

VII CINCCI

VII Colóquio internacional  
sobre Comércio e Cidade

Fortaleza, 03 a 07 de Novembro de 2020

## **Dinâmica e organização do espaço urbano na RMVPLN: uma leitura a partir do setor terciário**

*Dynamics and organization of urban space in the RMVPLN: a reading from the tertiary sector*

*Dinámica y organización del espacio urbano en el RMVPLN: una lectura del sector terciario*

FIROOZMAND, Lincoln Augusto Taddeo; Mestre; Universidade do Vale do Paraíba (UNIVAP)

[l.firoozmand@gmail.com](mailto:l.firoozmand@gmail.com)

COSTA, Sandra Maria Fonseca da; Doutora; Universidade do Vale do Paraíba (UNIVAP)

[sandra@univap.br](mailto:sandra@univap.br)

SOUZA, Adriane Aparecida Moreira de; Doutora; Universidade do Vale do Paraíba (UNIVAP)

[adrianemsouza@gmail.com](mailto:adrianemsouza@gmail.com)

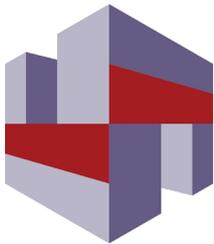
### **Resumo**

O objetivo do presente artigo consiste em compreender a dinâmica e a organização do espaço urbano-metropolitano e regional, a partir do desenvolvimento das suas potencialidades econômicas, políticas e sociais. Para a presente proposta, optou-se por uma metodologia exploratória, de abordagem qualitativa e de revisão bibliográfica, desenvolvida a partir de dados multifontes. Como resultado, constatou-se que o Estado e o capital privado têm realizado expressivos programas de investimentos capazes de possibilitar as exigências materiais necessárias para o processo de modificação da metrópole, transformando-a em espaço de economia global. Nesse contexto, temos o papel dos eixos no processo da urbanização regional, que atuam na organização territorial da região, promovendo a integração técnico-econômica como modelo de desenvolvimento urbano e a inserção do Estado na definição de estratégias de desenvolvimento e inclusão, propiciando a expansão do setor terciário, na Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte (RMVPLN).

**Palavras-chave:** Espaço Urbano. Vale do Paraíba. Setor Terciário.

*Dynamics and organization of urban space in the RMVPLN: a reading from the tertiary sector*

**Abstract**



## VII CINCCI

VII Colóquio internacional  
sobre Comércio e Cidade

Fortaleza, 03 a 07 de Novembro de 2020

*The purpose of this article is to understand the dynamics and organization of the urban-metropolitan and regional space, based on the development of its economic, political, and social potential. An exploratory methodology was carried out, with a qualitative approach and bibliographic review, developed from multi-source data. As a result, it was found that the State and private capital have carried out significant investment programs capable of making possible the material requirements necessary for the process of modifying the metropolis, transforming it into a global economy space. In this context, we have the role of the axes in the process of regional urbanization, which act in the territorial organization of the region, promoting technical-economic integration as a model of urban development and the insertion of the State with development and inclusion strategies, enabling the expansion the tertiary sector, in the Metropolitan Region of Vale do Paraiba and Litoral Norte (RMVPLN).*

**Keywords:** Urban Space. Vale do Paraiba. Tertiary Sector.

### ***Dinámica y organización del espacio urbano en el RMVPLN: una lectura del sector terciario***

#### **Resumen**

*El objetivo de este artículo es comprender la dinámica y la organización del espacio urbano-metropolitano y regional, basado en el desarrollo de su potencial económico, político y social. Para la presente propuesta, se desarrolló una metodología exploratoria, con enfoque cualitativo y una revisión bibliográfica, basada en datos de múltiples fuentes. Como resultado, se descubrió que el Estado y el capital privado han llevado programas de inversión capaces de hacer posibles los requisitos materiales necesarios para el proceso de modificación de la metrópoli, transformándola en un espacio de economía global. En este contexto, tenemos el papel de los ejes en el proceso de urbanización regional, que actúan en la organización territorial de la región, promoviendo la integración técnico-económica como modelo de desarrollo urbano y la inserción del Estado en la definición de desarrollo, permitiendo la expansión del sector terciario, en la Región Metropolitana de Vale do Paraiba y Litoral Norte (RMVPLN).*

**Palabras clave:** Espacio urbano. Vale do Paraiba. Sector terciario.

## 1 Introdução

O espaço urbano é constituído de fragmentos relacionados a um uso específico e determinado do solo urbano. Cada fração, se constitui a partir de uma forma espacial, e esta se encontra associada a uma função, ou seja, uma atividade urbana. Por essa razão, as formas espaciais, e suas funções, constituem-se expressões dos processos sociais (CORRÊA, 1989).

