



O MUNICÍPIO DE JAMBEIRO NA DINÂMICA URBANO-REGIONAL DO VALE DO PARAÍBA: A RODOVIA DOS TAMOIOS COMO FATOR DE EXPANSÃO URBANA.

¹Micael Henrique da Silva Santos, ¹Daniel José de Andrade, ¹Cilene Gomes.

¹Universidade do Vale do Paraíba/Instituto de Pesquisa e Desenvolvimento, Avenida Shishima Hifumi, 2911, Urbanova - 12244-000 - São José dos Campos-SP, Brasil.,
micael_msilva@hotmail.com, dan.jose.andrade@gmail.com, cilenegs@univap.br.

Resumo – O presente trabalho dedica-se à pesquisa da urbanização do município de Jambéiro no contexto da dinâmica urbano-regional do Vale do Paraíba, tendo como referência a relevância estrutural da Rodovia dos Tamoios. Com base em dados e planilhas estatísticas do Censo Demográfico de 2010, do IBGE, e informações espaciais da EMPLASA, também para 2010, o estudo envereda-se pela elaboração de cartografias úteis para a visualização de conteúdos e relações espaciais ligados ao tema proposto. Junto às constatações empíricas, os entendimentos teóricos e históricos obtidos com as diversas leituras realizadas, serviram de parâmetro para aferir que o município de Jambéiro apresenta uma dinâmica populacional e de expansão urbana ligada a estratégias de localização de empreendimentos ao redor de rodovias e próximas a grandes centros urbanos, no caso, evidenciadas pelas implantações nas margens da rodovia dos Tamoios, e proximidade de São José dos Campos.

Palavras-chave: Jambéiro; dinâmica urbano-regional; expansão urbana; eixo de desenvolvimento; Rodovia dos Tamoios.

Área do Conhecimento: Ciências Sociais Aplicadas – Planejamento Urbano e Regional

Introdução

A formação das cidades coincide com o desenvolvimento histórico da civilização humana. Na Antiguidade Clássica, as cidades estavam atreladas ao desenvolvimento da propriedade fundiária e da agricultura. Na Idade Média, passou a surgir uma disparidade inicial entre cidade e campo. Já na História Moderna, mediante o aprimoramento da divisão social do trabalho, o campo passa a ser cada vez mais urbanizado, agravando as desigualdades outrora existentes (MARX; ENGELS, 2011).

O capitalismo, com sua gênese no século XV apoiada no mercantilismo europeu, evoluiu para a criação de uma indústria mundial que exige ilimitada exploração da natureza e da força de trabalho, e que gradativamente transforma o meio ambiente de *res sacra* para mero objeto de utilidade (MARX, 2011). Esse processo civilizatório empreendido pelo sistema do capital definiu sensivelmente a urbanização e suas tendências, para servir aos apetites econômicos, de produção e trocas mercantis.

Em países como o Brasil, a transposição desse modelo de urbanização capitalista se estabelece a partir de finais do século XIX, e se intensifica e generaliza a partir dos anos 1950, com especificidades regionais. No Estado de São Paulo temos uma amostra bastante significativa desse processo no contexto da urbanização regional do Vale do Paraíba.

Essa região é conhecida desde 2012 como Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte (RMVPLN), sendo formada por 39 municípios dispostos em 5 sub-regiões (EMPLASA, 2016), destacando-se pelas atividades econômicas desenvolvidas a partir das indústrias “automobilística, aeronáutica, aeroespacial e bélica nos municípios do eixo da Rodovia Presidente Dutra, atividades portuárias e petroleiras no Litoral Norte e as atividades turísticas na Serra da Mantiqueira, no Litoral Norte e no Vale Histórico” (MELLO; TEIXEIRA; MELLO, 2016, p. 4).

O objeto central desse trabalho será a dinâmica da urbanização microrregional que se verifica, aproximadamente a partir de meados dos anos de 2000, nas imediações da Rodovia dos Tamoios – ligação, do eixo Dutra com o Litoral –, com foco na expansão urbana do município de Jambéiro.

Os objetivos do artigo são basicamente três: 1. Caracterizar o município de Jambéiro sob o ponto de vista histórico, demográfico, socioeconômico e territorial; 2. Contextualizar a dinâmica socioterritorial do município na microrregião em que se localiza; e 3. Discutir o impacto da Rodovia dos Tamoios como fator de produção do espaço urbano e regional.

