

Trabalho de Graduação

Curso de Graduação em Geografia

**Entre o direito à cidade e a mercantilização: Uma análise do Plano de Mobilidade de São José dos Campos**

Jandson Pereira Dos Reis

Profa. Dra. Marina Castro de Almeida

Rio Claro (SP)

2025

UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA  
Instituto de Geociências e Ciências Exatas  
Câmpus de Rio Claro

JANDSON PEREIRA DOS REIS

**ENTRE O DIREITO À CIDADE E A MERCANTILIZAÇÃO: UMA ANÁLISE DO  
PLANO DE MOBILIDADE DE SÃO JOSÉ DOS CAMPOS**

Trabalho de Graduação apresentado ao Instituto de  
Geociências e Ciências Exatas - Câmpus de Rio  
Claro, da Universidade Estadual Paulista Júlio de  
Mesquita Filho, para obtenção do grau de Bacharel  
em Geografia.

Rio Claro - SP  
2025

R375e

Reis, Jandson Pereira dos

Entre o direito à cidade e a mercantilização: : Uma análise do plano de mobilidade de São José dos Campos / Jandson Pereira dos Reis. -- Rio Claro, 2025

50 p. : il., tabs., fotos, mapas

Trabalho de conclusão de curso (Bacharelado e licenciatura - Geografia) - Universidade Estadual Paulista (UNESP), Instituto de Geociências e Ciências Exatas, Rio Claro

Orientadora: Marina Castro de Almeida

1. Direito à cidade. 2. Mobilidade urbana. 3. Mercantilização. 4. Planejamento Urbano. 5. Periferização. I. Título.

JANDSON PEREIRA DOS REIS

Entre o direito à cidade e a mercantilização: Uma análise do Plano  
de Mobilidade de São José dos Campos

Trabalho de Graduação apresentado ao  
Instituto de Geociências e Ciências Exatas -  
Câmpus de Rio Claro, da Universidade  
Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, para  
obtenção do grau de Bacharel em Geografia.

Comissão Examinadora

Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Marina Castro de Almeida (orientador)

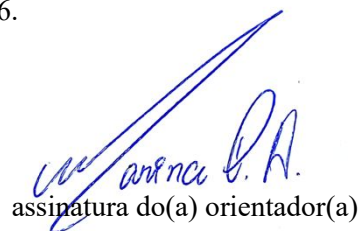
Prof.<sup>a</sup> Me. Maria Fernanda Alves Cardoso

Prof.<sup>a</sup> Me. Maria Carolina Graciano Sugahara

Rio Claro, 06 de janeiro de 2026.



Assinatura do(a) aluno(a)

  
assinatura do(a) orientador(a)

## EPÍGRAFE

*We live in cities you'll never see on-screen*

*Lorde*

## RESUMO

Este trabalho investiga as diretrizes e contradições do Plano de Mobilidade Urbana (PlanMob) de São José dos Campos (SP), aprovado em 2015, com foco nos impactos para a classe trabalhadora. A análise concentra-se nos eixos voltados ao transporte público e privado, articulando-os ao conceito de direito à cidade. Parte-se da compreensão de que o espaço urbano, sob a lógica da mercadoria e do valor de troca, tem sido moldado por processos que favorecem a circulação de capital em detrimento das necessidades cotidianas da população. Nesse contexto, observa-se uma participação popular restrita no processo de formulação do Plano, o aprofundamento da precarização do transporte coletivo, a expansão da infraestrutura voltada ao automóvel e a manutenção de padrões de desigualdade intraurbana. Ao confrontar o conteúdo do PlanMob com os princípios da Política Nacional de Mobilidade Urbana, evidencia-se uma distância entre discurso e prática. Conclui-se que, embora o Plano adote uma linguagem alinhada às diretrizes nacionais, suas ações contribuíram mais para reproduzir as desigualdades do que para combatê-las, reforçando um modelo de mobilidade excludente e orientado pela lógica privatista de produção da cidade.