Os estudos urbanos inspirados na economia política marxista, por exemplo, permitem investigar as relações entre as dinâmicas da acumulação de capital, assim como a produção do espaço urbano, compreendendo, desta forma, a produção social do espaço urbano e a reprodução espacial da sociedade como processos inter-relacionados (MATZKIN, 2006). Destacam-se, no âmbito desta análise, a teoria do conflito de classes, a teoria da acumulação de capital e a teoria da produção do espaço.

Para alguns teóricos da vertente marxista que reforçam a teoria da acumulação de capital, a ideia da organização do espaço urbano passa a ser compreendida como um produto da especialização dos processos de acumulação. Observa-se, portanto, que o espaço urbano é parte integrante dos meios de produção e dos meios de trabalho. Harvey (1980), nos explica que a produção do espaço ocorre mediante um exame minucioso dos modos nos quais o sistema capitalista funciona e se transforma em reação às suas crises, explorando o papel de acumulação de capital às possíveis consequências para a estrutura de classes e para a cidade.

Nas análises de Lefebvre (2006), por exemplo, percebe-se a concepção de espaço como produto das relações de produção, as quais afastam as pessoas no território de acordo com determinados padrões. O espaço, neste sentido, é compreendido, de acordo com o autor, como um objeto material, um processo que envolve relações sociais que se recriam continuamente.

Corroborando com Lefebvre (2006), Andrade (2019), ao citar a Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte (RMVPLN), explica que a Região se constitui a partir de uma área de significativa importância para a investigação dos aspectos socioespaciais que inclui entre outros, o campo do Planejamento Urbano e Regional. Este arranjo territorial – que no ano de 2012 foi institucionalizado como Região Metropolitana por meio da Lei Complementar nº 1.166 –, se manifesta como sendo um espaço heterogêneo no que se refere aos aspectos econômicos e socioespaciais.

Com vistas a isso, o presente artigo objetiva analisar quatro pontos centrais relacionados à dinâmica e a organização do espaço urbano na RMVPLN, a partir do setor terciário, sendo eles: a) a própria dinâmica e organização do espaço urbano; b) o papel dos eixos na ligação urbano regional; c) a integração técnico-econômica regional decorrente do avanço do capital e d) a lógica do desenvolvimento do setor terciário na Região.

## 2. Metodologia

O presente artigo se caracteriza como sendo exploratório, desenvolvido a partir da consulta a dados multifontes e multibibliográficos, utilizando-se de dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) e do Sistema Estadual de

Análise de Dados (SEADE), que permitem uma melhor compreensão sobre a dinâmica e a organização do espaço urbano na RMVPLN, a partir de dados econômicos sobre o setor terciário na Região.

### **3. Dinâmica e organização do espaço urbano – Uma breve análise**

Ao tratarmos da dinâmica e da organização do espaço urbano, percebemos o quanto o tema está intrinsecamente associado aos interesses do capital, bem como, de seus atores que o produzem.

De acordo com Corrêa (1989, p. 9), o espaço urbano, de forma geral, é “fragmentado e articulado, reflexo e condicionante social, um conjunto de símbolos e campo de lutas”, cuja produção se dá pelo meio da ação da própria sociedade, sob a conjuntura de diferentes instâncias de agentes produtores que exprimem interesses específicos, seguindo a lógica capitalista da busca pelo lucro.

Para Castells (2000), essa dinâmica e organização do espaço é concebida como produto material de uma determinada formação social. Desta forma, para o autor, a produção do espaço depende diretamente da articulação espacial entre as estruturas econômicas, políticas e ideológicas dessa sociedade.

Por esta lógica, o entendimento dos agentes sociais que produzem o espaço urbano, pode ser observado à medida que o território se torna fluido, suas atividades econômicas se associam e uma cooperação entre as empresas se impõe, produzindo assim topologias de empresas de geometria variável, que cobrem vastas porções do território, ligando pontos distantes sob uma mesma lógica particularista (SANTOS, SILVEIRA, 2001).

Portanto, a partir dessas diferentes concepções acerca da definição do entendimento do que seja a dinâmica e a organização do espaço urbano, Corrêa (1995), nos possibilita compreender que os agentes que o produzem, estão categorizados em cinco grandes agentes sociais, sendo eles: Os proprietários dos meios de produção, sobretudo os grandes industriais; Os proprietários fundiários; Os promotores imobiliários; O Estado e os grupos sociais excluídos.

Neste sentido, os proprietários industriais e as grandes empresas comerciais são, devido à dimensão de suas atividades, grandes consumidores de espaço, que precisam de terrenos amplos e baratos que satisfaçam requisitos locacionais pertinentes às atividades de suas empresas (com fluidez de capital), junto a eixos importantes, como, aeroportos, vias férreas ou estradas, preferencialmente, em locais de ampla acessibilidade à população, pelos quais os agentes responsáveis pelo escoamento do capital possam encontrar capacidade de ampliar os seus lucros.

