



XIX ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR
Blumenau - SC - Brasil

O PLANEJAMENTO URBANO EM MÚLTIPLAS ESCALAS: UM PANORAMA DO USO DO SOLO
NA GESTÃO URBANA. UM ESTUDO DE CASO DO MUNICÍPIO DE JACAREÍ, SP

Claudia Ciapina Roldão (Programa de Pós-Graduação em Planejamento) - claudia.roldao@jacarei.sp.gov.br
Mestranda em Planejamento Urbano e Regional da UNIVAP, graduada em Arquitetura e Urbanismo pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da UFRJ. ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-6330-3864>

Cilene Gomes (Programa de Pós-Graduação em Planejamento) - cilenegomes2011@gmail.com
Docente pesquisadora do Programa de Pós-graduação em Planejamento Urbano e Regional da UNIVAP, doutora em Geografia Humana pela FFLCHUSP, mestre em Geografia Humana pela FFLCHUSP, graduada em Arquitetura e Urbanismo pela Faculdade de Arquitetura e Urbanis

O planejamento urbano em múltiplas escalas: um panorama do uso do solo na gestão urbana.

Estudo de caso do Município de Jacareí, SP

RESUMO

O artigo pretende abordar o planejamento urbano em suas relações com diferentes escalas de conformação do ordenamento territorial através de legislações urbanísticas que determinam o uso do solo no município e região metropolitana em que se insere. Entre os desafios do gerenciamento e planejamento aqui apresentados estão a dinâmica urbana nos níveis local, municipal e metropolitano. Para este estudo as competências ligadas às múltiplas escalas são discutidas a partir dos marcos legislativos que criaram a Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte (RMVPLN) em 2012; o Estatuto das Metrôpoles, criado pela Lei nº 13.089 de 2015, que determina a elaboração do Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado (PDUi); o Plano Diretor de Ordenamento Territorial (PDOT), Lei Complementar nº 49 de 2003 e a Lei 5.867 de 2014 que ordenam todo o território municipal de Jacareí; e por fim, o Polo Automotivo e Tecnológico, Lei nº 5.952 de 2015, um instrumento de planejamento em nível local. O Município escolhido para o estudo de caso é Jacareí, pertencente à RMVPLN, e tem-se o objetivo de contribuir para o debate do PDOT e do PDUi, respectivamente em processo de revisão e elaboração.

Palavras Chaves: Planejamento. Uso do Solo. Ordenamento territorial. Escalas. Gestão Urbana.

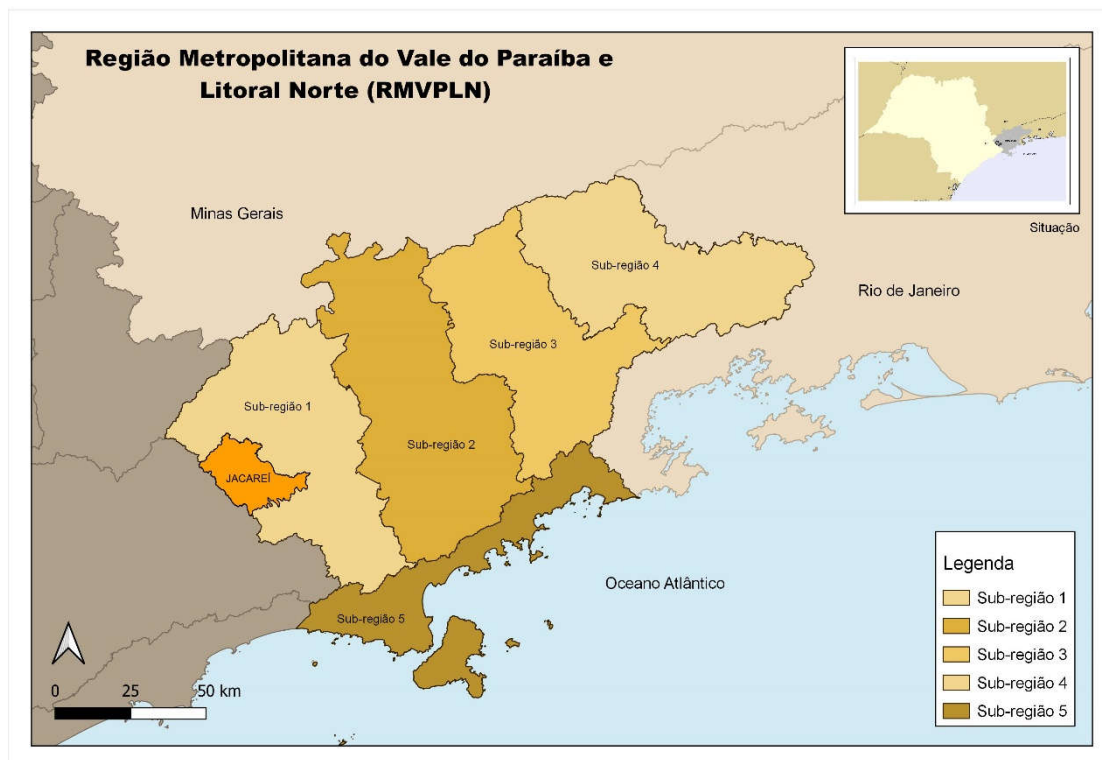
INTRODUÇÃO

Diante da complexa dinâmica de urbanização contemporânea, com a ocupação humana e a industrialização transformando os tecidos urbanos e regionais, as políticas públicas em múltiplas escalas, mediadas por instrumentos de planejamento urbano, são determinantes na organização territorial (SCAQUETTI e RIBEIRO-MOREIRA, 2021). No decorrer do artigo, de natureza investigativa, abordaremos as influências dessas determinações sobre o território na escala municipal, com legislações urbanísticas em elaboração. O estudo de caso é o Município de Jacareí, localizado na Região do Vale do Paraíba, Estado de São Paulo, com um território total de 464.272 km², 237.119 habitantes e densidade demográfica de 454,94 hab./km², dados estimados para 2021 pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

Considerando o uso do solo por sua estruturação em múltiplas escalas sob o aspecto do desafio à gestão do planejamento urbano, as questões diretamente ligadas à pressão econômica e social e as legislações urbanísticas específicas serão debatidas aqui. Neste sentido, este estudo busca compreender a relação entre a estruturação do território e suas escalas de planejamento, dadas pelas políticas públicas regionais, municipais e locais.

O recorte espacial é a Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte e o município de Jacareí, figura 1, inserindo o objeto de estudo em distintas escalas de gestão do planejamento. O caminho metodológico utilizado é a pesquisa descritiva, construída através da pesquisa histórica documental com análise bibliográfica, pesquisas e relatórios técnicos de nível governamental, acrescentando pesquisas de gestão pública. Com isso, espera-se que essa análise aponte os desafios ao planejamento urbano municipal, que se impõem da maior escala de gestão à mais próxima da população vivente local.

Figura 1 – Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte (RMVPLN)



Fonte – Elaborado Claudia Ciapina Roldão (2021), com base nos dados do IBGE (2020) e da EMPLASA (2018)

Como escreveu Brandão (2012), os problemas têm sua escala espacial específica, e é preciso enfrentá-los a partir da conexão entre os níveis de governo e as esferas de poder pertinentes à problemática. Para esse enfrentamento, importa explicitar os conflitos de interesse em cada escala e construir coletivamente as políticas públicas, além da capacidade de resposta às forças políticas, construindo a cidadania de forma clara e positiva (BRANDÃO, 2012, p. 208).