**Palavras-chave:** Direito à cidade, Mobilidade urbana, Mercantilização, Planejamento Urbano, Periferização.

## ABSTRACT

This study investigates the guidelines and contradictions of the Urban Mobility Plan (PlanMob) of São José dos Campos (SP), approved in 2015, focusing on its impacts on the working class. The analysis concentrates on the axes related to public and private transportation, linking them to the concept of the right to the city. It starts from the understanding that the urban space, under the logic of merchandise and exchange value, has been shaped by processes that favor the circulation of capital at the expense of the population's daily needs. In this context, the study observes limited popular participation in the Plan's formulation process, the deepening of the precariousness of public transport, the expansion of infrastructure geared toward automobiles, and the maintenance of patterns of intra-urban inequality. By confronting the content of PlanMob with the principles of the National Urban Mobility Policy, a gap between discourse and practice is revealed. The study concludes that, although the Plan adopts language aligned with national guidelines, its actions have contributed more to reproducing inequalities than to combating them, reinforcing an exclusionary mobility model oriented by the private logic of city production.

**Keywords:** Right to the city, Urban mobility, Commodification, Urban planning, Peripheralization.

## LISTA DE FIGURAS

|                                                                                                           |    |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Figura 1 — Mapa de Localização da Área de Estudo - São José dos Campos (SP).....                          | 12 |
| Figura 2 — Crescimento Demográfico por Região (IBGE) - Censos 2010 e 2022.....                            | 14 |
| Figura 3 — Principais Vetores de Expansão Urbana (2006-2016).....                                         | 14 |
| Figura 4 — Mapa de Distribuição da Renda dos Responsáveis por Domicílio - São José dos Campos (2022)..... | 15 |
| Figura 5 — Avenida Rodolfo Castelli - Sentido Pinheirinho dos Palmares.....                               | 16 |
| Figura 6 — Bairro Pinheirinho dos Palmares II, região sudeste.....                                        | 17 |
| Figura 7 — Avenida Cassiano Ricardo - Região Oeste.....                                                   | 18 |
| Figura 8 — Oficinas de Diagnóstico e Audiências Públicas do Planmob (2015).....                           | 25 |
| Figura 9 — Ônibus da Linha Verde (BRT).....                                                               | 29 |
| Figura 11 — Ponte Estaiada Juana Blanco Gomez (região oeste).....                                         | 34 |

## LISTA DE TABELAS E QUADROS

|                                                                                               |    |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Tabela 1 - Evolução Anual do Transporte público, privado e demografia em SJC (2011-2024)..... | 22 |
| Quadro 1 - Demandas das oficinas do Planmob vs Cronograma de Indicadores do Planmob.....      | 27 |

## SUMÁRIO

|                                                                                          |           |
|------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>INTRODUÇÃO.....</b>                                                                   | <b>1</b>  |
| <b>OBJETIVOS.....</b>                                                                    | <b>3</b>  |
| <b>METODOLOGIA.....</b>                                                                  | <b>4</b>  |
| <b>1. Do que falamos quando falamos de cidade: entre obra coletiva e mercadoria.....</b> | <b>5</b>  |
| 1.1. Entre o habitar e o valor de troca: transformações na forma urbana.....             | 5         |
| 1.2. Valor de uso e valor de troca.....                                                  | 6         |
| 1.3. Direito à cidade como ruptura com a lógica da mercadoria.....                       | 8         |
| <b>2. São José dos Campos e a produção desigual do urbano.....</b>                       | <b>11</b> |
| 2.1. Periferização como projeto: habitação, zoneamento e exclusão territorial.....       | 11        |
| 2.2. Mobilidade urbana e desigualdade no acesso à cidade.....                            | 13        |
| <b>3. Planmob 2015: Contradições de um plano subordinado ao capital.....</b>             | <b>19</b> |
| 3.1. Mobilidade e classe: quem se move e quem fica à margem?.....                        | 19        |
| 3.2. Elaboração do PlanMob: agentes envolvidos e limites da participação.....            | 24        |
| 3.3. Transporte público no Planmob - Promessa de mobilidade, prática e exclusão.....     | 28        |
| 3.4. O automóvel como prioridade: Política viária e interesses de classe.....            | 32        |
| <b>CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>                                                         | <b>36</b> |
| <b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....</b>                                                   | <b>38</b> |