### **4. O papel dos eixos na ligação urbano-regional**

Historicamente, observa-se a partir da década de 1970, intensificando-se nos anos seguintes, que inicia-se no estado de São Paulo um espalhamento das atividades industriais do aglomerado metropolitano, com as indústrias estruturando-se em direção dos traçados das principais vias de transporte rodoviário que partem da capital paulista rumo ao interior do estado de São Paulo, principalmente em razão do elevado preço do solo urbano (BORDO, 2005).

A indústria paulista, desde a sua concepção, esteve presente no interior, haja vista que no final da década de 1920, por exemplo, aproximadamente 30% da

produção industrial paulista era proveniente do interior do estado, sobretudo das regiões de Sorocaba e de Campinas, que concentravam 21,2% dos operários do estado de São Paulo (Seade; Suzigan *apud* Lencioni, 2003, p. 466).

Décadas mais tarde, mais especificamente entre os anos de 1963 a 1967, consolidou-se no estado de São Paulo o padrão de organização territorial pelos eixos rodoviários e pelos polos urbanos. Embora o processo de urbanização e de desenvolvimento já estivesse associado a esses dois princípios de caráter regional, foi a partir da concepção da Rodovia Castello Branco, no ano de 1963 e com a legitimação das regiões administrativas organizadas pelos polos urbanos com o Decreto Estadual 48.162 de 03/07/67, que o planejamento regional reconheceu esses dois elementos como as principais estruturas territoriais (TAVARES, 2017).

As vias regionais, como nos explica Andrade (2019), exerceram durante esta época um papel indispensável na orientação da expansão urbano-industrial. Negri (1996, p. 169) clarifica que neste momento a população começou a se concentrar

proporcionalmente mais em torno dos centros urbanos da região oriental do estado, acompanhando sua maior modernização, diversificação e expansão agrícola e o desenvolvimento agroindustrial e a relativa “descentralização” industrial, sobretudo nos eixos de penetração da via Dutra (até São José dos Campos e Taubaté), da via Anhanguera (até Ribeirão Preto), da via Washington Luiz (até São José do Rio Preto) e da Rodovia Castello Branco (até Sorocaba).

Por essa razão, a importância das rodovias paulistas vincula-se à integração da cadeia produtiva industrial nos âmbitos regional, nacional e internacional, não apenas no sentido econômico, mas também do próprio desenvolvimento urbano dessas regiões (TAVARES, 2017).

Das rodovias existentes, por exemplo, três foram precursoras nessa função: a Anchieta, a Anhanguera e a Rodovia Presidente Dutra. A Rodovia Anchieta pela importância da ligação entre a Capital e o porto exportador, de Santos, o qual desde a segunda metade do século XX, já possibilitava o escoamento da produção concentrada na Capital e cercanias. As rodovias Anhanguera e Presidente Dutra, respectivamente, foram – e são – relevantes pelo importante papel na expansão do mercado em direção ao Interior e ao estado do Rio de Janeiro.

Nesta acepção, a Rodovia Presidente Dutra usufruiu de maiores privilégios porque também foi adicionada no panorama internacional ao ser considerada trecho da Rodovia Pan-americana, pelo Plano Nacional de 1944. Parte de suas implantações interferiram diretamente no processo de urbanização do estado e das cidades que compõem a RMVPLN. Todas essas rodovias propiciaram importantes modificações na forma de qualificar e valorizar a terra e transformaram os polos urbanos de São Paulo no território mais bem equipado para as atividades produtivas (TAVARES, 2017).

De acordo ainda com Tavares (2017), embora as rodovias tenham se antecipado às políticas de qualificação dos polos urbanos, esses se tornaram unidades de planejamento a partir do Decreto Estadual 48.162, estipulado em 03/07/1967. O referido decreto consubstanciou a regionalização paulista, legitimando o polo urbano como sendo imprescindível elemento para o arranjo territorial, pela ótica do planejamento administrativo.

Desta forma, o processo de urbanização de uma região explica, em muito, a lógica de distribuição das suas atividades econômicas, em especial, quando observamos o papel dos fixos no processo de urbanização regional, materializados

por meio dos aeroportos, vias férreas ou estradas, que preferencialmente, em locais de ampla acessibilidade à população, pelos quais os agentes responsáveis pelo escoamento do capital possam encontrar capacidade de ampliar os seus lucros e a integração técnico-econômica, possa ocorrer.

## **5. Integração técnico-econômica regional**

A integração técnico-econômica pode ser definida como o processo de eliminação de fronteiras e barreiras de natureza econômica entre duas ou mais regiões (MACHADO, 2000).