Aqui abordaremos as políticas de planejamento urbano e regional, as relações entre elas e entre o planejamento em escala municipal e local, e como a gestão urbana do uso do solo pode ter interferência em todas as escalas, explicitando os conflitos de interesse em cada uma. Na primeira seção, a Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte é tratada como escala regional do processo de elaboração do Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado (PDUI) da RMVPLN. Na segunda seção o Plano Diretor de

Ordenamento Territorial e o Polo Automotivo e Tecnológico de Jacareí serão objeto de considerações acerca das escalas municipal e local. Por fim, trataremos da relação entre essas escalas de planejamento. Indaga-se como a gestão local do município, em uma região metropolitana, pode operar o planejamento da dinâmica urbana e, ao mesmo tempo, conduzir a gestão do território em situações de pressão econômica. São questões como essa que o estudo pretende discutir, com o objetivo de contribuir para a gestão urbana na escala local e ações das políticas públicas sob influência direta do planejamento em múltiplas escalas.

AS POLÍTICAS PÚBLICAS REGIONAIS

A região do Vale do Paraíba, vocacionada inicialmente por uma perspectiva de desenvolvimento econômico, recebeu rodovias que interligaram o intenso processo de industrialização localizado entre os dois polos nacionais: São Paulo e Rio de Janeiro, transformando-a em uma das mais ricas e industrializadas regiões do país (RONCA e MENDES, 2004). A história da formação dos territórios municipais da Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte (RMVPLN), o processo de ocupação, povoamento e urbanização, e principalmente o Rio Paraíba do Sul, com um importante papel indutor dos primeiros caminhos na formação territorial regional, são fatores importantes no estudo da organização do espaço urbano e regional (GOMES e ANDRADE, 2020).

O Vale do Paraíba, uma das áreas mais urbanizadas do Estado de São Paulo, conta com uma evolução urbana de longa data, o que permite entender o processo dinâmico da ocupação urbana. Nos anos 1970, a região se transforma com a implantação da Rodovia Presidente Dutra e uma estruturação industrial diversificada, ligada ao crescimento industrial da Grande São Paulo. Pode-se observar a rede urbana criada na década de 1960 no Vale do Paraíba, com as suas polarizações e hierarquias, definidas pela estrutura funcional e morfológica das diferentes Cidades que compõem a atual região metropolitana. As Cidades de Taubaté, São José dos Campos, Guaratinguetá e Cruzeiro destacam-se nessa polarização espacial, com os principais núcleos urbanos consolidados historicamente. Taubaté exerceu grande importância na colonização e urbanização da região, entretanto, movimentos de colonização surgiram paralelamente, destacando como centro de irradiação de povoamento do Vale do Paraíba a Vila de Mogi das Cruzes, que deu origem à Cidade de Jacareí. Parte do trajeto dos que saíam de São Paulo utilizavam o Rio Paraíba como via de acesso até chegar em Jacareí e só então seguiam a pé ou a cavalo (MÜLLER, 1969).

No final da década de 1960, a região compreendida pela bacia do Rio Paraíba tinha uma população urbana de 344.455 habitantes, correspondendo a 4,2% do Estado de São Paulo. Em 2010 a população totalizava 2.264.594 habitantes e em 2018, foi estimada em 2.528.345 habitantes, com uma taxa média de crescimento de 1,39% a.a., superior à média estadual. (IBGE, 2010) As taxas de urbanização em 18 municípios são superiores a 90%, com densidade demográfica superior a 150 hab./km². Destaca-se São José dos Campos com 573 hab./km² e os municípios de Jacareí, Caçapava, Taubaté,

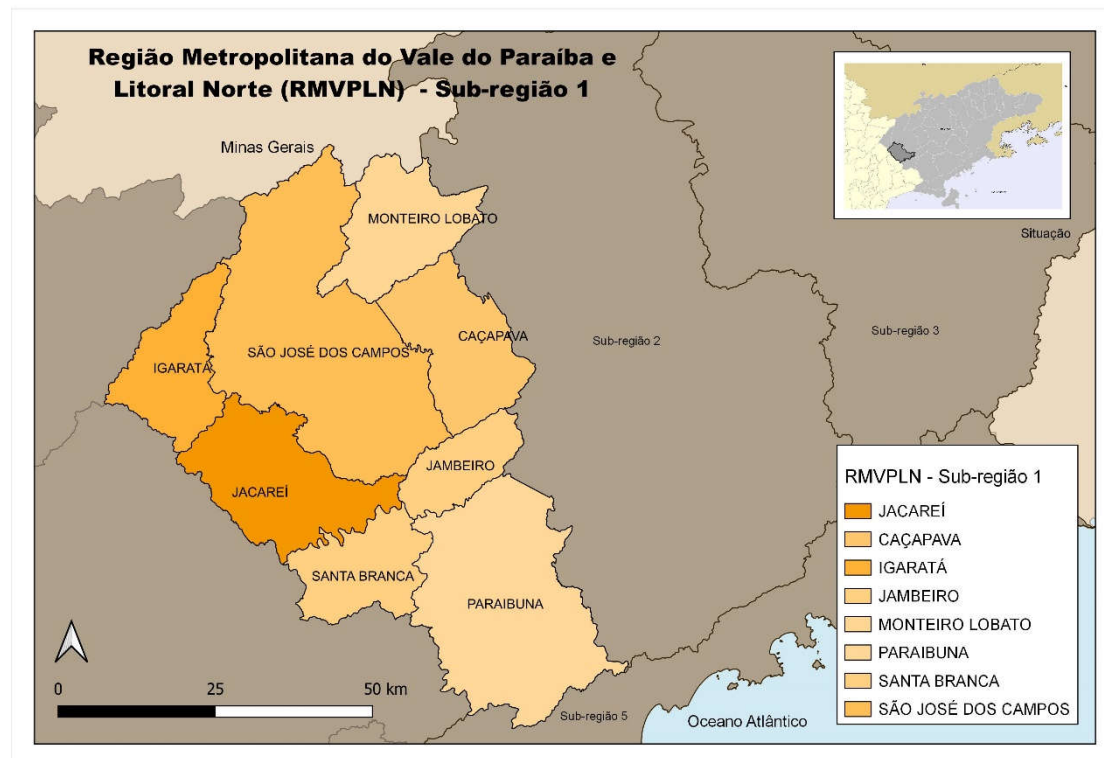
Tremembé, Pindamonhangaba, Potim, Aparecida, Cruzeiro e Caraguatatuba, com mais de 400 hab./km² (EMPLASA, 2012).