## INTRODUÇÃO

A urbanização brasileira, quando observada em perspectiva histórica, é um fenômeno recente e profundamente marcado pelas contradições do desenvolvimento desigual. Assim como outros países subdesenvolvidos, nossa urbanização ficou a cargo do Estado, buscando inserir o território nacional na lógica capitalista global, essencialmente urbana. Levando em consideração os movimentos do Estado brasileiro, precisamente a partir da segunda metade do século XX, o presente trabalho pretende analisar o aparato legal proveniente do Estado Nacional via Estatuto das Cidades (EC) e Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), e seus desdobramentos no âmbito local (municipal) no que concerne à mobilidade urbana no município de São José dos Campos, em especial sobre o uso do transporte público e privado.

Para nos auxiliar no entendimento acerca da cidade e da vida urbana, é necessária uma compreensão sobre como a vida foi e como ela é nas cidades dentro de uma perspectiva histórica. Na primeira seção, Lefebvre (2001) nos ajuda a entender as mudanças geradas pela dinâmica capitalista na cidade por meio da relação dialética entre a cidade arcaica e moderna. A primeira se caracteriza como obra coletiva e simbólica, onde o valor de uso se sobrepõe, resultado das práticas socioespaciais da comunidade, que se traduzem em um tempo de crescimento lento, fortalecendo laços sociais, culturais, religiosos etc. Por outro lado, a cidade moderna se mostra como espaço das relações mercadológicas, onde o valor de troca impera em todas as esferas sociais em um ritmo de crescimento rápido.

Diante de tais mudanças proporcionadas pelo avanço da lógica espacial urbano-burguesa, o direito à cidade é colocado como uma reação à investida do capital sobre a cidade, onde a classe trabalhadora organizada é a única capaz de transformar este espaço. Para isso, Lefebvre nos traz o exemplo da revolução urbana caracterizada como Comuna de Paris, que nos fornece o que de fato pode ser entendido como uma diferenciação entre o real direito à cidade, caracterizado pela vontade popular de mudança urbano-espacial em contraponto ao que atualmente é dito como “direito à cidade” mascarado pelo papel da cidadania nos moldes capitalistas e seus limites dentro do sistema com a “participação popular”.

Assim, o trabalho conta na primeira seção com revisão bibliográfica acerca de conceitos como direito à cidade, mercantilização, valor de uso e de troca, entre outros. Na segunda seção, a área de estudo — São José dos Campos — é analisada a partir de uma perspectiva histórica sobre as políticas de uso do solo relacionadas a problemática da mobilidade, ou seja, a periferização da classe trabalhadora via construção de habitação de

interesse social, conectada aos movimentos pendulares casa-trabalho e a desigualdade intra-regional, citando o exemplo das regiões oeste e sudeste do município. Na última seção, foram analisados os rumos do Plano de Mobilidade do período de 2015 a 2025 e suas contradições, sendo: i) como o transporte público e privado são tratados dentro do município; ii) o processo de elaboração do Plano e a participação popular restrita, preconizada pelo uso da “cidadania” nos moldes capitalistas marshallianos, além também do papel dos diferentes agentes sociais na elaboração do Planmob e iii) os itens contidos no Plano de Mobilidade Urbana do município que se debruçam sobre o transporte público e privado. Verificou-se um acentuamento no incentivo do uso do automóvel, o que vai contra as diretrizes da PNMU e abordando de forma vaga o desenvolvimento de alternativas ao uso deste modal.

## **OBJETIVOS**

**Geral:** Analisar de que forma o Plano de Mobilidade Urbana de São José dos Campos (2015) expressa contradições socioespaciais vinculadas à lógica da reprodução do capital, com foco nos impactos para a mobilidade da população trabalhadora e no favorecimento da circulação via transporte individual.

### **Específicos**

1. Examinar as diretrizes e ações propostas pelo Plano de Mobilidade Urbana de São José dos Campos (2015), identificar seus principais objetivos e as estratégias destinadas ao transporte público e individual;
2. Avaliar a evolução do uso do transporte público e individual no município, com base em dados secundários (como IPK, frota de veículos, e padrões de deslocamento), em diálogo com os princípios estabelecidos no Plano;
3. Analisar os investimentos em infraestrutura viária realizados desde 2015, identificar quais segmentos da população têm sido privilegiados nas políticas de mobilidade;
4. Discutir em que medida o planejamento da mobilidade em São José dos Campos contribui para a fragmentação socioespacial e para a reprodução das desigualdades urbanas.