Metodologia



Para alcançar os objetivos propostos, utilizou-se metodologia quantitativa, amparada em dados estatísticos de órgãos oficiais, e com estes dados organizados, mapeamentos temáticos foram produzidos por meio de técnicas de geoprocessamento. A pesquisa também se apoia em referências bibliográficas teóricas para compreender as temáticas e a problemática em estudo.

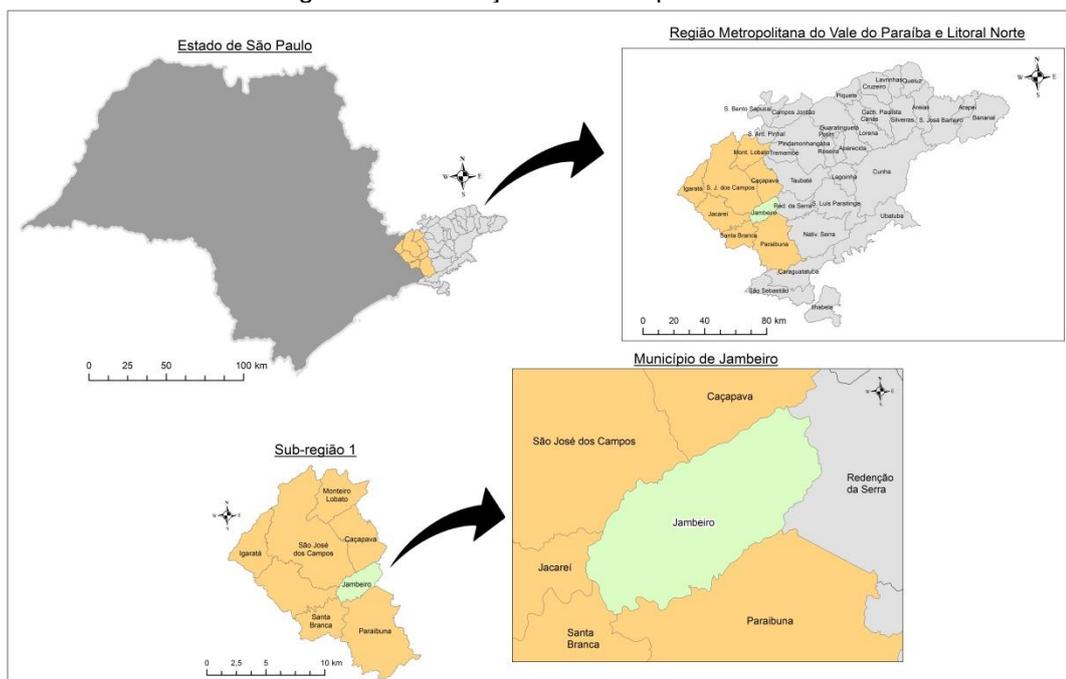
As cartografias foram elaboradas com base nos dados do Censo Demográfico do IBGE para 2010. O acesso ao *site* desta instituição possibilitou a obtenção da malha digital do município de Jambéiro no formato *shapefile*. Outro tipo de informação utilizada foram as planilhas estatísticas do Censo Demográfico, mais especificamente, dos Resultados da Amostra, na escala municipal, para 2000 e 2010. Estas informações sobre o município de Jambéiro permitiram o cálculo da variação quantitativa do pessoal ocupado distribuído pelos setores econômicos primário, secundário e terciário no período de uma década, bem como a sua representação no formato de gráfico.

Os mapeamentos de uso do solo municipal e urbano do município de Jambéiro foram realizados utilizando-se a base de dados da Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano (EMPLASA) para o ano de 2010. A composição dos mapas foi definida pelos autores, com a sobreposição dos dois mapas de uso do solo ao *shapefile* das rodovias intramunicipais, extraídas com auxílio de imagens do Google Earth para 2016, por meio de vetorização. Os procedimentos de elaboração cartográfica foram executados no *software* Arcgis, e o gráfico, mediante o uso do Excel.

Resultados

Conforme observado na Figura 1, Jambéiro localiza-se no extremo leste do estado de São Paulo, na Sub-região 1 da recém-instituída RMVPLN, fazendo fronteira com os municípios de São José dos Campos, Jacareí, Santa Branca, Paraibuna, Redenção da Serra e Caçapava (EMPLASA, 2016).