Segundo Müller (1969), no Vale do Paraíba os núcleos urbanos podiam ser focalizados em subdivisões fisiográficas censitárias e não apresentavam distribuição espacial homogênea, mas sim um forte contraste entre as Cidades do Médio Paraíba, com 30 núcleos urbanos, e do Alto Paraíba, com 10 núcleos urbanos. Enquanto o Alto Paraíba corresponde a 4,2% do total da população urbana regional, o Médio Paraíba soma uma população com 95,8%, o que revela um grande desequilíbrio no índice de urbanização. (MÜLLER, 1969, p. 3)

A Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte foi formalizada no início de 2012 pela Lei Complementar n° 1.166, integrando a quarta Região Metropolitana do Estado. Com 16.178 km², 6,52% da área do Estado de São Paulo e 94% de taxa de urbanização, localiza-se a leste do Estado de São Paulo, conforme o seguinte agrupamento (EMPLASA, 2012):

- sub-região 1: Caçapava, Igaratá, Jacareí, Jambeiro, Monteiro Lobato, Paraibuna, Santa Branca e São José dos Campos;
- sub-região 2: Campos do Jordão, Lagoinha, Natividade da Serra, Pindamonhangaba, Redenção da Serra, Santo Antônio do Pinhal, São Bento do Sapucaí, São Luís do Paraitinga, Taubaté e Tremembé;
- sub-região 3: Aparecida, Cachoeira Paulista, Canas, Cunha, Guaratinguetá, Lorena, Piquete, Potim e Roseira;
- sub-região 4: Arapeí, Areias, Bananal, Cruzeiro, Lavrinhas, Queluz, São José do Barreiro e Silveiras; e
- sub-região 5: Caraguatatuba, Ilhabela, São Sebastião e Ubatuba.

Figura 2– Sub-região 1 - Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte (RMVPLN)



Fonte – Elaborado Claudia Ciapina Roldão (2021), com base nos dados do IBGE (2020) e da EMPLASA (2018)

Observa-se que a sub-região 1, figura 2, compreende o município de Jacareí, que em conjunto com São José dos Campos possuem as maiores densidades habitacionais, estabelecendo importantes núcleos atrativos socioeconômicos. Enquanto nos extremos, Monteiro Lobato e Igaratá ao norte e Santa Branca, Jambeiro e Paraibuna ao sul são os municípios dessa sub-região de menores densidades habitacionais (IBGE, 2010).

As sub-regiões determinadas através da Lei Complementar nº 1.166 de 2012 estabeleceram agrupamentos diversos dos já estudados anteriormente nos anos 90 pela iniciativa do Consórcio de Desenvolvimento Integrado do Vale do Paraíba (CODIVAP) e o Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais (INPE), com a elaboração do Macrozoneamento do Vale do Paraíba e Litoral Norte (MAVALE), de 1992. Na promulgação da lei, o Governo do Estado publicou um diagnóstico técnico da região justificando o novo quadro de organização político-institucional da região metropolitana para o Vale do Paraíba e Litoral Norte, ao encargo de coordenação da AGEMVALE. (SÃO PAULO, 2015) Para a sub-região 1 os municípios de São José dos Campos, Jacareí e Caçapava, situados ao longo da Via Dutra, apresentam-se como os mais dinâmicos, aglutinando os ramos automobilísticos e mecânicos, bem como a produção de pesquisas científicas e tecnológicas no campo aeroespacial. São José dos Campos é identificado como município-polo da região metropolitana abrigando o Aeroporto e o Parque Tecnológico, além de universidades, o INPE, ITA e a EMBRAER. (ESTADO DE SÃO PAULO, 2012). Em 2018, a pesquisa Regiões de Influência das Cidades (REGIC), desenvolvida pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), identificou e analisou a rede urbana brasileira,

estabelecendo a hierarquia dos centros urbanos e as regiões de influência das Cidades. O estudo aborda a compreensão da geografia do País, e estabelece critérios para a qualificação das Cidades e a relação entre elas, revelando eixos de integração no território e padrões de distribuição de centralidades urbanas. (IBGE, 2020)

Por metrópole o REGIC entende que são os 15 principais centros urbanos, dos quais todas as Cidades existentes no País recebem influência direta, seja de uma ou mais Metrôpoles simultaneamente. Já o Estatuto das Metrôpoles define metrópole 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. Considerada aglomeração urbana a unidade territorial constituída pelo agrupamento de dois ou mais municípios vizinhos, caracterizada por complementaridade funcional e integração das dinâmicas geográficas, ambientais, políticas e socioeconômicas.

Como afirma Brandão, um diagnóstico local, regional ou nacional deve explicitar os conflitos e compromissos entre diferentes atores; posicionar a região no contexto estadual e nacional e identificar seus nexos de complementaridade econômica; estudar sua inserção frente aos ritmos diferenciados dos processos econômicos dos diversos territórios e suas relações sem negligenciar as hierarquias já estabelecidas. (BRANDÃO, 2004). No diagnóstico disponibilizado pelo governo estadual em 2012, o raio-x é abrangente, entretanto, os conflitos e compromissos parecem ter ficado para um posterior trabalho de produção que pode fazer parte do Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado (PDUI).

Os desafios alinham-se com a compreensão da organização espacial, do ordenamento dos territórios e os interesses comuns. As relações entre estado e sociedade precisam fazer parte da reflexão do planejamento urbano e regional e o PDUI deve ser o caminho para que essa experiência possa acontecer. Conforme prevê a Lei nº 13.089 de 2015, os trabalhos a serem desenvolvidos têm como escopo central as diretrizes de política metropolitana e a indicação de projetos e ações para o ordenamento territorial da RMVPLN. O objetivo é reduzir a desigualdade entre as áreas com grande concentração de emprego e infraestrutura em relação aos territórios de vulnerabilidade social; reduzir a produção de assentamentos informais e a pressão sobre o meio ambiente e identificar territórios estratégicos aos sistemas metropolitanos de infraestrutura para que possam potencializar o desenvolvimento da região.

Como estabelecido nos art. 43 e 44 da lei 10.257 de 2001 (Estatuto da Cidade), a gestão democrática das Cidades e das regiões metropolitanas, deve incluir participação significativa da população, incluindo os vários segmentos da sociedade. No mesmo sentido, o Estatuto da Metrópole, no art. 12, também determina a necessidade de participação dos diversos segmentos da sociedade no processo de elaboração do PDUI, inclusive em sua fiscalização.

A Lei Complementar nº 1.166 de 2012, atualizada pela Lei Complementar 1.258 de 2015 determina que:

Artigo 24 Os Municípios e o Estado deverão compatibilizar, no que couber, seus planos, programas e projetos com as diretrizes metropolitanas estabelecidas em lei ou fixadas pelo Conselho de Desenvolvimento.

Fica claro até agora, o imenso desafio imposto ao poder público e à sociedade no processo de elaboração do Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado da RMVPLN, já que os municípios se preocupavam com seus Planos Diretores, em separado da análise de suas relações com os territórios vizinhos. A fixação das diretrizes metropolitanas será norteadora para a elaboração de novos Planos Diretores, ou mesmo para a revisão dos já existentes, e cabe aos municípios essa tarefa de compatibilização. Observa-se que são dois os principais obstáculos nessa equação: o município determinar diretrizes compatíveis com as diretrizes gerais do planejamento na escala da região metropolitana, quando o interesse regional prevalecer sobre o local, e o processo de elaboração do planejamento da região metropolitana abordar com responsabilidade os planos aprovados já existentes, visto que, mesmo que destacados do contexto metropolitano, ordenam os municípios como territórios autônomos.

Brandão (2004) aborda o debate regional e urbano como duas grandes matrizes teóricas, antagônicas e com distintas concepções sobre a natureza do território: o espaço estático, constituído por meras regiões neutras, sem textura ou ligação com o entorno, onde as superfícies pouco importam, e o espaço dinâmico, como construção social, produto de conflitos e disputas em seu processo de reprodução histórica (BRANDÃO, 2004, p. 63).

