



XIX ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR  
Blumenau - SC - Brasil

---

UMA PONTE PARA ESPECULAÇÃO IMOBILIÁRIA E MARKETING URBANO: O ARCO DA  
INOVAÇÃO DE SÃO JOSÉ DOS CAMPOS - SP

**Marina Cyrino Forti** (Universidade do Vale do Paraíba - UNIVAP) - c.forti.marina@gmail.com  
*Formada em Arquitetura e Urbanismo pela PUC-Campinas. Especialista em Gestão de Projetos Culturais pela USP. Mestre em Planejamento Urbano e Regional pela UNIVAP. Pesquisadora associada ao NEPACS (Núcleo de Pesquisa-ação Cartografias Sociais) do Programa*

**Fabiana Felix do Amaral e Silva** (Universidade do Vale do Paraíba - UNIVAP) - fabiana.amaral@gmail.com  
*Formada em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Presbiteriana Mackenzie. Mestre e doutora em Ciências da Comunicação pela USP. Pós doutora no Programa de Mudança Social e Participação Política da EACH-USP. Pós doutora do PLUR-UNIVAP. Professora e Pes*

## Uma ponte para especulação imobiliária e marketing urbano:

### O Arco da Inovação de São José dos Campos - SP

O principal objetivo deste artigo é investigar e expor as causas e as consequências, tanto em relação à especulação imobiliária quanto ao marketing urbano relacionado à implantação de uma das últimas grandes obras da cidade de São José dos Campos, a ponte estaiada denominada Arco da Inovação. Este artigo apresenta uma versão ampliada de reflexões geradas na dissertação de mestrado de uma das autoras.

Construído na rotatória do bairro Jardim das Colinas, o Arco da Inovação foi construído com a justificativa de desafogar o principal ponto de congestionamento da cidade. De acordo com a sua cartilha, a construção de forma estaiada é o método de construção mais eficaz e econômico. O investimento total atingiu o valor de R\$ 60.972 milhões.

Não é novidade que o capital imobiliário utiliza o sistema viário como avenidas e rodovias para ofertar condomínios fechados e shopping centers, já que, as mesmas orientam o aumento do valor monetário das localizações (MARICATO, 2017).

Em O Mito da Cidade-Global (2003), Ferreira dá como exemplo a região da marginal do rio Pinheiros, na cidade de São Paulo, onde o capital imobiliário tem produzido novas centralidades, as quais estão relacionadas com investimentos internacionais em busca de uma “localização globalizada”, financiando, por exemplo, modernos business districts e rede hoteleira de negócios. Ainda segundo o arquiteto e urbanista e economista:

Esse aquecimento da atividade imobiliária de escritórios em outras partes do mundo sucedeu, em primeiro lugar, porque a intensa desregulação dos fluxos e investimentos financeiros promovidos por diversos governos neoliberais, nas décadas de 80 e 90, gerou uma ampliação dos investimentos no setor imobiliário, o qual passou a ser mais um setor de boa rentabilidade para o mercado (FERREIRA, 2007, p. 39).

A pesquisa visa analisar também o marketing urbano como estratégia de dominação praticada pelo Estado e grupos dominantes e quais são as suas consequências em variados segmentos sociais. Segundo Harvey (2005) o território é a última fronteira do capital e segue a lógica do mercado e um dos elementos que as cidades ditas como globais utilizam como estratégia de inserção nos fluxos econômicos é o marketing urbano. Segundo Vainer (2000), diante do cenário de concorrência entre as urbes, o espaço urbano local é dotado de novas identidades.

Ao investigar o marketing urbano, é impossível desassociá-lo do discurso como tática de consenso público e da produção de imagens simbólicas a respeito das mudanças necessárias para o destaque da cidade na competição interurbana. Tais estratégias são utilizadas para garantir uma adesão social e amenizar possíveis conflitos acarretados tanto para o espaço físico quanto para os habitantes, já que o novo modelo se aproxima cada vez mais da gestão empresarial (VAINER, 2000).

A metodologia utilizada durante a pesquisa foi a qualitativa, sendo assim, fontes primárias, ou seja, documentos estatais (publicidades oficiais da Prefeitura de São José dos Campos) e não-estatais (acervo de entrevistas do portal de notícias SP RIO + e OVale Entrevista) foram analisados com a finalidade de identificar mecanismos recorrentes e observá-los diretamente, buscando fatores que não costumam ser percebidos pelos habitantes da cidade, mas que estruturam suas vidas, como o padrão do controle social, os processos de urbanização, a estrutura de concentração e monopolização do capital.

Também foram realizadas entrevistas qualitativas semiestruturadas<sup>1</sup>, já que tal metodologia tem caráter bastante eficaz em pesquisas voltadas para elites e políticas públicas. As entrevistas tiveram como finalidade abranger objetos e ações correntes na cidade, como a construção do Arco da Inovação.

O elemento comum entre os entrevistados é residir no município de São José dos Campos. Porém, para que não houvesse generalização de conclusões, foram escolhidos participantes que exercem diferentes atividades, sendo eles: jornalista e cicloativista (entrevista 1); moradora da cidade (entrevista 2); historiador e ambientalista (entrevista 3); defensor público atuante na cidade de São José dos Campos (entrevista 4) e jornalista, assessor de imprensa e analista de comunicação (entrevista 5). Vale ressaltar que todos os participantes permaneceram anônimos e escolherem como queriam ser identificados.

## **SÃO JOSÉ DOS CAMPOS EM DADOS**

O local onde está situado o Arco da Inovação, objeto de estudo, é a cidade de São José dos Campos, a qual é integrada à bacia hidrográfica do Rio Paraíba do Sul na Região Metropolitana do Vale do Paraíba, interior do estado de São Paulo. A urbe conta com 716.688 habitantes, uma densidade de 651,88 hab/km<sup>2</sup> e IDH 0,807 (SEADE, 2021).

---

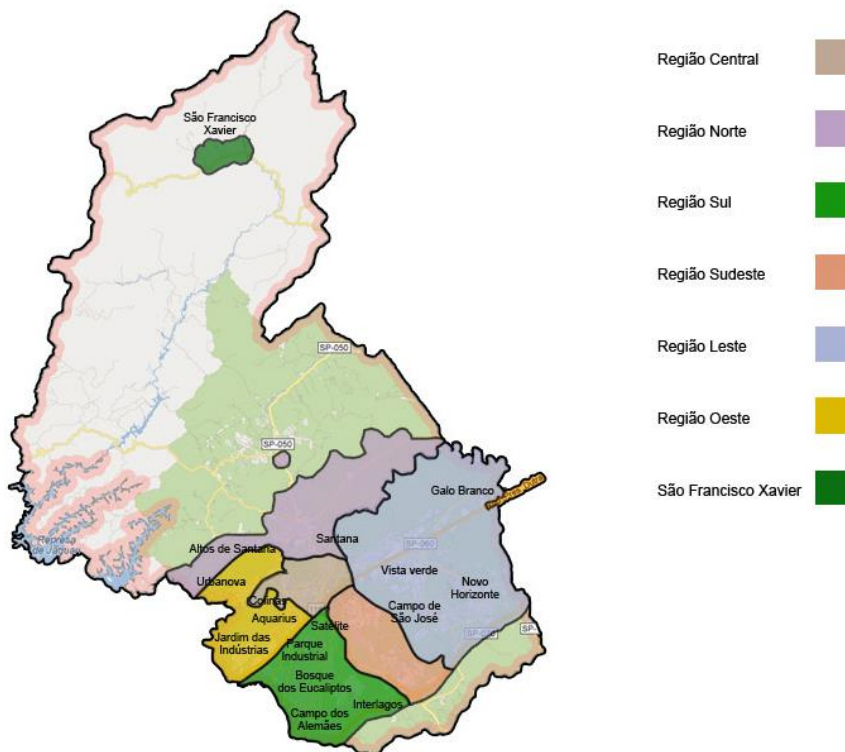
<sup>1</sup> O projeto de pesquisa, assim como as entrevistas, foi autorizado pelo Comitê de Ética em Pesquisa e apresenta o Certificado de Apresentação de Apreciação Ética número 37221720.8.0000.5503.