Essas fronteiras econômicas estabelecem obstáculos aos fluxos de mercadorias, serviços e fatores de produção entre regiões, o que significa que as condições de produção, a regulação local e outros fatores internos operam em geral como os principais determinantes dos preços das mercadorias, serviços e fatores no âmbito do mercado regional e nacional. Neste sentido, pode-se afirmar que o objetivo basilar dos processos de integração técnico-econômica, consistem na criação de mercados maiores, levando como base a sugestão de que os mercados maiores operam de forma mais eficiente do que aqueles que são menores (MACHADO, 2000).

Como nos aponta Gomes, Andrade e Santos (2019), nesse âmbito de debates, acerca das relações urbano-regionais, percebe-se uma amplitude de referencial ou medida da metropolitização do espaço urbano-regional, dirigida pelas normas reguladoras do mercado e o apoio estatal, fazendo-se possível a partir dos eixos rodoviários mais importantes e das conexões entre eles, a partir do princípio da seletividade espacial.

Nesta perspectiva, Santos (2003) explica que o princípio da seletividade espacial se revela com tal força no plano econômico, assim como no social, e mantém a chave da concepção de uma teoria de espaço. Portanto, o princípio da seletividade espacial é retratado por meio da convergência das relações e interesses de agentes e atores materializados no território, isto é, num ponto do espaço, numa localização espacial (ANDRADE, 2019).

Desde meados da década de 1970, o governo do estado de São Paulo vem sistematicamente reconfigurando sua organização territorial e administrativa, adicionando unidades administrativas territoriais como áreas administrativas, regiões de governo e regiões metropolitanas, com a finalidade de consentir aos diferentes órgãos e instituições estaduais atividades de forma mais eficiente ao criar instâncias intermediárias de tomada de decisão e governança (MELLO, TEIXEIRA, MELLO, 2012).

A RMVPLN (figura 1), objeto do recorte territorial do presente artigo, fomenta a sua integração técnico-econômica regional, por meio de 39 municípios, criada em 09/01/2012, a partir da Lei Complementar 1.166/2012.

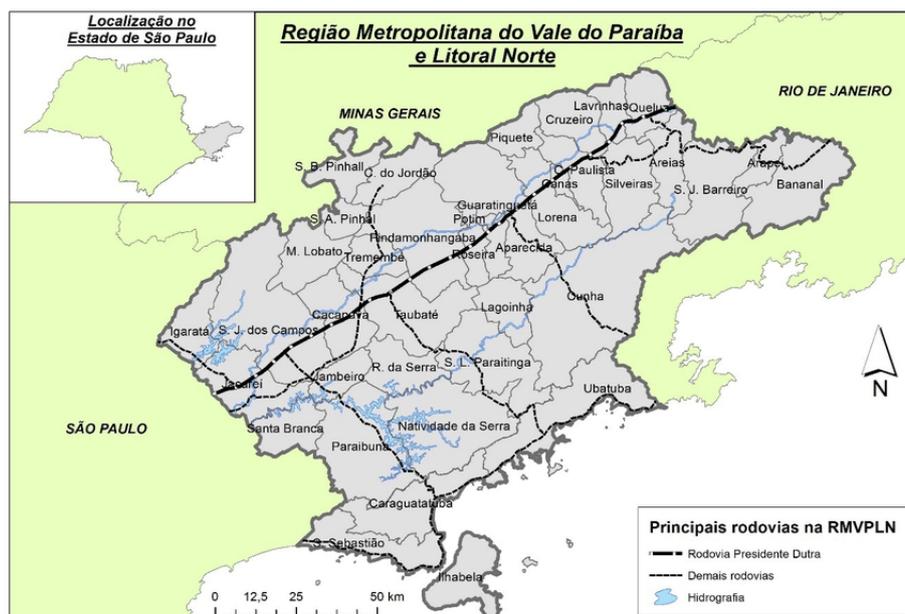


Figura 1: Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte

Fonte: [https://www.researchgate.net/figure/Figura-1-Localizacao-da-Regiao-Metropolitana-do-Vale-do-Paraiba-e-Litoral-Norte-Fonte\\_fig1\\_322923288](https://www.researchgate.net/figure/Figura-1-Localizacao-da-Regiao-Metropolitana-do-Vale-do-Paraiba-e-Litoral-Norte-Fonte_fig1_322923288)

Segundo Costa (2005), dois aspectos foram significativos para o início do processo de industrialização na Região do Vale do Paraíba. O primeiro está associado a situação geográfica, sua localização entre os dois maiores centros econômicos do País – São Paulo e Rio de Janeiro e o segundo, dado pela facilidade de transportes e comunicação, no decurso desse importante eixo de circulação econômica.