Conforme considera Fernandes (2006), a legislação urbanística revela um planejamento urbano tecnocrático que estabelece critérios dissociados das realidades socioeconômicas de acesso ao solo urbano e de produção de moradia, contribuindo para determinar núcleos de moradias ilegais em regiões periféricas (FERNANDES, 2006). O autor também afirma que alguns gestores municipais estão se atentando para o fato de que:

não é possível promover o avanço da promoção das políticas públicas sobre habitação, saneamento, transporte e mobilidade, preservação de recursos hídricos, dentre outras, somente através de ações municipais isoladas ou mesmo através de ações municipais combinadas — mas que não se insiram em uma ordem metropolitana sistemática, articulada e permanente (FERNANDES, 2006, p.16).

A cidade é movida por um processo em constante transformação, industrialização diversificada e o desenvolvimento de novas tecnologias modificam a organização territorial e o espaço dinâmico da cidade. A expansão urbana em contraponto com o adensamento das Cidades cria concentração de pessoas em escalas antes consideradas inimagináveis. Como é possível planejar, regulamentar e estruturar esse espaço dinâmico em escalas de organização territorial e política de uma região metropolitana com características complexas e diversas?

AS POLÍTICAS PÚBLICAS MUNICIPAL E LOCAL

Duas das legislações urbanísticas locais que ordenam o território do estudo de caso aqui proposto são a Lei Complementar nº49 de 2003, que instituiu o Plano Diretor de Ordenamento Territorial de Jacareí (PDOT), em conjunto com a Lei de Uso, Ocupação e Urbanização do Solo, Lei 5.867 de 2014, e o Polo Automotivo e Tecnológico instituído pela Lei nº 5.952 de 2015.

É importante abordar inicialmente as legislações com base no histórico sobre as legislações vigentes e revogadas em Jacareí. Em 2003, o município publicou o Plano Diretor de Ordenamento Territorial, definindo macrozoneamentos para os diversos usos e demarcando todo o território. É a primeira legislação urbanística de Jacareí que delimita totalmente o território e cria áreas urbanas, rurais, de proteção ambiental e industriais, além de demarcar algumas zonas especiais de interesse social.

O Plano Diretor de Ordenamento Territorial do município de Jacareí passou por duas revisões, em 2007 e 2012/2013, e em 2018 o município sofreu uma Ação Direta de Inconstitucionalidade, que fez com que todas as revisões do Plano Diretor de Ordenamento Territorial fossem declaradas inconstitucionais, retornando-se, então, à lei de 2003, em sua forma original.

A fundamentação para o julgamento da inconstitucionalidade das leis apoiou-se no argumento de que as revisões que alteraram a Lei Complementar nº 49 de 2003 não estavam compatíveis com o princípio da vedação ao retrocesso, aplicável na tutela do ambiente. Tal princípio tem como premissa a ideia de que o Estado, após ter implementado um direito fundamental, não pode retroceder sem que haja uma medida compensatória correspondente (MELO, 2010). O artigo 147 permitia a continuidade da exploração da atividade minerária em locais fora da área de destinação à mineração, Macrozona de Mineração (MM). O parágrafo único desse artigo foi considerado inconstitucional, pois possibilitava a renovação de licença para exploração minerária de atividades estabelecidas antes da entrada em vigor do Plano Diretor e, segundo a decisão judicial, tal previsão era incompatível com a Constituição Estadual de 05 de outubro de 1989, permitindo exploração de recursos naturais sem o resguardo ao meio ambiente.

As alterações mais significativas das revisões revogadas foram o aumento da Macrozona de Destinação Urbana (MDU) ao norte (sentido São José dos Campos) e oeste (sentido Guararema), bem como modificações nas Macrozonas de Destinação Industrial (MDI), Macrozona de Mineração (MM), e redução da Macrozona de Interesse Ambiental (MIA) no trecho próximo à Represa do Jaguari, e da Zona Especial de Várzea (ZEV). As revisões julgadas inconstitucionais não tratavam apenas de expansão de macrozonas em áreas de várzea e de proteção ambiental. Normas que disciplinavam a expansão urbanística foram declaradas inconstitucionais e o ordenamento territorial retrocedeu 15 anos.

Em março de 2018, o processo judicial transitou em julgado tornando definitiva a decisão da inconstitucionalidade das revisões do Plano Diretor de

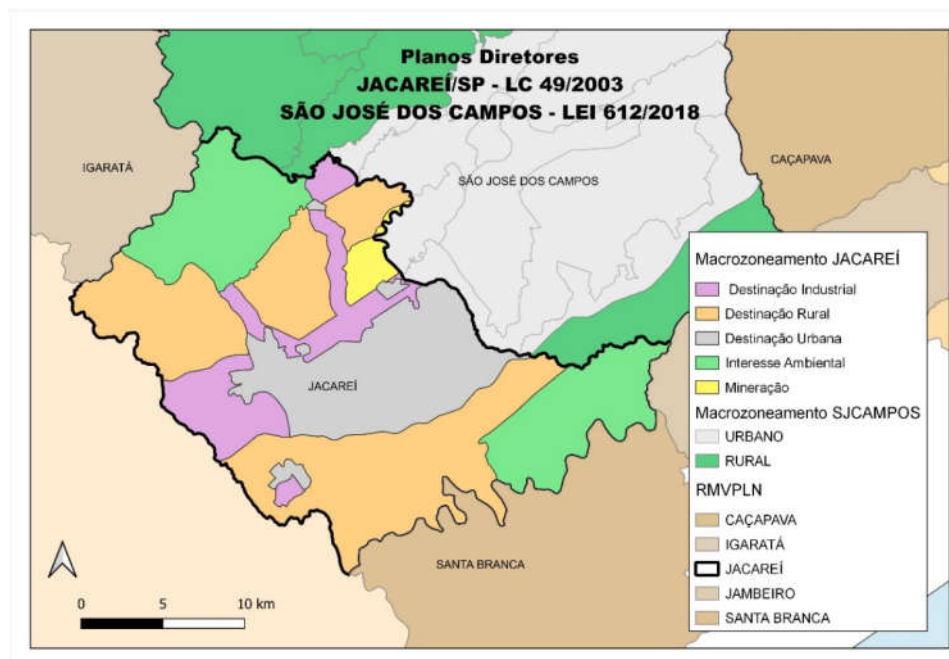
Ordenamento Territorial. Portanto, atualmente, em Jacareí, a lei vigente tem uma defasagem de 18 anos, ou seja, o planejamento urbano permanece em momento de retrocesso e impasse.

O Plano Diretor de Ordenamento Territorial de 2003 define cinco Macrozonas, figura 3, divididas em Destinação Urbana (MDU), que abrange a área passível de parcelamento urbano; a de Destinação Industrial (MDI) com o objetivo de concentrar os usos industriais nas proximidades dos principais eixos rodoviários; a de Mineração (MM), no trecho da bacia do Rio Paraíba do Sul com uso restrito e as de Destinação Rural (MDR) e de Interesse Ambiental (MIA), com urbanização de uso e tamanho restrito com módulo mínimo de 20.000,00 m².

Além das Macrozonas delimitadas através de polígonos, o Plano Diretor de Ordenamento Territorial também determina o zoneamento interno para a Macrozona de Destinação Urbana. As delimitações seguem as características de adensamento consolidado (ZAP1), adensamento não plenamente consolidado (ZAP2), áreas com adensamento controlado devido à falta de infraestrutura instalada (ZAC) e adensamento restrito em áreas com previsão de expansão controlada (ZAR).