Figura 1 - Localização de São José dos Campos na Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte



Fonte: Emplasa (2016)

Figura 2 – Organização territorial das áreas urbana, rural e dos distritos



Fonte: Prefeitura de São José dos Campos (2010)

São José dos Campos está entre as 20 cidades do Brasil com maior PIB, R\$57.105,31 (SEADE, 2018), porém, apesar deste número expressivo, a maioria das pessoas com rendimento recebe mensalmente entre 1 e 2 salários mínimos (IBGE, 2010) mais especificamente 33% de pessoas com 10 anos ou mais que apresentam rendimento mensal, enquanto na segunda colocação estão aqueles



que recebem entre  $\frac{1}{2}$  e 1 salário mínimo, o equivalente a 17%. Apesar do alto número de pessoas com baixo rendimento mensal, o grande número de renda acumulado em alguns setores da cidade faz com que São José dos Campos apresente uma média de 3,7 salários mínimos mensais dos trabalhadores formais (IBGE, 2018). Segundo dados do IBGE, entre os anos de 2006 e 2018 a média do salário mínimo caiu a cada ano, fazendo com que a incidência de pobreza tenha chegado a 16,90% em 2003 (último dado do Mapa de pobreza e desigualdade de São José dos Campos apresentado pelo IBGE).

Atualmente, a cidade pertence ao setor terciário na economia, a qual integra as atividades do comércio e da prestação de serviços. De acordo com o Secretário de Inovação e Desenvolvimento Econômico, Alberto Alves Marques Filho (2018), a cada 10 vagas de trabalho que são geradas na cidade, 7 são no setor de serviços, fazendo com que cada vez mais a urbe se torne um centro de serviços para a região.

Em São José dos Campos, o planejamento urbano tem ido em direção ao desenvolvimento de novas centralidades de acordo com os interesses imobiliários e capitalistas. A cidade passa por um processo de valorização de áreas já bem consolidadas por meio de instalações de infraestruturas urbanas financiadas pelo poder público e privado, sendo a maioria delas com base na presença do automóvel privado. Conclui-se que o desenvolvimento urbano acontece em função de interesses do grande mercado e conseqüentemente, com a apropriação do espaço público e a exclusão social.

Dessa forma, a iniciativa privada passa a ditar as regras e a dinâmica do espaço urbano, coordenando o seu desenvolvimento e fazendo dos habitantes também mercadorias, quando, na verdade, essas questões devem partir de políticas públicas e não do mercado privado, de modo que se chegue cada vez mais perto de suprir déficits. Cabem nessa logística estudos aprofundados para que estimule a produção de uma cidade menos segregada, aproximando o morador do espaço público sobre o qual tem direito.

## **ARCO DA INOVAÇÃO: ESPECULAÇÃO IMOBILIÁRIA**

Atualmente, a função do Estado no sistema viário tem sido induzir a especulação imobiliária. De acordo com Villaça (2000), a parceria entre as elites imobiliárias e o poder público é capaz de promover o crescimento da cidade e a produção do espaço público de acordo com o interesse de ambos. Dessa forma, há uma inversão de prioridades nos investimentos públicos, os quais deveriam se concentrar em periferias com maiores necessidades, mas acabam sendo direcionados para a cidade formal, principalmente para bairros de elite.

Para garantir este cenário, os agentes imobiliários pressionam e associam-se ao poder público para garantir os investimentos de seus interesses, sejam eles em formato de legislação ou de infraestrutura. Ambos os lados obtêm vantagens desta aliança, como políticos interessados nos dividendos eleitorais das obras (FERREIRA, 2007). Porém, como cita Carvalho (2000), quando o governo municipal privilegia o mercado imobiliário, ele vai na contra mão da democratização da cidade.

Ao estudar a cidade neoliberal, podemos concluir que a urbanização exerce uma função determinante na absorção de capitais excedentes ao custo

do impulsivo processo de destruição criativa que tem desapropriado as massas de qualquer direito à cidade, que vai além do direito a uma vida digna como cidadão e da liberdade individual, sendo também o direito coletivo de dar nova forma ao processo de urbanização (HARVEY, 2015).

É possível perceber a presença do mercado imobiliário em São José dos Campos durante uma entrevista dada por Fabiano Moura, presidente da Aconvap (Associação das Construtoras do Vale do Paraíba), o qual contou que 66% de seus associados pretendiam fazer lançamentos imobiliários em 2021. Segundo ele, o principal incentivo foi a redução drástica dos juros e da taxa SELIC durante a pandemia, além de um grande incentivo do governo federal por meio da Caixa Econômica para novos financiamentos (SP RIO +, 2020).

Ainda de acordo com Moura, no momento da entrevista (outubro de 2020) havia mais de 600 projetos acontecendo na cidade joseense, sendo 80 deles em grande escala, “enquadrados na ideia do que o consumidor quer”, como mais qualidade, amplitude nas áreas de lazer e dentro dos apartamentos. O presidente da Aconvap ainda afirmou que estava otimista em relação ao mercado imobiliário em 2021 devido a nova Lei de Zoneamento e ao novo Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado. Moura complementou que São José dos Campos apresenta muitas empresas capacitadas, as quais entregam todos os edifícios prometidos.

Como lembrado pela jornalista e cicloativista (entrevista 1), o sistema viário envolve capital de diversas fontes, como construtoras e empresas de terraplanagem, ou seja, recursos altos, os quais, segundo ela, “são fundamentais para promover essa cidade que se venda, essa cidade mercadoria”. Tais fatos podem ser confirmados em entrevista cedida ao Ovale Entrevista por Guimarães (Secretário de Mobilidade Urbana): “na área de gestão de trânsito, estamos trabalhando para usar a infraestrutura que a gente tem, as nossas vias, então a gente deve investir bastante agora em infraestrutura, inteligência, tecnologia e modernidade” (2018).

O defensor público (entrevista 4) complementa que por mais que São José dos Campos tenha muitos investimentos em empreendimentos imobiliários, grande parte não é para moradia, mas sim para investimentos de compradores que em sua maioria não são da cidade e não tem a intenção de se mudar, mas adquirem o imóvel devido à expectativa de valorização, principalmente em bairros com as melhores infraestruturas e com grandes investimentos públicos.

Podemos colocar como consequência destas ações o que Maricato (2014, p. 173) chamou de “morte da rua, do pedestre e do pequeno comércio”. Segundo a arquiteta e urbanista, a segregação e a fragmentação do espaço, assim como a ocupação do solo urbano por novos condomínios e shoppings centers, leva a degradação das áreas centrais, as quais são apropriadas pelos habitantes expulsos de suas antigas localidades. Porém, ainda de acordo com Maricato, em determinado momento as áreas centrais passam a serem visadas pelo capital imobiliário para um projeto de “renovação urbana”, levando novamente à gentrificação.

O historiador e ambientalista (entrevista 3) acredita que o projeto rodoviarista usa como pretexto a mobilidade urbana, mas ele seria para satisfazer os interesses das grandes empresas do setor imobiliário e da construção civil. Ainda segundo o participante da pesquisa, como São José dos

Campos é uma “cidade rica, promissora e tem uma estrutura razoável”, há uma grande pressão dos setores citados sobre a Prefeitura e a Câmara Municipal para que eles se apropriem do espaço urbano.