Figura 1- Localização do município de Jambéiro



Fonte: IBGE, 2010.

Historicamente, Jambéiro pertencia ao município de Caçapava (SP), denominado Bairro do Capivary, mais conhecido como Morro do Jambéiro. Tornou-se um povoado anexo à rota dos tropeiros, grupo predominantemente voltado à exploração de numerosa mão-de-obra indígena e do ouro. Em 1905, o café tornou-se uma atividade econômica primordial do desenvolvimento histórico do município. A criação de sua municipalidade se deu por meio do desmembramento de Caçapava em 1898 (FARIA;

ALMEIDA e PAPALI, 2011). No decorrer da história do município, a ocupação da área urbana ficou restrita ao núcleo central, sendo o principal caminho de acesso o que estabelecia ligação com o núcleo central de Caçapava.

Em seu livro clássico sobre a história da região valeparaibana, Muller (1969) mostra a importância dos primeiros caminhos terrestres na formação da rede urbana do espaço regional, destacando a importância da rodovia, nos anos 50 e 60, para o impulso da industrialização.

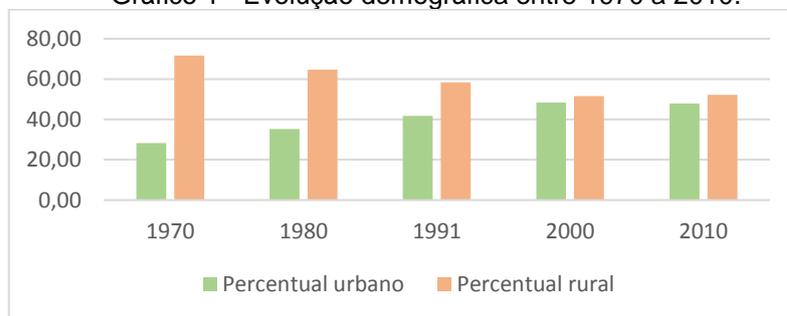
No Brasil, as rodovias sempre ocasionaram importantes mudanças no uso e ocupação do solo. A implantação da rodovia Presidente Dutra (BR-116), no início da segunda metade do século XX é um dos casos bastante estudados para compreender a relação entre a política rodoviária brasileira e a organização do território nacional e regional. Interligando as cidades de São Paulo e do Rio de Janeiro, esta rodovia federal foi um fator impulsionador do desenvolvimento de grande parte da região concentrada brasileira (SANTOS, 1993), assim como da reestruturação produtiva e da urbanização regional do Vale Médio do Rio Paraíba do Sul, adiante os anos de 1950.

A implantação da Rodovia Estadual dos Tamoios em 1978 (TAMOIOS, 2017), constitui outro caso significativo a ser estudado para ampliar o conhecimento da urbanização regional. Concatenando a Dutra e a cidade de São José dos Campos à cidade de Caraguatatuba e ao segundo eixo mais influente na urbanização regional, estendendo-se pelo território litorâneo, a rodovia dos Tamoios é via de acesso a importantes fluxos populacionais e econômicos.

Em razão dessa dinâmica da circulação de pessoas e mercadorias, a Tamoios tem causado impactos na ocupação de todo o território em suas margens, possíveis de serem percebidos pelas áreas recém-urbanizadas (DER-SP, 2017). No território de Jambeiro, verifica-se a eclosão e expansão de áreas urbanas distintas ao longo da rodovia dos Tamoios e da principal rodovia municipal que interliga esta rodovia ao centro histórico de Jambeiro.

A expansão urbana de Jambeiro tornou-se acentuada após a década de 1970, e pode ser constatada inicialmente pelos dados demográficos do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. No Gráfico 1, é possível observar a ascensão progressiva da população urbana quando comparada com a população rural entre os anos de 1970 a 2000. Verifica-se que de 1970 a 2000 o percentual de urbanos se alterou significativamente, passando de 28,32% para 48,45% da população total do município. Em contrapartida, o percentual da população rural apresentou uma queda de 2,13% no mesmo período. Mas, de 2000 a 2010, nota-se um aumento dos residentes em área rural de 51,55% para 52,12%, e um declínio dos habitantes urbanos de 48,45% para 47,88%, respectivamente. Por hipótese esse crescimento da população rural deve-se às implantações industriais e residenciais em áreas imediatas à Tamoios, ainda classificadas como rural, ou seja, sem que a prefeitura municipal tenha alterado o seu perímetro urbano para incluir essas áreas como implantações urbanas.

