalizada por Lei estadual, não está resguardada sob um plano de desenvolvimento integrado que seja capaz de efetivar na prática a reconstrução coletiva e participativa do espaço urbano em condições que permitam maior equilíbrio socioeconômico regional.

No entanto, mesmo sendo colossais os desafios existentes, o Estatuto da Metrópole é uma iniciativa que visa buscar soluções de muitos problemas que atingem conjuntamente Municípios de diversos pontos do país. Faz-se necessário construir uma coesão territorial urbana inclusiva, por meio de governança metropolitana que seja capaz de estimular o desenvolvimento local e minimizar as raízes históricas da generalizada desigualdade regional existente no Brasil.

Assim os estudos referentes aos deslocamentos pendulares regionais não são problemas meramente ligados à questão dos transportes e a compreensão dos dados apresentados nesta pesquisa trazem informações que podem ser utilizados em análises complementares que tenham como objetivo compreender o paradoxo do desenvolvimento histórico urbano desigual na RMVPLN.

Uma vez que muitos são os desafios políticos e econômicos inerentes à questão metropolitana de estabelecer o que é de interesse comum em Municípios cujas realidades econômicas são tão díspares, o sucesso do Estatuto da Metrópole depende de que os diversos atores políticos criem estratégias que, mesmo sendo de longo prazo, tornem as políticas públicas mais integradoras.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ÂNTICO, Claudia. Deslocamentos pendulares na Região Metropolitana de São Paulo. **São Paulo em Perspectiva**, v. 19, n.4, p. 110-120, 2005.

ATLAS DO DESENVOLVIMENTO HUMANO. 2016. Disponível em: <<http://www.atlasbrasil.org.br>>. Acesso em: 10 fev. 2016.

BRAGA, Roberto; CARVALHO, Pompeu. Cidade: espaço da cidadania. In: GIAMETTI & BRAGA (Org.). **Pedagogia cidadã**. São Paulo: Unesp-Propp, 2004.

BRANCO, Maria Luiza Castelo; FIRKOWSKI, Olga Lúcia C. de Freitas; MOURA, Rosa. **Movimento Pendular**: a abordagem teórica e reflexões sobre o uso do indicador. In: Anais do XI Encontro Nacional da associação nacional de Pós-graduação e pesquisa em planejamento urbano e regional - ANPUR, Salvador/BA, 2005.

BRANDÃO, Carlos. **Território e desenvolvimento**. Campinas: Unicamp, 2007.

BRASIL. Lei n. 12.587 de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nos 3.326. **DOU**: Brasília, 2012.

BRASIL. Lei n. 13.089 de janeiro de 2015. Institui o Estatuto da Metrópole, altera a Lei no 10.257, de 10 de julho de 2001. **DOU**: Brasília, 2015.

CANO, Wilson. **Reflexões sobre o Brasil e a Nova (Des)Ordem Internacional**. Campinas: Unicamp, 1995.

\_\_\_\_\_. Urbanização: sua crise e revisão de seu planejamento. **Revista de Economia Política**, v. 9, n. 1, 1989.

CASTELLS, M. **A sociedade em rede**. São Paulo: Paz e Terra, 1999.

CUNHA, José Marcos Pinto da; DOTA, Ednelson; STOCO, Sérgio. **O fenômeno da mobilidade pendular na Macrometrópole do estado de São Paulo**: uma visão a partir das quatro Regiões Metropolitanas oficiais. Campinas. NEPO/ Unicamp, 2013.

DINIZ, Clélio Campolina. Desenvolvimento poligonal no Brasil: nem desconcentração, nem contínua polarização. **Nova Economia**, v. 3, n. 1, 1993.

EMPLASA. **Estudo comparativo em governança metropolitana**:relatório 2014. In: CONGRESSO MUNDIAL DE METROPOLIS, 11, 2014. **Anais...** Barcelona, 2014.

EMPRESA METROPOLITANA DE TRANSPORTE URBANO (EMTU). 2016. Disponível em: <<http://www.cidades.ibge.gov.br/>>. Acesso em: 10 fev. 2016.

FUNDAÇÃO SISTEMA ESTADUAL DE ANÁLISE DE DADOS (SEADE). INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). 2016. Disponível em: <<http://www.seade.gov.br/>>. Acesso em: 10 fev.2016.

HARVEY, David. **Condição pós-moderna**. São Paulo: Loyola, 1992.

\_\_\_\_\_. O direito à cidade: a qualidade de vida urbana virou uma mercadoria. Há uma aura de liberdade de escolha de serviços, lazer e cultura, desde que se tenha direito para pagar. **Revista Piauí**, edição n. 82, 2013. Disponível em: <http://revistapiaui.estadao.com.br/edicao-82/tribuna-livre-da-luta-de-classes/o-direito-a-cidade>. Acesso em 26 de julho de 2014.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). 2016. Disponível em: <<http://www.cidades.ibge.gov.br/>>. Acesso em: 10 fev. 2016.