## METODOLOGIA

Para dar solução ao problema proposto, foram realizadas as seguintes etapas de pesquisa:

Levantamento e revisão bibliográfica acerca dos principais conceitos da pesquisa, tais como direito à cidade, valor de uso e de troca, cidadania e planejamento urbano. Ademais, levantamento documental do Plano de Mobilidade (Planmob) de 2015 do município de São José dos Campos, buscando nos eixos 3 e 4 informações relevantes acerca da mobilidade do transporte público e privado no período de 2015 a 2025.

Além disso, foram utilizadas as bases de dados do IBGE, Ministério dos Transportes e Prefeitura para levantamento de população, evolução da frota de veículos individuais, frota de ônibus, tarifa e o Índice de Passageiros por quilômetro (IPK) e relacioná-los com as políticas pós Planmob. Também foram analisados os dados do último Atlas de Origem e Destino do município extraídos da Prefeitura acerca do comportamento da mobilidade. Levantamento documental das principais ações envolvidas na elaboração do Plano para os eixos supracitados, incluindo um quadro comparativo das demandas da população *versus* ações tomadas pela prefeitura.

Para a espacialização dos dados foram feitos um mapa de localização do município, renda por setor censitário (com a finalidade de analisar a renda e mobilidade de acordo com a região, além de relacioná-las com os “loais foco” das políticas de planejamento), e por fim das oficinas/audiências públicas realizadas durante o processo de elaboração do Plano.

## **1. Do que falamos quando falamos de cidade: entre obra coletiva e mercadoria**

### **1.1. Entre o habitar e o valor de troca: transformações na forma urbana**

Atendo-se ao campo geográfico, para auxiliar o debate sobre o que é o direito à mobilidade, primeiro pretende-se pensar o que de fato é a cidade, ou o que ela já foi.

Segundo Harvey (2013) as categorias de análise (como 'espaço urbano', 'produção do espaço' e 'direito à cidade') são dialéticas, históricas e vinculadas à luta de classes, revelando as contradições da cidade capitalista, pois, assim como o trabalho, a mercadoria ou o mais-valor, está: i) enraizada nas condições materiais de existência das sociedades e das relações sociais que surgem a partir de cada modo de produção; ii) é histórica e dialética, pois está em processos contínuos de transformação e contradição; iii) é universal e particular, pois se manifesta de forma diferente a cada contexto histórico e social específicos e iv) possui uma totalidade, pois possibilita conexão com outras categorias de análise (por ex. capital, trabalho, mercadoria) (Harvey, 2013).

Levando em conta o caráter histórico-dialético da cidade, Lefebvre (2001) levanta a reflexão sobre a forma como a cidade arcaica se difere da cidade moderna a partir da produção do espaço urbano como obra coletiva e simbólica. Na cidade arcaica este espaço é concebido a partir das práticas socioespaciais que os sujeitos reproduzem e que se relacionam com sua vida cotidiana tais como a política, rituais, símbolos etc. Nas sociedades pré-capitalistas o ritmo do crescimento urbano era acompanhado dos ciclos naturais e históricos. A evolução das cidades, portanto, estava diretamente ligada aos ciclos agrícolas, religiosos e políticos de forma lenta e duradoura.

A abordagem de Lefebvre sobre o tempo longo no desenvolvimento urbano ressoa com a ideia de Braudel (1969) de que certas estruturas históricas como a organização espacial ou os ritmos da vida comunitária mudam lentamente, às vezes ao longo de séculos, em oposição ao ritmo da sociedade capitalista atual. Esse ritmo da cidade arcaica e seu funcionamento pode ser analisado sob a ótica de alguns intelectuais do período. Estrabão (2014) tem uma visão macro acerca do crescimento urbano no império romano, destacando o papel da circulação de informação, pessoas e mercadorias por meio da construção das estradas como a via Appia, viabilizando integração dentro do império e a própria cidade de Roma com as cidades menores em uma gradual integração, necessária para a manutenção do império. Dentro de uma perspectiva intraurbana, Vitruvius (2007) se preocupa com os espaços da vida

cívica e cultural, expressas nas grandes obras como os banhos públicos, o Fórum Romano, as largas ruas, os aquedutos e a priorização dos espaços de circulação a pé.