Esta mesma questão também foi citada pela jornalista e cicloativista (entrevista 1). De acordo com a participante, já houve inúmeros casos em São José dos Campos em que a população saiu do seu local de moradia para que fosse feita uma obra viária. Ela comenta como é usado um discurso de que “a população precisa sair porque aqui vai ter uma grande obra de infraestrutura viária”, pois seria agressivo dizer apenas “a população precisa sair”. A participante dá como exemplo a remoção de moradores para a construção da Via Norte, onde foi utilizado este discurso de que eram necessárias mais vias para o trânsito fluir e, assim, a situação foi aceita com mais facilidade.

Ao serem questionados sobre qual desenvolvimento urbano e social a ponte estaiada traria para a cidade, nenhum dos entrevistados soube responder. Segunda a jornalista e cicloativista (entrevista 1), o Arco da Inovação continuou seguindo a mesma lógica já implementada na cidade, ou seja, um modelo desenvolvimentista, rodoviarista e que acumula capital no espaço urbano. A entrevistada complementa que a obra é um exemplo de que as grandes infraestruturas são feitas para uma seleta localização da cidade, já que foi construída na Zona Oeste, onde tem a população com maior renda da cidade. Apesar da localização em que foi construída, a participante da pesquisa completa: “Eu fico impressionada como a gente vê a ponte estaiada de vários ângulos da cidade, a onipresença dela é muito chocante, ela se sobrepõe ao todo.”

Os entrevistados também foram questionados sobre a necessidade da implantação da ponte. O defensor público (entrevista 4) comentou que acredita ter sido apenas um projeto político, no qual determinado grupo quis deixar sua marca na cidade por meio de um objeto físico e valorizar uma determinada área da cidade, já que do ponto de vista técnico, nada justifica esta obra. O entrevistado conta que um engenheiro, ex-professor de Catão Francisco Ribeiro, apresentou 11 soluções mais eficazes e baratas para resolver a questão do congestionamento no local, porém, foram ignoradas.

O historiador e ambientalista (entrevista 3) acredita que o propósito principal da construção do Arco da Inovação foi embelezar um espaço da classe média alta, já que é ali que está o eleitorado do governo em poder no momento da entrevista. Dessa forma, segundo o entrevistado, o prefeito utilizou esta estratégia para mostrar aos seus eleitores que está governando pra eles, “para os que tem e não para os que não tem”.

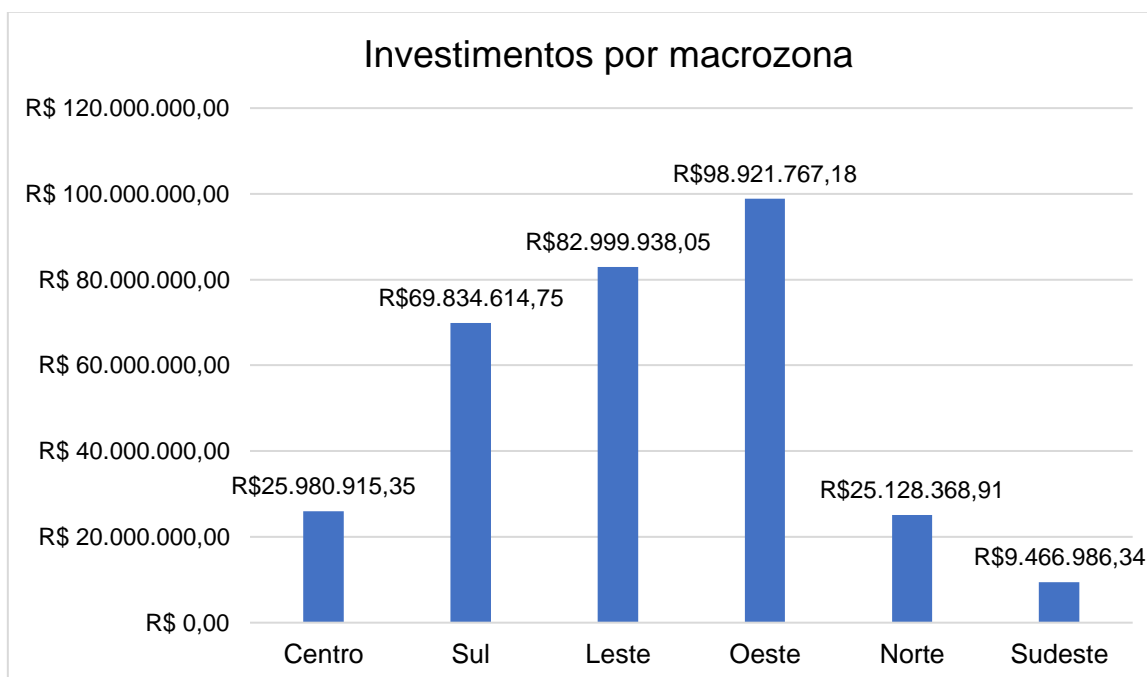
O mesmo entrevistado complementa que um empreendimento como esse é ótimo para o político, porque diferentemente de um plano de macrodrenagem, por exemplo, a obra é visível e palpável. Segundo ele, uma obra viária como essa estrutura a produção e a circulação de mercadorias pelo território.

Vale ressaltar que o capital financeiro, determinado em obter o lucro, valoriza diferentemente as localizações, ou seja, não é qualquer urbanidade que é cabível de um investimento como o Arco da Inovação. O resultado dessas ações são grandes concentrações na produção e nas finanças, nos quais os atores estão cada vez mais explícitos.

Os gráficos apresentados a seguir, com dados retirados do Portal da Transparência de São José dos Campos (2020) e do Atlas da Pesquisa Origem e Destino (2014), mostram o fenômeno de diferentes valorizações em diferentes localizações. Ao observarmos o gráfico de investimentos por macrozona, verificamos que a macrozona Oeste foi a que recebeu mais investimentos, sendo 16% a mais que a segunda colocada (Leste) e 90% a mais que a última colocada (Sudeste). Ao cruzarmos os dados do gráfico de investimentos por macrozona e habitantes por macrozona notamos que o local que recebe mais investimentos é o local com menos habitantes. Ou seja, a maior parte do dinheiro investido no território fica com uma pequena parcela da população, o que leva a macrozona também ser a com maior valor em renda per capita – 30% a mais que a segunda macrozona (Centro) com maior renda per capita e 74% a mais que a macrozona (Norte) com menor renda per capita.

Outro modo de analisar estes dados é por meio do número de investimentos por habitante. A macrozona Oeste apresenta R\$2403,17/hab., a macrozona Leste R\$515,56/hab., macrozona Sul R\$299,03/hab., macrozona Centro R\$360,27/hab., macrozona Norte R\$420,21/hab. e a macrozona Sudeste R\$202,27/hab. Nota-se um número consideravelmente maior de investimento por habitante na zona Oeste.