O município publicou a Lei de Uso, Ocupação e Urbanização do Solo do Município de Jacareí, Lei 4.847 de 2005, substituída pela vigente 5.867 de 2014, revogando a de 1990. O uso do solo seguiu as diretrizes determinadas pela Lei Complementar 49, de 2003, e herdou a permissão de uso através de vias, conforme a lei de 1990. Desta forma, ela define os tipos de usos previstos conforme a categoria viária determinada pelo Plano Diretor de Ordenamento Territorial.

Figura 3 – Planos Diretores Jacareí/SP e São José dos Campos/SP



Fonte – Elaborado Claudia Ciapina Roldão (2021), com base nos dados do IBGE (2020), Prefeitura de Jacareí, Prefeitura de São José dos Campos

Ao observar o território de Jacareí no contexto da sub-região 1, é possível verificar que ocupações iniciadas em municípios vizinhos se estenderam no território de Jacareí. Orientado pela Rodovia Presidente Dutra, há o vetor a leste, que se confirma na união com São José dos Campos, e na mesma rodovia, a oeste, ocorre um vetor de ocupação industrial. E ainda, em direção a Guararema, há vetores condicionados pela Rodovia Dom Pedro I e Rodovia Governador Carvalho Pinto. Nesses macrozoneamentos municipais, temos os prováveis desafios no atendimento a Lei Complementar 1.258 de 2015, que determina no artigo 24, que esses macrozoneamentos deverão estar compatibilizados com o Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado da RMVPLN. A fusão de áreas urbanas, como é própria neste caso, é chamada de conurbação, e além do aspecto espacial, pode se dar por diversos processos de absorção. Conforme afirma Villaça (1998), “o processo de conurbação ocorre quando uma cidade passa a absorver núcleos urbanos localizados à sua volta, pertençam eles ou não a outros municípios. Uma cidade absorve a outra quando passa a desenvolver com ela uma intensa vinculação socioeconômica”. (VILLAÇA, 1998, p. 51)

Tais aspectos podem ser explorados no Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado sob o enfoque de infraestrutura de saneamento, transporte e acesso a equipamentos públicos. A gestão desses trechos poderia ser compartilhada, já que alguns empreendimentos que estão sob a administração de São José dos Campos têm grande parte instalados no território de Jacareí, como é o caso dos bairros Urbanova e Bairrinho e da Universidade do Vale do Paraíba (UNIVAP). As escalas não são apenas construídas de maneira política, mas estão em permanente disputa e confrontos entre os diferentes agentes de gestão e organização do território.

Entre 1910 e 1980, o governo de São Paulo qualificou o território com ações em determinadas áreas com o objetivo de garantir condições adequadas para a localização da atividade industrial. Essas ações concentraram-se em um espaço dinâmico, urbanizado, com reserva de mão de obra e continuamente atendido por investimentos públicos e privados. Essas ações deram origem a políticas e programas públicos para promover a integração entre as regionalizações, provendo infraestrutura e condições para que os polos urbanos e eixos rodoviários desempenhassem um papel estruturador na organização do território. As rodovias assumiram o papel do direcionamento da urbanização e consolidaram os vetores de expansão da atividade produtiva. (TAVARES, 2018)

No período posterior à Constituição Brasileira de 1988, é evidente a ausência de um aparato estadual de gestão efetiva nas regiões metropolitanas, aliado à falha no reconhecimento dos municípios como membros de regiões metropolitanas, resultante da autonomia municipal após a Constituição de 1988.

A partir dos anos 1990, a abertura econômica e a reestruturação produtiva alteraram a relação entre Estado e empresariado, resultando em articulações em torno de projetos público-privados, combinando o planejamento urbano direcionado ao desenvolvimento econômico e o empresariado, com a utilização de aglomerados de empresas dispostas em

parques tecnológicos e distritos industriais. Brandão (2012) afirma que “A ação pública passa a subsidiar custos de implantação e operação dos grandes empreendimentos. Estabelece-se um verdadeiro certame de localização, em uma interminável contenda por estabelecer posição máxima na gradação de ofertas tributárias, de terras e infraestrutura” (BRANDÃO, 2012, p. 49).

Com a crise fiscal e o descompromisso do Estado com a preservação do bem-estar, administrações locais passam a conceder incentivos e benefícios diversos para facilitar e atrair os investimentos privados. A geração de emprego e renda tornam-se temas centrais em diversas administrações municipais, condicionando as políticas urbanas municipais ao segmento empresarial. A disputa entre as ofertas para atrair grandes plantas industriais atrativas em relação aos empregos que geram e as relações comerciais é oportunista e característica de uma etapa fordista totalmente ultrapassada (BRANDÃO, 2012). Com as orientações políticas neoliberais, o aumento do grau de competitividade entre as regiões, com o objetivo de integração ao mercado global, tornou o planejamento estratégico aplicável à escala urbana. As novas regiões do mercado tornam-se independentes da regulação do Estado e mais competitivas.

Paralelamente relacionado à globalização da economia, um novo modelo de desenvolvimento atrelado à escala local tende a se consolidar e se difundir.

Em certa medida, considera-se que este modelo pode ter se inspirado na Teoria dos Polos de Crescimento de François Perroux - bastante influente no Brasil, desde os anos de 1950-60 -, com a ideia de que “o crescimento não aparece em toda a parte ao mesmo tempo”, mas “se manifesta em pontos ou polos de crescimento, com intensidades variáveis”, e se difunde gerando efeitos pelo conjunto da economia (PERROUX, 1977, p. 146). O contexto com o qual Perroux se preocupou, já envolvia processos de acelerada modernização, sobretudo com o avanço da ciência, das inovações tecnológicas, dos transportes e comunicações. Nesse contexto, a indústria-motriz, na forma de grandes indústrias modernas, tinha a capacidade de impulsionar outras indústrias, gerando novas relações econômicas.