Gráfico 1 - Evolução demográfica entre 1970 a 2010.



Fonte: IBGE. Censos Demográficos de 1970, 1980, 1991, 2000 e 2010.

Essa maior concentração da população em áreas urbanas repercute na situação socioeconômica do município, que pode ser observada na primeira década do século XXI, mediante os dados referentes às pessoas ocupadas por setores de atividades econômicas. Considerando a distribuição das pessoas com 10 anos ou mais, ocupadas nos setores primário, secundário e terciário da economia municipal, nota-se em 2000 e 2010 a maior concentração em atividades terciárias (incluindo serviços de comércio, alojamento, alimentação, transporte, comunicação, finanças, atividade imobiliária, educação, saúde), entretanto, decrescendo de 53,37% em 2000 a 49,76% em 2010. No mesmo período, as atividades industriais apresentam evolução positiva dos percentuais de pessoas ocupadas, passando de 21,51%

para 36,8%. Conforme observa-se no gráfico 2, o segmento do setor primário decresce, passando de 25,13% em 2000 a 13,43% em 2010.

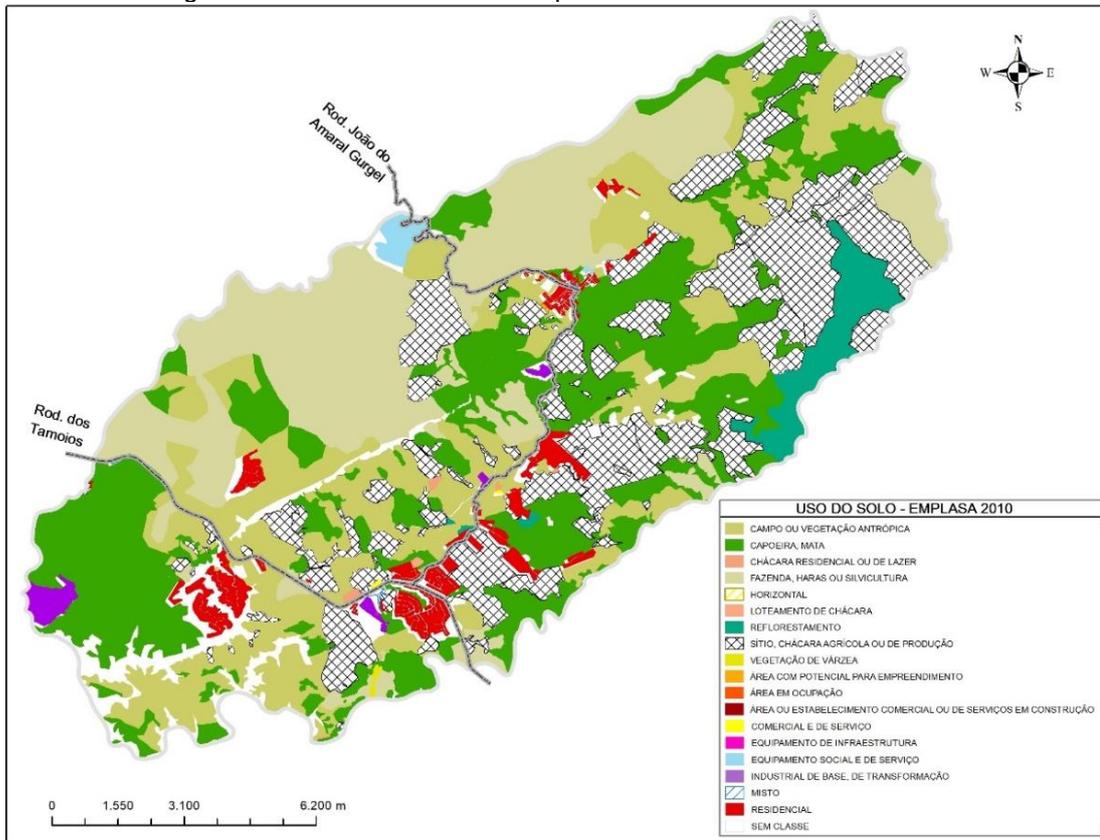
Gráfico 2 – Distribuição (%) de pessoas de 10 anos ou mais ocupadas, nos setores econômicos, no município de Jambuí, em 2000 e 2010.