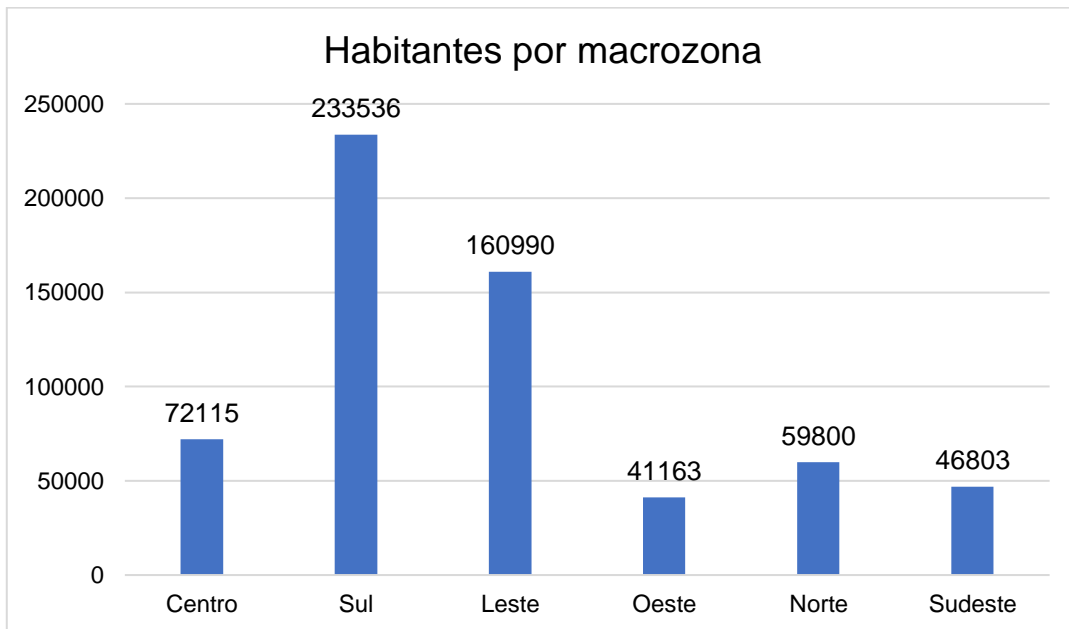
Figura 3 - Gráfico Investimentos por Macrozona entre os anos 2016 e 2019



Fonte: Portal da Transparência de São José dos Campos

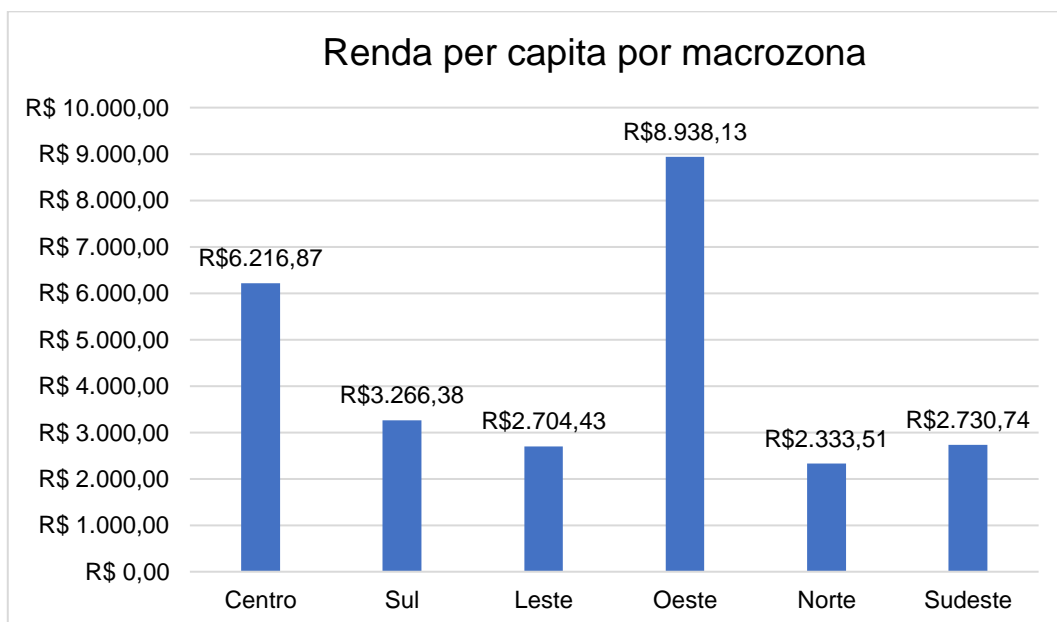


Figura 4 - Gráfico Habitantes por Macrozona em 2011



Fonte: Atlas da Pesquisa Origem e Destino (2016)

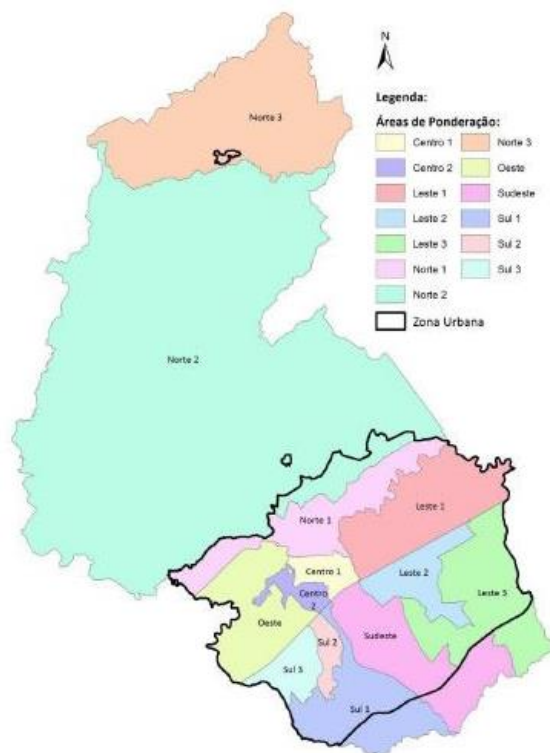
Figura 5 - Gráfico Renda Per Capita por Macrozona em 2011



Fonte: Atlas da Pesquisa Origem e Destino (2016)

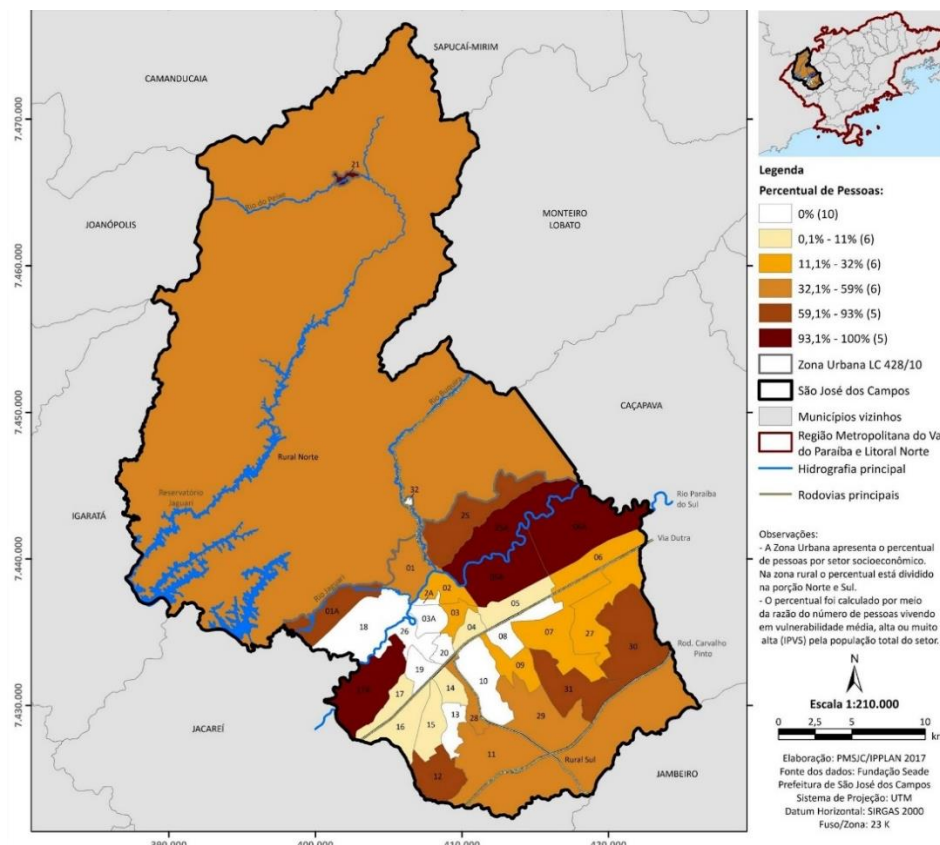
É possível observar a discrepância de valores investidos por território da cidade não apenas por meio de números, como também de forma espacial. Os mapas a seguir mostram como o percentual de pessoas vivendo em vulnerabilidade muda consideravelmente de acordo com a região da cidade.