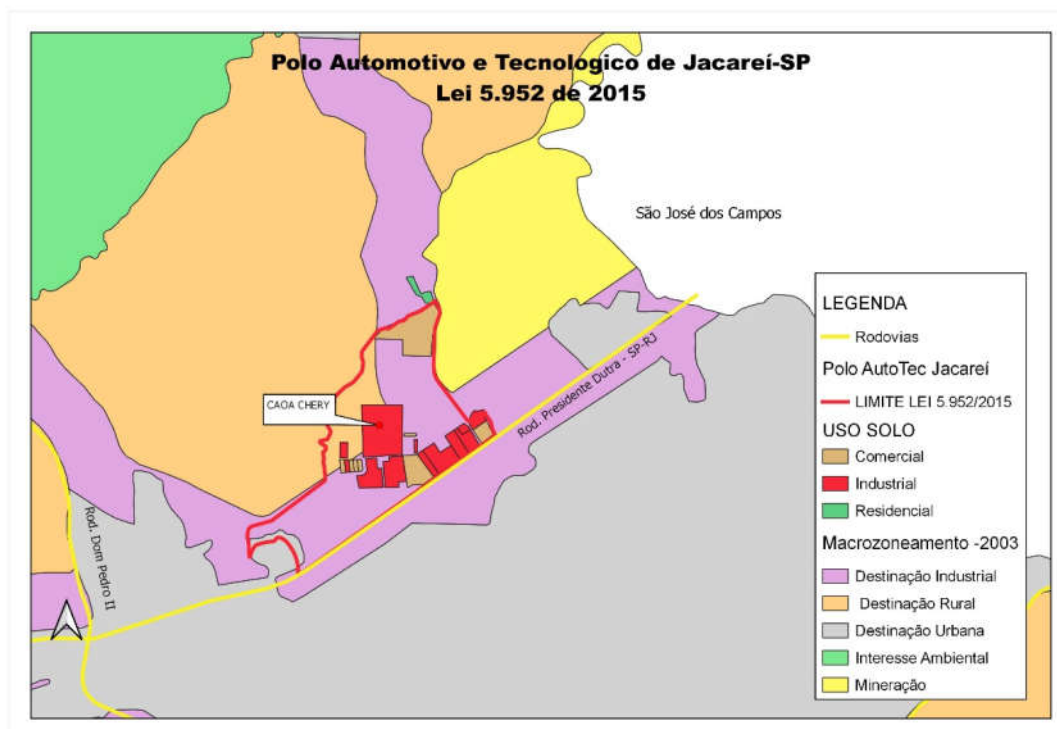
Este modelo de desenvolvimento local aparece como proposta socioeconômica diante do processo de globalização na década de 1980 a partir da política pública de investimento em Ciência e Tecnologia feita pelo Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) e a Financiadora de Estudos e Projetos (FINEP). No início era prevista a criação dos polos de Manaus, Campina Grande, Rio de Janeiro, Santa Rita do Sapucaí, São José dos Campos, Campinas, São Carlos, Curitiba e Porto Alegre. Entretanto, os polos tecnológicos restringiram-se à região sudeste, alegando que a base científica e tecnológica era mais avançada nessa região e o Polo Tecnológico de São José dos Campos, na Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte foi um deles (BRITO, MATTEDI e SANTOS, 2017).

Os primeiros estudos sobre a criação de um parque tecnológico em São José dos Campos foram realizados em meados da década de 1990. O desenvolvimento e industrialização do município de São José dos Campos

esteve ligado à tecnologia, desde a criação do Centro Técnico de Aeronáutica em 1946, de onde vem o Instituto Tecnológico de Aeronáutica (ITA) em 1950, o Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais (INPE) em 1961 e a Embraer em 1969.

Em 2015, a Lei nº 5.952 instituiu o Polo Automotivo e Tecnológico de Jacareí, figura 4, em um momento em que a administração municipal planejava o desenvolvimento local baseado na eficiência do mercado automotivo e do mercado criado em torno da fábrica Chery, instalada em 2014. A eficiência do polo dependeria, em parte, da eficiência do ciclo econômico do mercado que ele criaria e da existência de uma política pública direcionada para o desenvolvimento local.

Figura 4 – Polo Automotivo e Tecnológico de Jacareí na RMVPLN



Fonte – Elaborado Claudia Ciapina Roldão (2021), com base nos da Prefeitura de Jacareí

Quanto ao Polo Automotivo e Tecnológico do Município de Jacareí, a Lei 5.952 de 2015 delimitou o polígono no Bairro Rio Abaixo, abrigando as áreas ocupadas pela Chery e as proprietárias dos imóveis no entorno da montadora, prevendo que o perfil das empresas que instalariam ali seriam empresas fornecedoras da fábrica automotiva. O local onde se encontra instalada a empresa Chery, hoje CAO A Chery, foi classificado como Macrozona de Destinação Industrial pela revisão do Plano Diretor de Ordenamento Territorial em 2007 e a criação do Polo Automotivo e Tecnológico visou incrementar e fomentar as atividades industriais automotivas e tecnológicas. A definição da área delimitada foi baseada na vocação do local, do ponto de vista logístico e estratégico, para a instalação de empresas dos setores automotivo e

tecnológico, bem como o conseqüente potencial esperado na geração de empregos diretos e indiretos, e receita para o Município.

O parágrafo único do artigo 1º da lei indica que o uso, ocupação e urbanização do solo na área do Polo Automotivo e Tecnológico deverá seguir os parâmetros estipulados no Plano Diretor de Ordenamento Territorial e na Lei de Uso, Ocupação e Urbanização do Solo no Município de Jacareí. Conforme dados de 2020 da Secretaria de Governo e Planejamento de Jacareí, existem 15 imóveis licenciados sendo 8 indústrias, 7 empreendimentos com diretrizes emitidas aguardando licenciamento, 18 lotes vazios, 2 áreas verdes públicas. Em uma análise do entorno direto ao polo criado, através do macrozoneamento alterado em 2013, a área urbana cresceu significativamente. A correlação impulsionada através do ordenamento territorial teve o objetivo de incentivar a urbanização em um novo vetor de crescimento em direção a nordeste do território, área pouco urbanizada, mas com forte atração devido ao crescimento da vizinha São José dos Campos. Entre os empreendimentos instalados nessa área, estão empresas de logística, condomínios industriais e condomínios residenciais.

Segundo Tavares (2013 apud BRITO, MATTEDI e SANTOS, 2017), por conta da dinâmica regional brasileira, sugere-se que não se concentre em uma única estratégia, mas que se atenda às particularidades de cada microrregião. “Mesmo porque, a adoção de políticas industriais-territoriais baseadas em distritos, aos moldes dos países centrais, exigiu antes, ação orientada para internacionalização do capital e dos processos de globalização”. (BRITO, MATTEDI e SANTOS, 2017, p. 21)

O processo de implantação de plantas industriais à procura de mão de obra barata e isenção fiscal, teve como efeito não só o favorecimento da desconcentração regional, mas acabou gerando mais empregos fora do que dentro do país. É preciso pensar nos efeitos deixados pela aplicação das políticas de desenvolvimento regional macroespaciais, sobretudo nas baseadas a partir da teoria de polarização de François Perroux, que influenciou as ações de planejamento do desenvolvimento regional em diversos países, incluindo o Brasil. (BRITO, MATTEDI e SANTOS, 2017), Portanto, a abordagem de instalação de polos, incentivando disparidade regional, tanto microespacial, quanto macroespacial devem ser reconsideradas nos processos de planejamento regional e local.

O PLANEJAMENTO MULTIESCALAR NA RMVPLN (APÓS 2001)

A rede de infraestrutura implantada pelo Estado na década de 1970 contribuiu para cristalizar no espaço certa inércia da rede urbana, sobretudo em um país gigantesco que ainda possui áreas de baixa ocupação. Grandes sistemas nacionais de capital social básico (energia, transportes, armazenamento e telecomunicações), tiveram papel importante no direcionamento dos polos que a rede urbana foi tomando. E, ao mesmo tempo, determinaram certa rigidez para futuros movimentos ao longo dessa rede. No debate urbano-regional brasileiro sobre o fato de a tradicional escala macroregional perder sentido analítico nas últimas décadas, leva a constatar

que é preciso trabalhar com novos "recortes escalares". Segundo Brandão (2012), uma tentativa de construção de alternativa que domine as escalas tem sido trabalhada por alguns autores. Carlos Vainer (2002) lançou esse debate sob a perspectiva teórica analítica no Brasil. Swyngedouw (1997) analisou vários eventos que ocorrem em uma escala e têm implicações e consequências em outras. (BRANDÃO, 2012, p. 210). Independentemente do local que ocorre o evento, seus efeitos são percebidos em vários níveis escalares.

No processo de participação e interlocução com os movimentos sociais, o poder público deve cumprir papel-chave. Deve estar bem capacitado, com recursos materiais e humanos para incentivar a discussão democrática, garantindo transparência, acompanhamento, fiscalização e o monitoramento permanente.