Fonte: IBGE, 2000 e 2010.

O alcance da expansão urbana do município também pode ser observado no panorama territorial do uso e da ocupação do solo municipal, conforme mostra a figura 2.

Figura 2 – Uso do solo no município de Jambuí no ano de 2010.



Adaptado de EMLASA, 2010. Elaborado pelos autores.

Podemos verificar, nesse cenário, que o município apresentava uma extensa área de campo ou vegetação antrópica, capoeira, mata e reflorestamento. As classes fazenda, haras ou silvicultura, junto aos sítios e chácaras de produção ocupam também as maiores extensões do território em 2010. As áreas urbanizadas sobressaem, em seguida, com porção também significativa da ocupação do



território, margeando, para além do núcleo histórico, a rodovia dos Tamoios e a rodovia municipal Professor Júlio de Paula Moraes, destinando-se ao uso residencial, em chácaras e loteamentos fechados, aos comércios e serviços e indústrias de base e transformação, com destaque para o distrito industrial, onde se encontra a unidade da Delphi, indústria do setor automotivo.

Discussão

Com base nesses resultados, alguns apontamentos podem ser feitos com a ajuda de leituras teóricas. Desde logo, nota-se o novo dinamismo histórico do município, após a década de 2000, ligado à expansão de novas ocupações nas margens da rodovia dos Tamoios.

Referindo-se à urbanização do Vale do Paraíba, Reis (2006) explica a tendência de difusão da urbanização mediante formas de ocupação dispersa. Tais formas ou implantações podem ser observadas tanto na escala regional como na escala da organização do espaço intra-urbano.

Na escala regional, embora os municípios de São José dos Campos e Taubaté tenham sido formados como centros de polarização regional, diversos municípios localizados entre o eixo Dutra e o eixo litorâneo, tais como Jambéiro, Redenção da Serra, Natividade da Serra e outros, compõem um quadro de urbanização pulverizada, aglutinando-se em limites geográficos pontuais.

Ao longo dos eixos rodoviários, o fenômeno da dispersão urbana também pode ser observado pelas grandes implantações separadas da estrutura urbana dos diferentes municípios que tais eixos atravessam. Nas margens ou imediações da Dutra, por exemplo, com a intensa reestruturação produtiva da indústria, adiante os anos de 1970 e 1980, a paisagem se reorganiza com os complexos industriais e parques tecnológicos, condomínios horizontais, centros comerciais e de serviços, como universidades, shoppings e hipermercados, revelando a importância da acessibilidade viária para as dinâmicas populacionais da regionalização da vida cotidiana (REIS, 2006).

Em suma, a expansão urbana há muito não se desenvolve necessariamente a partir dos núcleos de origem das cidades, constituídos historicamente. O processo tende a se dissociar destes núcleos extrapolando os perímetros urbanos, visto que existe uma busca por localizações rentáveis para grandes implantações em áreas rurais, sobretudo ao redor de rodovias.

Como visto, esse fenômeno também se deu no território de Jambéiro, nas imediações da rodovia dos Tamoios. Aí, a transformação das ocupações foi nítida, destacando-se, além dos tradicionais estabelecimentos para a parada de viajantes (para turismo no litoral), que passaram por reformas e ampliações, condomínios industriais e residenciais e algumas áreas de recreação ou entretenimento, surgiram num ritmo intenso na última década.

São diferentes as circunstâncias pelas quais se enseja a busca por implantações em áreas rurais. Uma análise realizada por Indovina (1990 apud Reis, 2006) na Itália, pressupõe que os exíguos custos dos terrenos em áreas dispersas atrairiam os compradores, tornando-se, por conseguinte, um fator instigante. Estudos realizados por Fishman (1987 apud Reis, 2006) com mulheres nos Estados Unidos, concluem que a preferência por domicílios próximos a rodovias foi um fator determinante para a busca de melhores oportunidades de trabalho.

Na ocupação de áreas rurais de Jambéiro, ao redor da rodovia dos Tamoios, o valor do solo provavelmente foi um fator importante, mas a facilidade de acesso a São José dos Campos e outros centros do Vale do Paraíba, e mesmo à região metropolitana de São Paulo, também exercem forte influência na escolha da localização dos empreendimentos citados. A Delphi, montadora ligada à GM tem sua sede em São Caetano do Sul e exemplifica o processo da dissociação geográfica (SANTOS, 1993) entre a sede de comando de uma grande empresa e a unidade da produção ou montagem. A duplicação da Tamoios a partir de 2013 e, em execução até hoje em alguns trechos, deverá ocasionar um impacto ainda maior nas imediações da rodovia.