Figura 6 - Áreas de ponderação definidas pelo IBGE em 2010



Fonte: Portal do Plano Diretor de São José dos Campos

Figura 7 – Percentual de pessoas vivendo em vulnerabilidade média, alta ou muito alta



Fonte: Portal do Plano Diretor de São José dos Campos

Apesar dos dados mostrarem ao contrário, José Turano Júnior (Secretário de Gestão Habitacional e Obras de São José dos Campos) afirmou em entrevista concedida ao Ovale Entrevista (2019) que “o governo do Felício é muito democrático, ele olha para todas as regiões da cidade (...) a Rotatória do Gás<sup>2</sup> na Zona Leste, a Via Cambuí<sup>3</sup> na Zona Sudeste, a Rotatória do Colinas (Arco da Inovação) no Centro ao Oeste, a Via Jaguari na Zona Norte, tem obra na cidade inteira”. Vale notar que todas as obras citadas são referentes ao sistema viário da cidade.

Na mesma entrevista o Secretário fala dos empréstimos feitos do BID, como o direcionado para o Programa de Estruturação Urbana, o qual tem várias obras viárias, como o Arco da Inovação (apesar de o BID afirmar que não financiou e pediu que a Prefeitura retirasse das placas o seu logotipo) e a Via Norte. Tal empréstimo, que corresponde a 85 milhões de dólares e foi selado em 2011, já havia consumido 7 milhões de juros do município desde o momento de sua concretização até a realização da entrevista:

Na hora da prestação de contas, a gente tem que chegar no final com 85 milhões de dólares de financiamento e 85 milhões de dólares de contrapartida. A gente solicitou a Cambuí sendo 100% BID, licitamos o Arco da Inovação como sendo também 100% BID, mas pode acabar sendo 99% BID ou 50% BID e 50% prefeitura (TURANO, 2019).

Segundo a Rede de Comunidades Impactadas pelo BID, a qual é composta por associações e comunidades da América Latina, os projetos do Banco não só não melhoraram suas vidas, como pioraram as condições de trabalho, saúde, educação, lazer e transporte, levando a casos de encarceramento e mortes de jovens, assim como depressão em idosos. A autodeclaração também aponta que a Rede quer a reparação dos danos causados a cada comunidade, direito de retomar o controle de seus territórios e “um mundo construído a partir das necessidades das comunidades, e não dos interesses de um sistema opressor” (2020).

## **ARCO DA INOVAÇÃO: MARKETING URBANO**

O Arco da Inovação, conhecido também como ponte estaiada, também tem tido destaque quando se trata do marketing urbano da urbe. Imagens estão sendo veiculadas em inúmeras mídias como sinônimo de progresso e atrativo, como o “trajeto mais rápido para todos, trazendo desenvolvimento urbano e social”.

Inúmeras obras públicas são realizadas em São José dos Campos desde o período em que prevalecia o setor secundário da economia como forma de representar a modernidade, a maioria delas por meio do viário, como a conclusão

---

<sup>2</sup> Situada na região leste de São José dos Campos, a obra tem como intuito melhorar o trânsito no entroncamento da avenida Tancredo Neves com a estrada do Cajuru, no Jardim Americano. A Rotatória do Gás conta com três trechos de pistas passagem em desnível e 42 metros de comprimento. O investimento total é de **R\$ 13.176.988,21**.

<sup>3</sup> A Via Cambuí, com 8,6 quilômetros de extensão, foi considerada a maior obra viária da história da cidade e tem como premissa ligar as regiões sudeste e leste ao centro da cidade. A Via é dotada de ciclovia e passeio para pedestres. O investimento total é de aproximadamente R\$ 105,8 milhões.

das obras da Avenida São José. Ao mesmo tempo que se tomava medidas visando a modernização da imagem da cidade.

Em São José dos Campos, inúmeras imagens iconográficas compõem o marketing urbano. Apesar de existirem materiais idealizados para segmentos distintos e linguagem diferenciadas, como propagandas privadas e figuras ilustrativas dos órgãos municipais, as imagens costumam ser as mesmas (MIURA, 2006). Independentemente do contexto, seja em publicidade privada ou em notícias disparadas por canal midiáticos, as ilustrações são quase sempre feitas pelos mesmos cenários: Orla do Banhado, Anel Viário com o bairro Jardim Aquarius e, recentemente, o Arco da Inovação.

Podemos notar também a repetição do uso do ícone urbano em diferentes momentos econômicos da cidade, assim como a substituição do ícone urbano conforme interesses dominantes. Os exemplos são a criação de identidade de cidade industrial por meio do Parque Santos Dumont e conclusão das obras da Avenida São José e a criação de identidade de cidade tecnológica por meio do ITA e do INPE.

Apesar de o Arco da Inovação ser destinado majoritariamente a veículos particulares, a Prefeitura de São José dos Campos prometeu em matéria para a Revista + São José (Edição Especial – 252 anos) que o Arco da Inovação seria entregue em dezembro de 2019 como “presente de Natal para a cidade” (o que não foi cumprido) e colocou a imagem da ponte na página virtual da Secretaria de Mobilidade Urbana.

Podemos observar o critério de originalidade, muito presente no marketing urbano, já que, de acordo com a Cartilha do Arco da Inovação (2018), a obra é a única ponte do Brasil em arco e curva. Outro fato trazido pela Cartilha que deve ser ressaltado é que Catão Francisco Ribeiro, o engenheiro contratado para projetar o Arco da Inovação é o mesmo que projetou a ponte estaiada Octávio Frias de Oliveira na cidade de São Paulo. Ainda de acordo com a Cartilha, a escolha foi devido ao fato dele ser considerado “o pai das pontes estaiadas” e por ser premiado internacionalmente por seus cálculos em curva.

Figura 8 – Cartilha do Arco da Inovação



Fonte: Prefeitura de São José dos Campos (2018)

Outra ação do marketing urbano é a divulgação do Arco da Inovação através de apelos ao meio ambiente. Paulo Guimarães (2019) afirmou em entrevista que o método construtivo escolhido foi, entre outros motivos, devido à questão ambiental, já que sendo uma ponte suspensa, ela teria menos contato com o solo e ficaria em cima do córrego.

Figura 9 – Cartilha do Arco da Inovação



Fonte: Prefeitura de São José dos Campos (2018)



De acordo com Vainer (2000), as grandes infraestruturas urbanas são construídas para serem monumentos, com beleza plástica e originalidade para reforçarem a identidade da cidade e fazê-la mais visível ao mercado, com a justificativa de trazer dignidade aos habitantes e reforçar o patriotismo cívico. O autor também afirma que outra característica do urbanismo monumentalista é a criação de símbolos para a cidade, favorecendo o marketing urbano.

O Secretário de Mobilidade Urbana, Paulo Guimarães, conta sobre a monumentalidade da obra em entrevista para o Portal OVale Entrevista:

Para as pessoas terem uma ideia do porte dessa obra (Arco da Inovação), a gente montou essa semana uma grua que é uma coisa bem alta, é um terço do tamanho que vai ficar o Arco. A altura que vai ficar o arco que vai sustentar as pontes é a mesma do prédio comercial que tem dentro do shopping (GUIMARÃES, 2019).