Planejamento e gestão urbanos são atividades distintas: enquanto o planejamento remete ao futuro, a gestão remete ao presente. Ambas são atividades imprescindíveis e complementares e não devem ser vistas como prerrogativas exclusivas do aparelho do Estado. É claro que o Estado possui uma série de obrigações na organização do espaço urbano: ele institui leis e regulamentações do uso do solo em escalas variadas, determinando zoneamentos e localizando áreas com potenciais de desenvolvimento urbano.

Conforme escreveu Brandão (2004)

Esse processo transformador deve ser promovido simultaneamente em várias dimensões (produtiva, social, tecnológica) e em várias escalas espaciais (local, regional, nacional, global etc.). As políticas de desenvolvimento precisam agir sobre a totalidade do tecido socioprodutivo, pensar o conjunto territorial como um todo sistêmico, promovendo ações concertadas naquele espaço geográfico, buscando reduzir disparidades inter-regionais, combatendo o fosso entre as regiões e ampliando a autodeterminação daquela comunidade (BRANDÃO, 2004, p. 71).

A legislação brasileira definiu em 1988 a atribuição do planejamento regional às Constituições estaduais. As regiões metropolitanas paulistas são geridas pela Casa Civil do Estado, que, por sua vez, instituiu a Subsecretaria de Desenvolvimento Metropolitano, que contava com o apoio técnico da Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano (EMPLASA).

Após pouco mais de 10 anos da apresentação do primeiro Projeto de Lei de criação da RMVPLN, Projeto de Lei Complementar nº 12 de 2001, a Lei Complementar nº 1.166 de 2012, instituiu a criação de um Conselho de Desenvolvimento e um Fundo de Desenvolvimento da RMVPLN, e a aprovação do Regulamento da Agência Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte (AGEMVALE), criada pela Lei Complementar nº 1.258, de 12 de janeiro de 2015. Em 2018 a EMLASA foi extinta pelo atual governo, depois de mais de 40 anos de existência, fato que causou grande preocupação pelo consequente rompimento da capacidade do poder público de construir planos a longo prazo. A empresa de âmbito estadual, com formato de economia mista, que deveria servir permanentemente ao planejamento da Grande São Paulo, nasceu em 1974. Seu campo de atuação foi ampliado para realizar as atividades de apoio ao planejamento, programação, organização, coordenação e controle de execução dos serviços comuns de interesse metropolitano, inclusive

implementação de planos e projetos executivos de interesse de regiões metropolitanos.

O Guia Metodológico do Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado da Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte (PDUI-RMVPLN), aprovado pelo Conselho de Desenvolvimento da RMVPLN, e o Termo de Referência para a formulação do Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado da Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte (PDUI-RMVPLN), publicados em 2018 pela AGENVALE, têm como objetivo orientar a elaboração e o acompanhamento desse processo. É possível encontrar como parte da definição do escopo do PDUI-RMVPLN, os objetivos do processo e descrição da metodologia participativa. Assim, a etapa consultiva, do processo participativo, promoverá discussões do Caderno de Propostas e da Minuta do Projeto de Lei do PDUI. (AGENVALE, 2018)

A Lei Complementar nº 1.116 de 2012, regulamentada pelo Decreto nº 59.229, de 24 de maio de 2013, instituiu o Fundo de Desenvolvimento da Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte (Fundovale), que tem como finalidade “dar suporte financeiro ao planejamento integrado e às ações conjuntas dele decorrentes, no que se refere às funções públicas de interesse comum entre os Estados e Municípios metropolitanos” Por sua vez, a Lei Complementar nº 1.258, de 12 de janeiro de 2015, dispôs sobre a criação da Agemvale, “entidade autárquica com sede e foro no Município de São José dos Campos”, a qual goza “de autonomia administrativa, financeira e patrimonial e dos privilégios e isenções conferidos à Fazenda Pública Estadual” (IPEA, 2021)

Em 2021 a Secretaria de Desenvolvimento Regional (SDR) deu continuidade ao processo de elaboração do Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado (PDUI), com a contratação da Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas (FIPE). Em outubro de 2021 a SDR publicou um canal de comunicação com plataformas e recursos de publicação das agendas e trabalhos desenvolvidos pela equipe técnica da FIPE.

Cinco oficinas, representando as 5 sub-regiões, foram realizadas em plataforma digital entre 5 a 21 de outubro, com participação de poderes públicos estadual e municipal, e representantes de entidades locais, universidades e sociedade civil de suas respectivas sub-regiões. O material apresentado nas oficinas foi realizado em parceria com a Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados (SEADE). (SDE, 2021)

Na etapa de participação, o Caderno de Propostas deve ser apresentado aos técnicos municipais. Há de se esperar um quadro técnico heterogêneo com características diversas, nas instâncias municipais ligadas à política urbana, nos municípios que compõem a RMVPLN. Dos 39 municípios que compõem a região metropolitana, menos da metade possui Plano Diretor. Qual o resultado de um diálogo local e metropolitano com limitações na participação das discussões técnicas e debates metropolitanos? Os conflitos resultantes da compatibilização das diretrizes metropolitanas com as legislações municipais são um dos fatores que dificulta e limita a implementação da política metropolitana no âmbito local dos municípios. É evidente a importância da Agência Metropolitana enquanto órgão de suporte técnico aos municípios metropolitanos, com atuação nas questões voltadas às políticas urbanas

municipais e sua *interface* com as diretrizes metropolitanas, promovendo uma conexão entre elas.

Quanto aos municípios que possuem Plano Diretor, com macrozoneamento já definido anterior ao PDUI, como será a compatibilização? Ainda não é claro como será esse trabalho e em que momento o município será consultado verdadeiramente.

Jacareí passa, atualmente, pelo processo de revisão do Plano Diretor, com um Conselho Gestor, criado através do Decreto Municipal nº 936, de 13 de dezembro de 2019 e empossado em 23 de novembro de 2021. Formado por 07 representantes do Poder Público e 12 da Sociedade Civil organizada, entre movimentos populares ou coletivos, representantes de entidades sindicais ou de trabalhadores, de entidades profissionais ou empresas, de entidades acadêmicas e de organização civil organizada. As entidades civis e movimentos sociais que farão parte do Conselho Gestor foram eleitos em processo realizado em 6 de novembro, em que foram registrados mais de 900 votantes em todo o Município.

Entre as atribuições do Conselho, estão: organizar as oficinas de capacitação com a população; aprovar o plano de comunicação voltado à divulgação da revisão; coletar com a população proposta de alteração e sistematizá-la em um projeto de lei que será encaminhado à Câmara Municipal. Responsável pela coordenação, acompanhamento e levantamento de propostas com a sociedade, para a revisão do Plano Diretor Municipal.

Caberá à coordenação da revisão do Plano Diretor de Jacareí o trabalho de leitura técnica das diretrizes do PDUI com os conteúdos mínimos previstos no artigo 12 do Estatuto da Metrópole, inclusive a definição das diretrizes para as funções públicas de interesse comum; macrozoneamento da unidade territorial urbana; indicação de diretrizes aos municípios quanto ao parcelamento, uso e ocupação do solo urbano; delimitação de áreas com restrição à urbanização; diretrizes para implementação da política pública de regularização fundiária urbana.