Ressalta-se, que a partir deste intenso processo de industrialização e urbanização, o Vale do Paraíba Paulista, ganhou destaque no segmento tecnológico. Desde a segunda metade do século XX, a Região se estabeleceu como o *locus* do planejamento e da implementação de programas estratégicos, derivados de ações do Estado Brasileiro, tais como, na década de 1970, com os Planos Nacionais de Desenvolvimento I e II (ANDRADE, SOUZA, GOMES, 2019).

Dados do Sistema Estadual de Análise de Dados (SEADE), mostram a importância socioeconômica da Região do Vale do Paraíba, desde 2012, RMVPLN (tabela 1). Um extenso território que concentra indústrias de alta tecnologia, comércio diversificado, os serviços mais complexos e a agroindústria mais produtiva. Com acesso as principais capitais e cidades do País, a Região se tornou um território propício aos interesses do capital, atraindo investimentos e investidores dispostos a se instalarem na Região, ocupando assim o seu território e expandindo os seus lucros.

**Tabela 1 – Indicadores RMVPLN**

Indicadores 2020	RMVPLN
População total (em mil hab.)	2.489,629
Densidade demográfica (hab.km <sup>2</sup> )	153,89

Taxa de urbanização (%)	94,72
Taxa de crescimento anual da População (%) 2010/2020	0,96
PIB (em reais concorrentes) 2017 (%)	110.290.854.40
Participação no PIB do Estado 2017 (%)	5,202757

Fonte: Elaborado pelos autores (2020), a partir de dados do SEADE (2020).

Ainda de acordo com a Fundação SEADE, entre o período de 2012 e 2014, o indicador agregado de riqueza municipal da RMVPLN manteve-se estável em 44 pontos, não acompanhando a tendência de crescimento que vinha ocorrendo desde 2008 e, assim, permaneceu abaixo da média estadual, que somou um ponto no período e chegou a 47 pontos (SEADE, 2014). Com isso, a RMVPLN manteve-se na quinta colocação entre as 16 regiões do Estado nesse indicador.

## 6. A lógica do desenvolvimento do setor terciário na RMVPLN

Como discutido no início do presente artigo, o espaço urbano regional é produzido de maneira complexa, apresentando estruturas, processos, funções, formas e objetos que manifestam uma determinada racionalidade espacial.

Neste sentido, podemos então constatar que a racionalidade espacial está vinculada a uma necessidade de (re) organização externa ao espaço local, que, usualmente, acompanha as mudanças ocorridas nas mais diversas esferas institucionais ou setoriais, para assim compor algumas necessidades de demandas, que nem sempre são locais, mas que contudo acabam gerando especificidades espaciais e sociais (SILVA 2005).

Apesar disso, pensar no espaço urbano como fruto das relações sociais é compreendê-lo a partir de um *lôcus* de contradições elaboradas e aprofundadas pelo desenvolvimento do capital.

Para Carlos (2004), essa ideia de produção pode ser compreendida na busca pelo entendimento dos processos de construção do espaço urbano por conferir-lhe, a partir disso, um sentido mais vasto, ou seja, pode-se empregar esta palavra ultrapassando o significado que a economia lhe confere. Portanto, entende-se que a produção pode se referir a produção do homem, condições de vida da sociedade em sua multiplicidade de aspectos.

Os primeiros estudos, segundo Kon (2004), a discutirem que as atividades urbanas não estão ligadas somente à exploração do solo, mas, a uma especialização das tarefas, a partir do uso do solo, foram elaborados pelos economistas denominados *fisiocratas*, os quais, – a partir da dúvida sobre o valor produzido pelas atividades que não eram ligadas somente a exploração do solo, como as industriais e as terciárias –, iniciaram as primeiras discussões.

Decorrida algumas décadas, as atividades terciárias foram ganhando destaque quanto à propulsão de riquezas, preliminarmente nas regiões desenvolvidas e, sequencialmente, como nos aponta Silva (2005), nas regiões subdesenvolvidas. Esse episódio, destaca-se por se tratar de uma formação de

riquezas em duas realidades completamente antagônicas em todos os âmbitos. Mediante a este evento, os economistas começaram a estudar as atividades terciárias, ponderando-as mediante a noção de valor, segundo três abordagens, como resume a seguir Napoleoni (1977):

(i) a anterior a Marx, pela qual o valor é a categoria fundamental da economia mercantil ou de troca; possui um caráter permanente ou “eterno” de produção de mercadorias, do qual o valor participa; (ii) a de Marx, que também considera o valor a categoria fundamental da economia mercantil; entretanto, por ser historicamente determinada (economia capitalista), morrerá, e o valor participará igualmente dessa limitação histórica; (iii) a posterior a Marx e não-marxista, pela qual o valor é uma categoria da “atividade econômica em geral” e rege a vida econômica, qualquer que seja a forma assumida; o valor, nesse sentido, independe de a economia mercantil ter uma forma transitória ou permanente (NAPOLEONI, 1977 apud KON, 2004, p.2).