Em entrevista para o Portal OVale Entrevista, em outubro de 2020, o prefeito Felício Ramuth afirmou que a obra deveria ser motivo de orgulho, inclusive para os veículos de imprensa. Segundo Ramuth, o Arco da Inovação “é o estado da arte da engenharia na nossa cidade, além de uma obra de arte especificamente que levantou até a autoestima e funcionou para atender o problema do transporte público.”

Os ex-candidatos a prefeitos das eleições de 2020 também fizeram comentários durante entrevistas para o Portal OVale Entrevista (2020). Segundo a Coronel Eliane Nikoluk (PL), a ponte deveria ter um desenho diferente, “mais espartano”. Já Anderson Senna (PSL) disse que o Arco da Inovação foi uma falta de responsabilidade com o dinheiro público e que foi o cartão postal mais caro do mundo.

Outro veículo bastante utilizado pela Prefeitura de São José dos Campos é o informativo oficial Minha São José, o qual é publicado tanto de forma online quanto impresso. A última matéria publicada até o final desta pesquisa, 18 de janeiro de 2021, recebeu o título “São José dos Campos, bem-estar na cidade do futuro”. Por se tratar de uma matéria publicada no Portal G1, houve o acréscimo do “selo” “Especial Publicitário”, assim como outras diversas matérias publicadas no Portal pela Prefeitura.

Na presente matéria afirma-se que a gestão pública moderniza os serviços prestados às pessoas, principalmente para aquelas que mais precisam, por meio de conceitos de cidade inteligente, dando como exemplo projetos viários. Entre as imagens que ilustram a matéria está o Arco da Inovação.

Nessa modalidade de marketing urbano podemos comprovar o que afirma Kevin Lynch (2011), de que não percebemos a cidade como um todo, mas sim partes fragmentadas que permitem o surgimento de marcos e cartões postais, colaborando para um conceito de identidade e tornando menos visíveis os seus problemas.

Também podemos comprovar a teoria de Lynch em São José dos Campos ao analisar as duas imagens a seguir (figura 10). As fotografias foram feitas em um curto espaço de tempo, mais precisamente de 5 meses. A diferença entre elas, além das explícitas na imagem, é a localidade: o bairro Rio Comprido, situado na macrozona Sul de São José dos Campos, e o Arco da Inovação sendo

construído na macrozona Oeste. Vale ressaltar que as fotos do Arco da Inovação foram feitas da sede de uma das maiores startups da cidade.

Figura 10 - Fotos da cidade de São José dos Campos em diferentes localidades



Fonte: elaborada pela autora (2019)

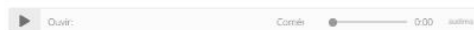
É notável também o quanto o Arco da Inovação tem ilustrado notícias sobre a cidade mesmo que não tenha qualquer relação com o assunto tratado. Neste exemplo, o Arco da Inovação ilustra uma matéria sobre a pandemia de COVID-19.

Figura 11 – Notícia sobre comércio joseense multado durante a pandemia de COVID-19

## Comércio abre e é multado em São José dos Campos

© 11/04/2020 00:01 Online 3 Min de Leitura

A prefeitura chegou a suspender o transporte gratuito de idosos, população de maior risco, mas a justiça derrubou a medida



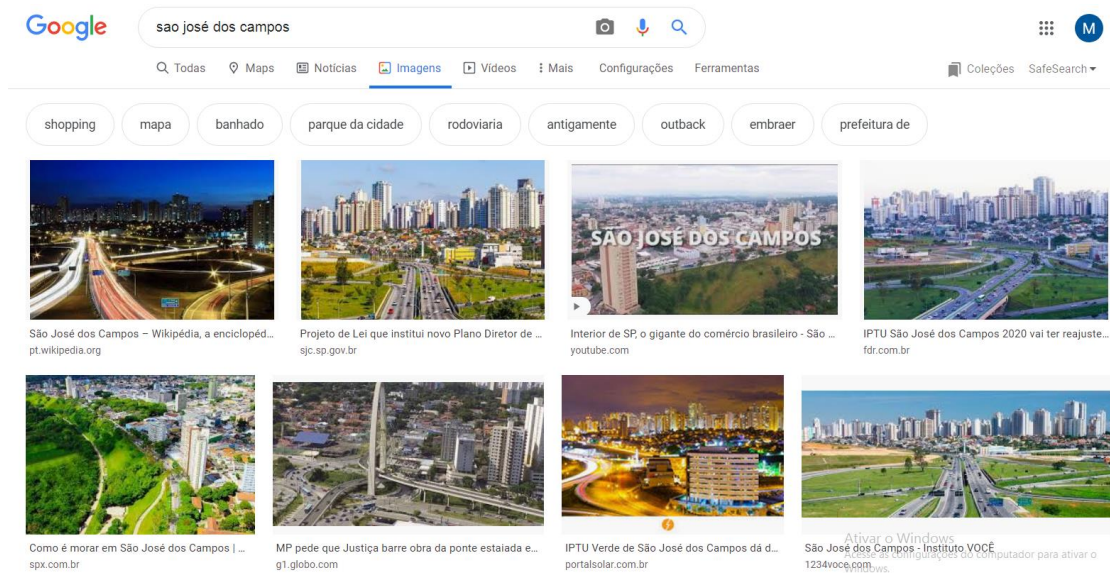
As multas dos infratores já soma R\$ 70 mil. Número de casos positivos subiu 150% em uma semana no Vale do Paraíba. Crédito da foto: Charles de Moura / Divulgação

Fonte: Jornal Cruzeiro do Sul (2020)

De acordo com Sánchez (2003), a partir do momento em que obras urbanísticas se transformam em produtos de consumo, elas precisam de renovação para que haja o marketing urbano de uma “cidade que não para de inovar” (p. 204). Além disso, a cidade mercadoria precisa reciclar periodicamente as suas imagens, incorporando novos ícones espaciais.

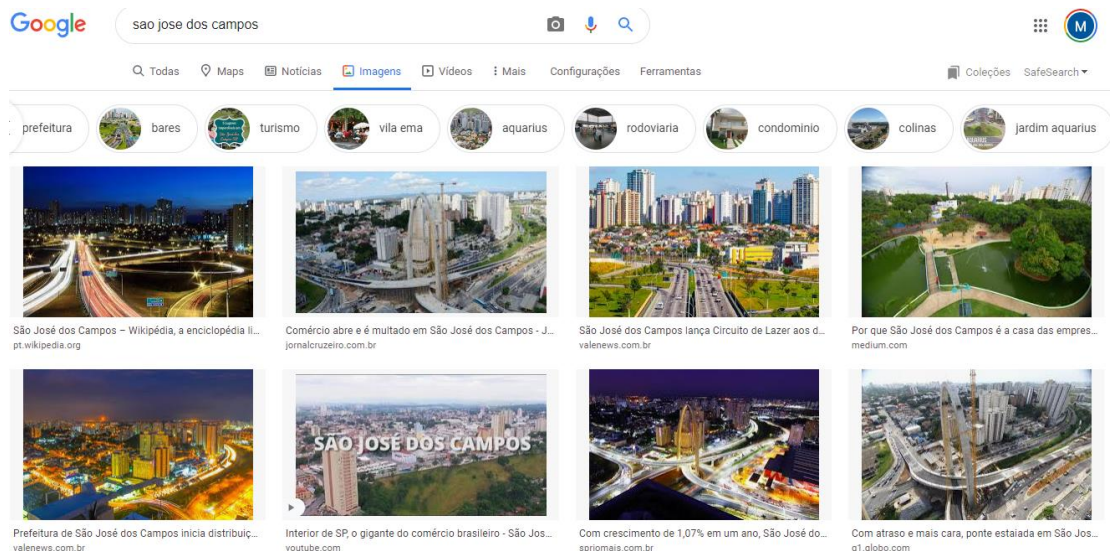
Tal fato é bastante perceptível quando buscamos pela cidade de São José dos Campos no Google Imagens. É possível notar a substituição de ícone urbano em um breve período de tempo. Na figura 12, de março de 2020, notamos a predominância de imagens do Anel Viário, já na figura 13, de outubro de 2020, notamos como a maioria das imagens do Anel Viário foram substituídas pelo Arco da Inovação.