Essas implantações dissociadas da estrutura urbana original (e mais adensada da cidade), ao longo de eixos rodoviários, configuram o que Reis (2006) denomina de formas de urbanização dispersa, e como relata este autor, essa dispersão urbana não se deve apenas à descentralização industrial, mas, sobretudo, à alta mobilidade da população, que se desloca cada vez mais, com frequências diversas, por diversas razões, tais como trabalho, estudo, consumo ou lazer. No entendimento de Stamm e Staduto (2008), "a mobilidade populacional dessa natureza apresenta valor estratégico nas transformações socioeconômicas e físicas do território" (p. 131), dentre as quais cabe ressaltar a incumbência a eles inerente pelo remodelamento contingente do volume demográfico dos municípios integrados (ARANHA, 2005).



Conclusão

Se os caminhos terrestres sempre foram elementos organizadores de espaços e, particularmente, o da região valeparaibana, com a política de integração territorial estabelecida a partir dos anos de 1950 no país, e a política de desconcentração industrial nos anos de 1970, as modernas rodovias tornam-se, em toda parte, fatores estratégicos do desenvolvimento, da urbanização e da produção do espaço urbano-regional. O estudo dos impactos da Rodovia dos Tamoios na expansão urbana do município de Jambeiro revela uma lógica própria de uso e ocupação do solo municipal em suas adjacências, que se dissocia das dinâmicas endógenas do município e atende aos interesses de agentes externos que se beneficiam da referida localização.

Referências

- ARANHA, V. **Mobilidade pendular na metrópole paulista**. Revista São Paulo em Perspectiva, São Paulo, Vol. 19 no. 4, p. 96-109, out/dez, 2005.
- DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM DO ESTADO DE SÃO PAULO (DER-SP). MALHA RODOVIÁRIA/Histórico de Rodovias. Disponível em: < <http://www.der.sp.gov.br/home.aspx> >. Acesso em: 26 ago. 2017.
- EMPRESA PAULISTA DE PLANEJAMENTO METROPOLITANO S/A (EMPLASA). **Uso do solo da Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte**, 2010.
- FARIA, D. H.; ALMEIDA, T. M. S.; PAPALI, M. A. A cidade de Jambeiro (SP): Trajetos de uma história. (1872-1940), 2011. Disponível em: <http://www.inicepg.univap.br/cd/INIC_2011/anais/arquivos/RE_0169_0953_01.pdf>. Acesso em: 10 ago. 2017.
- IBGE. **Censo demográfico**, 2010. Disponível em: < <http://www.ibge.gov.br>>. Acesso em: 21 ago. 2017.
- MARX, Karl; ENGELS, Friedrich. **A ideologia alemã: crítica da mais recente filosofia alemã em seus representantes Feuerbach, B. Bauer e Stirner, e do socialismo alemão em seus diferentes profetas (1845 -1846)**. Trad. de Rubens Enderle et al. 1. ed. rev. São Paulo: Boitempo, 2011.
- MARX, Karl. Grundrisse: manuscritos econômicos de 1857 – 1858. Esboços da crítica da economia política. Trad. de Mario Duayer e Nélio Schneider. São Paulo: Boitempo, 2011.
- MULLER, N. L. **O Fato Urbano na Bacia do Rio Paraíba – SP**. Rio de Janeiro, IBGE, 1969.
- REIS, Nestor Goulart. **Notas sobre Urbanização Dispersa e Novas Formas de Tecido Urbano**. São Paulo: Via das artes, 2006.
- SANTOS, M. **Urbanização brasileira**. São Paulo, Hucitec, 1993.
- STAMM, C.; STADUTO, J. A. R. **Movimentos pendulares das cidades interioranas de porte médio de Cascavel e Toledo, no Paraná**. Revista brasileira de Estudos da População, São Paulo, v. 25, n. 1, p. 131-149, jan./jun. 2008. TAMOIOS, 2017. Concessionária Tamoios. História da implementação da rodovia Tamoios. Disponível em: < <http://www.concessionariatamoios.com.br/a-rodovia/historia>>. Acesso em: 05 set. 2017.