Em documento disponibilizado pela Secretaria de Desenvolvimento Regional (SDR), indicado como apoio técnico à Oficina Sub-região 1 - São José do Campos Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte, os próximos passos do trabalho serão grupos temáticos com equipes das prefeituras e audiências públicas. A Leitura Técnica apresentada na oficina utilizou como referência o Plano Diretor de Ordenamento Territorial de Jacareí de 2003, e nesse caso pode ser modificado mesmo antes da conclusão do trabalho do PDUI. Fica claro nesse sentido, a importância da gestão regional em diálogo e cooperação com a gestão municipal.

CONCLUSÃO

O presente trabalho procurou abordar o planejamento urbano em múltiplas escalas sob o panorama do uso do solo e da gestão urbana. No caso específico do município de Jacareí, o Plano Diretor de Ordenamento Territorial passa por uma nova revisão concomitante com o processo de elaboração do

Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado. Nesse sentido, a gestão pública designou técnicos que já atuam na revisão do Plano municipal para participar das discussões do Plano da região metropolitana, dada a clara importância que o planejamento deve ter na dinâmica urbana da gestão do território autônomo e regional. Entretanto, o diálogo ainda é um problema a ser superado.

Do ponto de vista da gestão metropolitana, o Macrozoneamento constitui importante instrumento na organização espacial do uso e ocupação do solo. Brandão (2011) critica o federalismo, que torna o Estado onipresente, uma das causas no fracasso das ações de planejamento regional. A crítica é estendida ao uso da estrutura federativa em seus três níveis, “em que o intermediário não possui orientação e capacidade coordenativa de realizar a mediação para cima e para baixo, enquanto o municipalismo localista não logra constituir uma escala supralocal de articulação” (BRANDÃO, 2011, p. 23).

É um grande desafio conduzir o planejamento, a regulamentação e a estruturação desse espaço dinâmico em escalas de organização territorial e política em uma região metropolitana com características complexas e diversas. Nesse contexto regional, as discussões necessitam focalizar as funções públicas de interesse comum, equacionadas para fins de integração, sem prevalência de interesses particularistas, mas, ao mesmo tempo, legitimando a autonomia municipal.

O processo de planejamento é um trabalho permanente de reflexão, construção e adequação das políticas públicas e tem como base o conhecimento dos processos de transformação socioespacial, sensibilidade e segurança jurídica.

REFERÊNCIAS

AGENVALE. *Guia Metodológico do Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado da Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte*. AGENVALE. [S.l.], p. 1-9. 2018.

BRANDÃO, C. Teorias, estratégias e políticas regionais e urbanas recentes: anotações para uma agenda do desenvolvimento territorializado. *Revista Paranaense de Desenvolvimento*, Curitiba, n. 107, p. 57-76, jul/dez 2004.

BRANDÃO, C. A busca da utopia do planejamento regional. *Revista Paranaense de Desenvolvimento*, Curitiba, n. 120, p. 11-31, jan/jun 2011.

BRANDÃO, C. A. *Território e desenvolvimento: as múltiplas escalas entre o local e o global*. 2ª. ed. Campinas: Editora Unicamp, 2012.

BRITO, V. C.; MATTEDI, M. A.; SANTOS, G. F. D. O uso de múltiplas escalas geográficas no planejamento do desenvolvimento regional. *Revista Política e Planejamento Regional*, Rio de Janeiro, v. 4, n. 1, p. 1-30, jan/jun 2017.

EMPLASA. *Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte*. São Paulo: Governo do Estado de São Paulo, 2012.

ESTADO DE SÃO PAULO. LEI COMPLEMENTAR Nº 1.166, DE 09 DE JANEIRO DE 2012. *Cria a região metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte*, São Paulo, SP, jan 2012.

FERNANDES, E. O elo perdido: o desafio da gestão metropolitana. In: ALFONSIN, B. D. M.; FERNANDES, E. *Direito urbanístico, estudos brasileiros e internacionais*. Belo Horizonte: Del Rey, 2006.

GOMES, C.; ANDRADE, D. J. D. Política e planejamento no Vale do Paraíba e litoral norte: a integração regional em questão. *Ambiente e Sociedade*, São Paulo, v. 23, 2020.

IBGE. Estimativas da População. *Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística*, 2020. Disponível em: <<https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/populacao/9103-estimativas-de-populacao.html?edicao=28674&t=resultados>>. Acesso em: 02 nov 2021.

IBGE. *Regiões de Influência das Cidades: 2018 / IBGE*. Rio de Janeiro, p. 192. 2020.

IPEA. *O processo de contratação, elaboração e implementação dos planos de desenvolvimento urbano integrado*. Insitituto de Pesquisa Econômica Aplicada. Brasília, DF, p. 52. 2021.

JACAREÍ. *Lei Complementar nº 49 de 13 de dezembro de 2003*. Jacareí. 2003.

JACAREÍ. Eleição do Conselho Gestor do Plano Diretor registra mais de 900 votantes. *www.jacarei.sp.gov.br*, 2021. Disponível em: <<https://www.jacarei.sp.gov.br/eleicao-do-conselho-gestor-do-plano-diretor-registra-mais-de-900-votantes/>>. Acesso em: 13 dez 2021.

MELO, G. M. A Vedação ao Retrocesso e o Direito do Trabalho. *Revista Tribunal Regional Trabalho 3a Região*, v. 52, p. 67-74, 2010.

MÜLLER, N. L. *O Fato Urbano na Babia do Rio Paraíba, Estado de São Paulo*. Rio de Janeiro: IBGE, 1969.

PEDROSA, B. V. A Geografia Crítica brasileira e o debate sobre ontologia do espaço: uma aproximação. *Revista Geografares*, n. 11, p. 139-168, Junho 2012.

PERROUX, F. O conceito de Polo de Crescimento. In: SHWARTZMAN, J. *Economia Regional: textos Escolhidos*. Belo Horizonte: Cedeplar, 1977. p. 145-156.

RONCA, J. L. C.; MENDES, S. P. D. S. Caminhos para a gestão integrada do território no Vale do Paraíba de 1950 a 2004. *Exacta*, São Paulo, v. 2, p. 133-149, nov 2004.

SÃO PAULO. Lei Complementar nº1.258/2015, de 12 de janeiro de 2015. *Dispõe sobre a criação da Agência Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte - AGEMVALE, altera dispositivo da Lei Complementar nº 1.166, de 2012, e dá providências correlatas*, São Paulo.

SCAQUETTI, R.; RIBEIRO-MOREIRA, P. Políticas de escala e planejamento regional: o Plano de Ação da Macrometrópole Paulista e a Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte. *Revista Brasileira de Desenvolvimento Regional*, Blumenau, v. 9, n. 1, p. 149-174, 2021.

SDE. *Desenvolvimento Regional lança plataformas digitais para apoiar Planos de Desenvolvimento Urbano Integrado de cinco regiões do Estado*, 2021. Disponível em: <<https://www.sdr.sp.gov.br/desenvolvimento-regional-lanca-plataformas-digitais-para-apoiar-planos-de-desenvolvimento-urbano-integrado-de-cinco-regioes-do-estado/>>. Acesso em: 12 dez. 2021.

TAVARES, J. C. Planejamento Regional no Estado de São Paulo: Polos, Eixos e a Região dos Vetores Produtivos. *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*, São Paulo, v. 20, n. 2, p. 344-367, Maio-Ago 2018.

VILLAÇA, F. *Espaço intra-urbano no Brasil*. São Paulo: Studio Nobel, 1998.