INSTITUTO DE PESQUISA EM ECONOMIA APLICADA. **Infraestrutura social e urbana no Brasil**: subsídios para uma agenda de pesquisa e formulação de políticas públicas. Brasília: IPEA, 2011.

JARDIM, Antonio de Ponte. Reflexões sobre a mobilidade pendular. In: OLIVEIRA, Antonio Tadeu Ribeiro de; OLIVEIRA, Luiz Antonio Pinto de. (org.). **Reflexões sobre os deslocamentos populacionais no Brasil**. Rio de Janeiro: IBGE, 2011.

LEFEBVRE, Henri. **A revolução urbana**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 1999.

\_\_\_\_\_. **O direito à cidade**. São Paulo: Editora Brasiliense, 1969.

LENCIONI, Sandra. Concentração e centralização das atividades urbanas: uma perspectiva multiescalar. Reflexões a partir do caso de São Paulo. **Revista de Geografia Norte Grande**, n. 39, p. 7-20, 2008.

\_\_\_\_\_. A Emergência de um Novo Fato Urbano de Caráter Metropolitano em São Paulo. A Particularidade de seu Conteúdo Sócio-Espacial, Seus Limites Regionais e Sua Interpretação Teórica. In: ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR, 10, Rio de Janeiro. **Anais...** Rio de Janeiro: UFRJ, p. 1-13, 2013.

LIMA FILHO, A. de O. **Distribuição Espacial do Comércio Varejista da Grande São Paulo**. São Paulo: Instituto de Geografia – USP, Série Teses e Monografias, 1975.

MARICATO, Ermínia. As ideias fora do lugar e o lugar fora das ideias. In: ARANTES, Otilia; VAINER, Carlos; MARICATO, Ermínia. **A cidade do pensamento único**: desmanchando consensos. Petrópolis: Vozes, 2000, p. 121-191.

\_\_\_\_\_. **Brasil, cidades**: alternativas para a crise urbana. 7. ed. Petrópolis – Rio de Janeiro: Vozes, 2013.

\_\_\_\_\_. Metrôpoles desgovernadas. **Revista de Estudos Avançados**, v. 25, n. 71, p. 7-22, 2011.

MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO (MEC). 2015. Disponível em: <<http://www.mec.gov.br/>>. Acesso em: 15 out. 2015.

MOURA, Rosa. Dinâmicas territoriais recentes: rupturas ou manutenção de tendências? **Cadernos Metrôpoles Educ.**, n. 24, 2010.

RIBEIRO, Luiz César de Queiroz. **Movimento Pendular da população na Região sul.** Rio de Janeiro: Observatório das Cidades, 2009.

SANTOS, Milton. **A Natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção.** São Paulo: Edusp, 2004.

\_\_\_\_\_. **A urbanização brasileira.** 5. ed. São Paulo: EDUSP, 2013.

\_\_\_\_\_. **A urbanização desigual.** 3. ed. São Paulo: EDUSP, 2010.

\_\_\_\_\_. **Metrópole corporativa fragmentada.** São Paulo: Edusp, 2009.

\_\_\_\_\_. **O espaço do cidadão.** 7. ed. São Paulo: EDUSP, 2012.

SCHIFFER, Sueli Ramos. **São Paulo como polo dominante do mercado unificado nacional.** In O Processo de Urbanização do Brasil. CSABA, Deák; SCHIFFER, Sueli Ramos (organizadores) – 2ª edição – São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2010.

SILVA, Érica Tavares. **Estrutura urbana e mobilidade espacial nas metrópoles.** Rio de Janeiro, 2012, 248f. Tese (Doutorado em Planejamento Urbano) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional, Rio de Janeiro, 2012.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. **Centro e as formas de expressão da centralidade urbana.** Revista de Geografia. UNESP. São Paulo, 1991a

\_\_\_\_\_. **O chão arranha o céu: a lógica da (re) produção monopolista da cidade,** 1991. 383 f. Tese (Doutorado em Geografia Humana) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1991 b.

THEIS, Ivo Marcos. Do desenvolvimento desigual e combinado ao desenvolvimento geográfico desigual. **Novos Cadernos. NAEA**, v. 12, n. 2, p. 241-252, 2009.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. **Mobilidade urbana e cidadania.** Rio de Janeiro: Senac Nacional, 2012.

\_\_\_\_\_. **Transporte urbano, espaço e equidade: análise das políticas públicas.** São Paulo: Editoras Unidas, 1996.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intraurbano no Brasil.** São Paulo: Studio Nobel: FAPESP: Lincoln Institute, 2001.