Figura 12 – Mudança no ícone urbano de São José dos Campos (1)



Fonte: *print screen* Google Imagens (março de 2020)

Figura 13 – Mudança no ícone urbano de São José dos Campos (2)



Fonte: *print screen* Google Imagens (outubro de 2020)



Como afirmado por Maricato (2017), por mais que os dados mostrem a maioria dos brasileiros se deslocam a pé e são praticamente exilados em seus bairros, o automóvel e as obras viárias continuam sendo o centro das questões de mobilidade urbana.

De acordo com o Secretário de Mobilidade Urbana, a gestão atual quer oferecer uma mobilidade moderna e dar opções para as pessoas se deslocarem, diferentemente da gestão anterior (Carilinhos Almeida – PT), a qual, segundo o secretário “demonizava o carro.” Guimarães diz estar trabalhando para que a pessoa possa andar de carro, de bicicleta, de transporte público e a pé.

Porém, apesar do Secretário afirmar que a cidade se empenha em dar opções de mobilidade de forma igual aos habitantes, o informativo da Prefeitura de São José dos Campos “Minha São José” (2019), o qual teve o Arco da Inovação como destaque em sua capa, afirmou que a obra atenderia 180 mil veículos por dia e reduziria o tempo de viagem de 60 mil passageiros de ônibus. Podemos notar que mesmo que cada um dos 180 mil veículos conte apenas com o motorista, ainda será o triplo do número de passageiros de ônibus atendidos pela obra. No vídeo institucional do Arco da Inovação, o qual mostra uma maquete eletrônica em movimento, é possível observar 5 ônibus enquanto centenas de carros transitam pelos 2 minutos de vídeo.

Figura 14 – Capa do informativo “Minha São José”



Fonte: Informativo da Prefeitura de São José dos Campos (2019)

Apesar dos números trazidos pelo informativo Minha São José, o historiador e ambientalista (entrevista 3) comentou que um técnico da Defensoria Pública ficou durante 10 minutos observando o Arco da Inovação e nesse tempo passaram apenas 6 automóveis.

Segundo a moradora da cidade (entrevista 2), pedestres e ciclistas não têm muito direito em São José dos Campos. A participante da pesquisa conta

que depois do Arco da Inovação teve que mudar de ônibus para chegar ao seu local de trabalho e precisa utilizar uma linha de Jacareí, e, conseqüentemente, gastar mais dinheiro com passagem, além de sair mais cedo de casa devido a piora do congestionamento. Ela complementa que passou a ver mais acidentes pelo caminho.

Figura 15 – Página virtual da Secretaria de Mobilidade Urbana



Fonte: Prefeitura de São José dos Campos (2020)

A discussão com a sociedade (ou a falta dela) foi uma questão bastante trazida pelos entrevistados. Segundo a moradora da cidade (entrevista 2), ela ficou sabendo do Arco da Inovação pelo PEU (Programa de Estruturação Urbana) e era difícil obter informações sobre o projeto, as quais só chegavam pela defensoria e pelo Ministério Público.

Em fevereiro de 2019 a Prefeitura de São José dos Campos promoveu uma reunião no Paço Municipal para apresentar o projeto do Arco da Inovação e discutir os desdobramentos em relação ao transporte e mobilidade, os investimentos e as conseqüências de sua implantação. De acordo com a moradora da cidade (entrevista 2), ela e o movimento social a qual pertence só tomaram ciência sobre a reunião porque “uma pessoa lá de dentro nos mandou a informação”. Segundo ela, ninguém foi convidado, nem os moradores do entorno que seriam os mais afetados pela obra. A entrevistada comenta que a reunião foi em um horário muito ruim, durante a semana e às 10 horas da manhã, em um local pequeno e de difícil acesso, mais precisamente no auditório da sala do prefeito, a qual se encontra no último andar do Paço Municipal. Ela conta que neste momento ficou claro que a reunião era para um grupo seletivo, já que só cabiam por volta de 30 pessoas no auditório.

O historiador e ambientalista (entrevista 3) complementa que a reunião só aconteceu para a Prefeitura não passar a imagem de omissa e negligente e que a sua divulgação foi péssima. Segundo o entrevistado, as informações durante a reunião estavam muito desconstruídas e precárias.

Quando questionado a respeito pelo Portal O Vale Entrevista, Paulo Guimarães respondeu que a discussão com a sociedade foi feita “de forma empírica na construção do plano de mobilidade” e que na audiência pública para



a validação do plano foram apontados os locais que demandavam intervenções. De acordo com o Secretário, “uma solução de engenharia” não tem necessidade de entrar em pautas de discussões.

A única pesquisa de opinião em relação à obra do Arco da Inovação foi realizada pelo IPPLAN em agosto de 2018. A pesquisa foi realizada com 328 cidadãos residentes nos seguintes bairros (todos localizados no Centro ou na Zona Oeste): Vila Ema, Jardim Apolo, Jardim Esplanada, Vila Adyanna, Jardim das Colinas, Jardim Aquáriu, Jardim Alvorada, Jardim das Indústrias e Urbanova. As entrevistas ocorreram por telefone com a utilização de questionário estruturado com questões fechadas.

## **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Fica evidente no espaço urbano que uma das estratégias de intervenção do capital financeiro como oportunidade de viabilizar o marketing urbano é a construção de grandes obras e marcos na paisagem, que se dá, em grande parte das vezes, no sistema viário, como imagem de progresso (COMPANS, 1999).

Para tornar o município atrativo aos capitais e à mão-de-obra, é fundamental que se crie um elemento diferencial, ou seja, investe-se em uma “marca” local característica, ou seja, ícones urbanos funcionam como vitrine para investidores. Este item resulta de um diagnóstico dos aspectos positivos e negativos, tanto econômicos quanto sociais, para destacar aqueles considerados potencialidades (MAGNANI, 2002).

Quando os investimentos no espaço urbano são concretizados através da parceria entre o setor privado e o setor público, os quais podem até confundirem-se, mas não se misturam, tais espaços acabam por se transformando em “não-lugares” (AUGÉ, 1994), ou seja, abandonando suas características culturais e históricas em prol da livre apropriação do capital internacional e excluindo a população a qualquer direito à cidade.

No caso de São José dos Campos, tais afirmações trazidas por Compans (1999), Magnani (2002) e Augé (1994), assim como de outros autores citados durante no decorrer do artigo e dos participantes da pesquisa (entrevistados), são concretizadas, literalmente, através do Arco da Inovação, o qual apresenta características de monumentalidade, originalidade, apelo ao meio ambiente, entre outros fatores comuns no marketing urbano.

Sendo assim, fica evidente de que a especulação imobiliária e o marketing urbano são questões associadas, ou seja, codependentes. Podemos concluir que o marketing urbano serve a especulação imobiliária, de forma que o mesmo é um dos elementos centrais para que esse modelo de especulação aconteça.