A divisão tradicional de setores econômicos já não tem a mesma função na época em que vivemos, uma vez que a produção de muitos bens, agrega trabalho provindo de múltiplas atividades terciárias, antes inexistentes. Castells (1999, p. 227), explica que “à medida que as economias se tornam mais complexas, devemos diversificar os conceitos usados para categorizar as atividades econômicas.

No Brasil, por exemplo, a representatividade do setor terciário (comércio e serviços), passou de 69% do valor adicionado ao PIB em 1997 para 73% em 2018 (até o 3º trimestre com dados acumulados em 4 trimestres), segundo dados das Contas Nacionais Trimestrais do IBGE. Percebe-se que o comércio foi o principal responsável por esse avanço, pois sua contribuição de 8% do valor adicionado do PIB, em 1997, passou para 13%, em 2018 (BRASIL, 2019).

Na RMVPLN, as atividades produtivas se concentram nas mais diferentes escalas, em partes pela formação de um centro econômico extremamente dinâmico e global. Na medida em que o mercado de trabalho passou a se organizar em escala regional, induziu a expansão urbana por meio de novos bairros residenciais e loteamentos, resultado da busca de melhores condições de vida, de proximidade com o local de trabalho e de facilidade de acesso às vias de circulação, produzindo, desse modo, alta mobilidade no território próximo à capital e com isso, atraindo o interesse de empresas, potencializando desta forma, as riquezas da região, como o produto interno bruto, conforme podemos observar na tabela 2.

**Tabela 2 – Produto Interno Bruto (PIB) das dez principais cidades da RMVPLN (2017)**

Município	PIB Município (%)	Participação no PIB do Estado (%)	Participação dos Serviços no Total do Valor Adicionado (%)	Participação da Indústria no Total do Valor Adicionado (%)
São José dos Campos	39.829.403,91	1,878875	54,60	45,35
Taubaté	16.799.723,43	0,792494	56,52	43,33

Jacareí	11.696.354,38	0,551753	56,98	42,77
Pindamonhangaba	7.003.490,00	0,330376	57,75	41,77
Guaratinguetá	5.277.693,77	0,248965	59,53	39,88
Caçapava	4.075.123,25	0,192236	53,75	45,73
Caraguatatuba	2.928.286,47	0,138136	87,24	12,18
São Sebastião	2.711.186,53	0,127895	84,06	15,41
Cruzeiro	2.136.728,67	0,100796	67,35	32,28
Ubatuba	1.964.761,45	0,096284	86,52	11,71

Fonte: Elaborado pelos autores (2020), a partir de dados do SEADE (2020).

Entre os dez municípios de maior PIB da RMVPLN, os três primeiros municípios, São José dos Campos, Taubaté e Jacareí, concentram números expressivos em setores da economia de ordem primária, secundária e terciária, com destaque para o último, como podemos observar na tabela 3.

**Tabela 3 – PIB – Valor adicionado por ramo de atividade em porcentagem (2017)**

Município	São José dos Campos	Taubaté	Jacareí
Agropecuária	0,05%	0,16%	0,25%
Indústria	45,35%	43,33	42,77
Serviços	54,60%	56,52	56,98%

Fonte: Elaborado pelos autores (2020), a partir de dados do SEADE (2020).

Ainda segundo o Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil, em 2010, das pessoas ocupadas na faixa etária de 18 anos ou mais da RMVPLN, 3,43% trabalhavam no setor agropecuário, 0,76% na indústria extrativa, 14,74% na indústria de transformação, 9,78% no setor de construção, 1,13% nos setores de utilidade pública, 14,95% no comércio e 49,64% no setor de serviços.

Silva (2005), afirma que a distribuição socioeconômica e geográfica das atividades e, principalmente, dos recursos econômicos, tende a se efetivar de maneira diversa, produzindo assim espaços dissemelhantes numa mesma cidade, uma vez que está tratando de uma sociedade de classes.

O planejamento dos lugares para a implantação de equipamentos e serviços é considerado um instrumento de materialização dos interesses do capital hegemônico. Harvey (1980) escreve, por esse mesmo viés, acerca do planejamento urbano e das implicações diretas e indiretas em função da escolha das localizações dos serviços sobre o ritmo de vida dos residentes.

Uma vez que o centro urbano deixa de ser o único local em que se consegue concentrar as atividades comerciais e de serviços devido o processo de descentralização, as vias de circulação começam a ser os pontos de referência para se chegar ao local de trabalho. E assim, o deslocamento passa a ser direcionado para as áreas de concentração das atividades terciárias (VILLAÇA, 2001).

Portanto, nas regiões, o ingresso aos serviços e às atividades econômicas como um todo precisa ser garantido, uma vez que este é um aspecto que além de estruturar o espaço intra-urbano, possibilita a reprodução sócio humana, seja enquanto produtor, seja enquanto consumidor.

Sendo assim, a estrutura econômica e social constituída na RMVPLN, em especial após a criação dos eixos na ligação urbano-regional, permitiu que o setor terciário pluralizasse as suas atividades, apresentando como característica uma heterogeneidade seja quanto aos tipos e/ou aos ramos de atividades.

Essa heterogeneidade, por sua vez, aponta mesmo que indiretamente para uma capacidade significativa de geração de novos postos de trabalho, que acaba acolhendo a mão-de-obra excedente e/ou excluída de outros setores econômicos, tal como o industrial que se apresentou, em especial nas últimas décadas, incapaz de absorver a força de trabalho disponível (SILVA, 2005).

Entretanto, não podemos esquecer, que a produção do espaço urbano regional está diretamente associada ao jogo de interesses proveniente dos seus agentes e parceiros, resultado muitas vezes das relações simbólicas e contraditórias do capitalismo em suas múltiplas peculiaridades.

## **7. Considerações finais**

Por meio do presente artigo, observamos que nas últimas décadas, as transformações geradas com a globalização e a revolução técnico-científica-informacional, assinalada por Santos e Silveira (2001), cooperaram para uma reorganização do espaço urbano regional e a definição de novas funções das cidades.

Notamos também, que o desenvolvimento econômico regional, se deu em especial, após a inauguração da Rodovia Presidente Dutra, em 1951, se tornando um importante eixo no processo de crescimento e desenvolvimento econômico das cidades que compõem a atual RMVPLN.

Por sua vez, a análise da dinâmica produtiva dos municípios de Jacareí, São José dos Campos e Taubaté, que concentram mais da metade da produção da RMVPLN, medida pelo PIB, e apresentam o maior valor adicionado na indústria e nos serviços, nos possibilitou concluir que essas cidades configuram o maior aglomerado urbano-industrial e de serviços da Região.

Isso, porque o capitalismo utiliza de diferentes vias para alcançar seu propósito e, se na produção o capital e a força de trabalho precisam se unir em determinado ponto – a fábrica; no consumo a mercadoria e o consumidor também se unem por meio dos seus espaços de consumo.

Portanto, embora os fluxos do capital e a força de trabalho sempre tenham sido privilegiados, enquanto agentes produtores do espaço, também o consumo assim o é. Para mais, o consumo demanda por espaços propícios para este objetivo, determinando relações sociais que produzem e reproduzem a materialidade do trabalho, figurado, por exemplo, em mercadorias e em edifícios, motivando, incentivando e produzindo o espaço geográfico por meio de sua prática, concentrando capital e centralizando atividades e, dessa maneira, viabilizando um desenvolvimento desigual e combinado (GHIZZO, RIBEIRO, 2016).

Por fim, é comum observamos que essas áreas disputam entre si o processo de concentração dos investimentos, seja por meio de mão de obra mais qualificada,

espaços que sejam dotados de maior fluidez e infraestrutura econômica e urbana ou pela proximidade com mercados consumidores, de tecnologia e conhecimento.

## 8 Agradecimento

O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES) e do programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional, da Universidade do Vale do Paraíba.

## 9 Referências

ANDRADE, D. J. de **A Rodovia Presidente Dutra como elemento estruturador e a desarticulação da urbanização do Vale do Paraíba**. 2019. Tese (Doutorado em Planejamento Urbano) – Universidade do Vale do Paraíba, São José dos Campos, 2019.

ANDRADE, D. J. De; SOUZA, A. A. M. De; GOMES, C. ANÁLISE TEMPORAL DA EXPANSÃO URBANA NOS MUNICÍPIOS DO VALE DO PARAÍBA PAULISTA. **Mercator (Fortaleza)**, Fortaleza, v. 18, 2019. Disponível em <[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S198422012019000100205&lng=en&nrm=iso](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S198422012019000100205&lng=en&nrm=iso)>. Acesso em 26 jun, 2020.

ATLAS, IDH. **Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil**. Disponível em: <<http://atlasbrasil.org.br/2013/pt/consulta/>> Acesso: 24 jun, 2020.

BORDO, A. Os eixos de desenvolvimento e a estruturação urbano-industrial do estado de São Paulo, Brasil. *Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2005, vol. IX, núm. 194 (79) <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-194-79.htm>>

BRASIL. **Ministério da Economia, Indústria, Comércio Exterior e Serviços**. Disponível em: <<http://www.mdic.gov.br/index.php/comercio-servicos/a-secretaria-de-comercio-e-servicos-scs/402-a-importancia-do-setor-terciario>> Acesso: 22 jun, 2019.