## **REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS**

ALVES, A. Entrevista concedida a Thaís Leite. **OVALE Entrevista**, São José dos Campos, 20 nov. 2018. Disponível em: [https://www.youtube.com/watch?v=SJYyu9XhZ\\_k&list=PLZMhQ6Fjzow1Ztmnp sVlz0DiakonMnbWH&index=40](https://www.youtube.com/watch?v=SJYyu9XhZ_k&list=PLZMhQ6Fjzow1Ztmnp sVlz0DiakonMnbWH&index=40). Acesso em: 20 set. 2020.

Arco da Inovação. 1 vídeo (2 min 23 s). Publicado pelo site da Prefeitura de São José dos Campos. Disponível em:

<https://www.sjc.sp.gov.br/videos/2018/arco-da-inovacao/>. Acesso em: 10 out. 2019.

AUGÉ, M. **Não-lugares**: Introdução a uma antropologia da supermodernidade. 9 ed. Campinas: Editora Papirus, 1994.

CARVALHO, M. Cidade global: anotações críticas sobre um conceito. **São Paulo em Perspectiva**, v. 14, n. 4, p. 70-81, 2000.

COMPANS, R. O paradigma das global cities nas estratégias de desenvolvimento local. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**. n.1, p. 91-114, 1999.

FERREIRA, J. S.W. **São Paulo: o mito da cidade global**. 2003. 336 f. Tese (Doutorado em Estruturas Ambientais Urbanas) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2003.

FERREIRA, J. S.W. **O mito da cidade global**: o papel da ideologia na produção do espaço urbano. Petrópolis: Vozes, 2007.

GUIMARÃES, P. Entrevista concedida a Thaís Leite. **OVALE Entrevista**, São José dos Campos, 12 nov. 2018. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=m5scaFs1b7c&list=PLZMhQ6Fjzow1Ztmnp sVlz0DiakonMnbWH&index=128>. Acesso em: 20 set. 2020.

GUIMARÃES, P. Entrevista concedida a Thaís Leite. **OVALE Entrevista**, São José dos Campos, 12 jul. 2019. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=hykw-ViSs18&list=PLZMhQ6Fjzow1ZtmnpsVlz0DiakonMnbWH&index=23>. Acesso em: 20 set. 2020.

HARVEY, D. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo: Boitempo Editorial, 2005.

HARVEY, D. **Os limites do capital**. São Paulo: Annablume, 2005.

INSTITUTO DE PESQUISA, ADMINISTRAÇÃO E DESENVOLVIMENTO – IPPLAN (coord). **Atlas da Pesquisa Origem e Destino**: panorama da mobilidade em São José dos Campos. São Carlos: Cubo, 2014.

INSTITUTO DE PESQUISA, ADMINISTRAÇÃO E DESENVOLVIMENTO – IPPLAN (coord). **Pesquisa sobre a obra da Ponte Estaiada**. São José dos Campos, 2018.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censos Demográficos**. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/sao-jose-dos-campos/panorama>. Acesso em: 7 out. 2020.

INSTITUTO MAÍRA, REDE DE COMUNIDADES IMPACTADAS PELO BID. **Constituição Rede de Comunidades Impactadas pelo BID**:

**autodeclaração**, 2020. Disponível em:

<https://www.institutomaira.org/comunidades-impactadas-pelo-bid>. Acesso em: 30 jan. 2021.

LYNCH, K. **A Imagem da Cidade**. 3 ed. São Paulo: Martins Fontes, 2001.

MAGNANI, J. G. De perto e de dentro: notas para uma etnografia urbana.

**Revista Brasileira de Ciências Sociais**, v. 17, n. 49, p. 11-28, 2002.

MARICATO, E. **O impasse da política urbana no Brasil**. Petrópolis: Vozes, 2017.

MIURA, V. T. **Da imagem construída e imagem percebida: os marcos referenciais urbanos na paisagem de São José dos Campos – SP**. 2006. 150 f. Dissertação (Mestrado em Planejamento urbano e Regional) - Instituto de Pesquisa e Desenvolvimento, Universidade Vale do Paraíba, São José dos Campos, 2006.

MOURA, F. Entrevista concedida a Glaucio Turzi. **SP RIO +**, São José dos Campos, 6 out. 2020. Disponível em:

<https://www.spriomais.com.br/2020/10/06/fabiano-moura-presidente-da-convap-mercado-imobiliario-tem-forte-alta-no-vale-do-paraiba/>. Acesso em: 11 nov. 2020.

NIKOLUK, E. Entrevista concedida a Thaís Leite. **OVALE Entrevista**, São José dos Campos, 16 out. 2020. Disponível em:

<https://www.youtube.com/watch?v=BTZHe3bYhF4&list=PLZMhQ6Fjzow3Car2a8SkOR9E-xCThXjx8&index=11>. Acesso em: 20 nov. 2020.

RAMUTH, F. Entrevista concedida a Thaís Leite. **OVALE Entrevista**, São José dos Campos, 19 out. 2020. Disponível em:

<https://www.youtube.com/watch?v=tsaJwNkKWGs&list=PLZMhQ6Fjzow3Car2a8SkOR9E-xCThXjx8&index=4>. Acesso em: 20 nov. 2020.

SÁNCHEZ, F. **A reinvenção das cidades para um mercado mundial**. Chapecó: Argos, 2003.

SÃO JOSÉ DOS CAMPOS. Lei nº 1.623, de 30 de novembro 1971. Institui o Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado do Município de São José dos Campos, e dá outras providências. Boletim do Município. n. 80. São José dos Campos, 08 dez. 1971.

SÃO JOSÉ DOS CAMPOS (SP). PREFEITURA MUNICIPAL. **Cartilha do Arco da Inovação**: conheça a obra que vai desafogar o principal ponto de congestionamento da cidade. São José dos Campos, 2018.

SÃO JOSÉ DOS CAMPOS (SP), PREFEITURA MUNICIPAL. **Plano Diretor de São José dos Campos**, 2018. Disponível em:

<http://planodiretor.sjc.sp.gov.br/home>. Acesso em: 30 jan. 2021.

SÃO JOSÉ DOS CAMPOS. Lei nº 612, de 30 de novembro 2018. Institui o Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado do Município de São José dos Campos e dá outras providências. São José dos Campos, 30 nov. 2018.

SÃO JOSÉ DOS CAMPOS (SP), PREFEITURA MUNICIPAL. São José dos Campos, bem-estar na cidade do futuro. **G1 – Minha São José**, São José dos Campos, 18 janeiro 2021. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/vale-do-paraiba-regiao/especial-publicitario/prefeitura-de-sao-jose-dos-campos/minha-sao-jose/noticia/2021/01/18/sao-jose-dos-campos-bem-estar-na-cidade-do-futuro.ghtml>. Acesso em: 12 mar. 2021.

SÃO JOSÉ DOS CAMPOS (SP), PREFEITURA MUNICIPAL. Portal da Transparência: contratos. Disponível em: <https://servicos.sjc.sp.gov.br/contratos/>. Acesso em: 11 jan. 2021.

SENNA, A. Entrevista concedida a Thaís Leite. **OVALE Entrevista**, São José dos Campos, 22 out. 2020. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=JeGqWc-TiXo>. Acesso em: 20 nov. 2020.

TURANO JÚNIOR, J. Entrevista concedida a Thaís Leite. **OVALE Entrevista**, São José dos Campos, 15 mar. 2019. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=bntUhfDl2w8>. Acesso em: 20 set. 2020.

VAINER, C. B. Pátria, empresa e mercadoria: notas sobre a estratégia discursiva do planejamento estratégico urbano. *In*: ARANTES, O.; VAINER, C.; MARICATO, E. **A cidade do pensamento único**. Petrópolis: Vozes, 2000. p. 75-103.

VILLAÇA, F. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Nobel, 2000.