CARLOS, A. F. A. **O espaço urbano: novos escritos sobre a cidade**. São Paulo: Contexto, 2004.

CASTELLS, M. **A sociedade em rede. A era da informação: economia, sociedade e cultura**. Tradução de Roneide Venâncio Majer. v. 1. São Paulo: Paz e Terra, 1999. 617 p.

\_\_\_\_\_. **A Questão Urbana**, tradução: Arlene Caetano, 1a reimpressão, Coleção Pensamento Crítico, volume 48, Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2000.

CORRÊA, R.L. **O espaço urbano**. São Paulo: Editora Ática S.A., 1989.

\_\_\_\_\_. **O espaço urbano**. São Paulo: Editora Ática, Série Princípios, 3a. ed., 1995, p 174.

COSTA, S. L. **Taubaté: o local e o global na construção do desenvolvimento**. Taubaté: Cabral, 2005.

GOMES, C.; ANDRADE, D. J.; SANTOS, M. H. S. O que une, separa: Questão metropolitana e paradoxos da transformação socioespacial em contexto regional paulista. In: Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional, XVIII, 2019, Natal. **Anais**. Natal: ANPUR, 2019. p. 1-12. Disponível em: <<http://anpur.org.br/xviiienanpur/anais-sts/>>. Acesso em: 20 jun. 2019.

GHIZZO, M. R.; RIBEIRO, V. H. O TRABALHO NO SETOR TERCIÁRIO DO AGLOMERADO URBANO DE MARINGÁ-PR: ALGUMAS CONSIDERAÇÕES. **REVISTA MIRANTE**, Anápolis (GO), v. 9, n. 2, dez. 2016.

HARVEY, D. **A justiça social e a cidade**. São Paulo: Hucitec, 1980.

KON, A. **Economia de Serviços: Teoria e Evolução no Brasil**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2004.

LEFEBVRE, H. **A produção do espaço**. Trad. MARTINS, D. B. P. e Martins, S. (do original: *La production de l'espace*, 4e éd. Paris: Éditions Anthropos, 2000). Primeira versão: início - fev.2006).

LENCIONI, S. Cisão territorial da indústria e integração regional no Estado de São Paulo. In: GONÇALVES, M. F; BRANDÃO, C. A & GALVÃO, A. C. F. (Org.). **Regiões e cidades, cidades nas regiões. O desafio urbanoregional**. São Paulo: Unesp/Anpur, 2003. pp.465- 475.

MACHADO, J. B. M. **Mercosul: Processo de Integração, origem, evolução e crise**, São Paulo: Aduaneiras, 2000.

MATZKIN, K. I. **Cidades Latino-Americanas. Convergência ou diversidade no processo de produção contemporânea do espaço**. 2006. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – FAU/USP, São Paulo, 2006.

MELLO, L. F; TEIXEIRA, L. R; MELLO, A. Y. I. População e desenvolvimento na Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte de São Paulo: desafios atuais e futuros. **Anais do XVIII Encontro Nacional de Estudos Populacionais 2012**. Associação Brasileira de Estudos Populacionais. 2012.

NAPOLEONI, C. **O valor na ciência econômica**. Lisboa: Presença, 1977.

NEGRI, B. **Concentração e desconcentração industrial em São Paulo (1880-1990)**. Campinas: Ed. Unicamp, 1996, p. 169.

SANTOS, M. **Economia Espacial: Críticas e Alternativas**. 2. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2003.

SANTOS, M; SILVEIRA, M. L. **O Brasil Território e Sociedade no início do século XXI**. Rio de Janeiro: Record, 2001.

SEADE – **Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados**. São Paulo: 2020. Disponível em: <<https://www.seade.gov.br/>>. Acesso em: 23 jun. 2020.

SILVA, R. M. M. **Setor terciário: formalidade e informalidade – algumas especificidades da (re)produção do espaço urbano de Bayeux – PB**. 2005. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2005.

TAVARES, J. C. Planejamento Regional no Estado de São Paulo: Polos, Eixos e a Região dos Vetores Produtivos, In: XVII Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional, 2017, São Paulo. **Anais**. Disponível em: <[http://anpur.org.br/xviienanpur/principal/publicacoes/XVII.ENANPUR\\_Anais/ST\\_Sessoes\\_Tematicas/ST%207/ST%207.1/ST%207.1-04.pdf](http://anpur.org.br/xviienanpur/principal/publicacoes/XVII.ENANPUR_Anais/ST_Sessoes_Tematicas/ST%207/ST%207.1/ST%207.1-04.pdf)> Acesso: 21 jun. 2019.

VILLAÇA, F. **“Espaço intra-urbano no Brasil”**. Studio Nobel: FAPESP, São Paulo, 2001.