Por outro lado, ainda segundo Vitruvius (2007), as contradições de classe expressas neste sistema pré-capitalista também moldavam o ambiente urbano. A plebe residia nas áreas mais planas e suscetíveis a desastres, suas casas superlotadas — *insulae* — possuíam estrutura precária e ficavam longe dos centros com melhor infraestrutura, onde residiam os patrícios em seus *domus*, localizadas nas áreas mais altas da cidade. Apesar disso, o papel interventor do Estado na propriedade privada e na política habitacional favoreceu os plebeus. Conforme pontua Florenzano (1982, p. 56): “A expropriação de terras privadas era uma prática comum em Roma, especialmente durante o Império, quando o Estado buscava expandir suas infraestruturas”.

Portanto, em Roma o planejamento urbano e a infraestrutura refletiam valores coletivos e simbólicos, como a construção de templos, fóruns e aquedutos que serviam tanto a funções práticas quanto à expressão da identidade cívica e religiosa. A cidade era um espaço de convivência e cultura, onde a organização do território visava atender às necessidades da comunidade e fortalecer os laços sociais. Contudo, não há como romantizar a cidade arcaica como se fosse o modelo perfeito, porque não o era. A breve análise se atenta ao fato da produção de um espaço que proporcione uma relação dialética com a atual fase de desenvolvimento da cidade capitalista a fim de superá-la. Para tanto, o ponto focal da análise de Lefebvre sobre a história do desenvolvimento da cidade é a diferença entre obra e produto.

Explicada brevemente a cidade arcaica, vamos à cidade moderna. Com o desenvolvimento capitalista, a nova cidade nasce como a degradação de si mesma enquanto obra coletiva (Lefebvre, 2001).

## **1.2. Valor de uso e valor de troca**

O trabalho entra como categoria de análise central no desenvolvimento tanto da cidade arcaica quanto da cidade capitalista, porque é a partir dele que entre outros fenômenos, se espacializa e se cristaliza no novo ambiente urbano, pois com a especialização do trabalho, acentua-se o processo de alienação. Marx (2008) escreveu com maestria sobre como este processo aconteceu em seus *Manuscritos Econômico-Filosóficos de 1844* considerando a: (1) alienação do produto de seu trabalho (apropriação privada do capitalista, portanto não pertence a si); (2) da atividade da produção (despossessão dos meios de produção); (3) alienação em relação à natureza (distanciamento do ser humano enquanto parte da natureza e

enquanto da natureza que pensa); (4) alienação de si próprio (assumir uma individualidade que força a competir mais do que cooperar com os outros).

De tal forma, abandonam-se os antigos gêneros de vida, ou seja, os aspectos da reprodução social comunitária, onde o modo de produção capitalista desempenha um papel central na configuração das condições de vida, trabalho, cultura e organização social. Tal processo pode ser expresso espacialmente na cidade quando a lógica do valor de troca impera sobre o valor de uso. Ainda segundo Marx (2008), para entender o valor de uso e de troca, deve-se retornar à mercadoria. Nas sociedades pré-capitalistas a mercadoria já existia, por troca simples ou mediada pelo dinheiro, porém no capitalismo, a produção de mercadorias não ocorre para atender diretamente às necessidades humanas, sejam elas físicas, sociais ou culturais, mas essencialmente para a realização do valor. Nesse momento ocorre a primazia do valor de troca, já que tudo se transforma em mercadoria, inclusive a própria cidade e seus habitantes.

Veja que a mercadoria sempre existiu desde os primórdios, das primeiras sociedades que viam na troca a oportunidade de adquirir bens materiais que não eram capazes de produzir e que satisfaziam suas necessidades, porém com o desenvolvimento do capitalismo a mercadoria toma corpo central em todas as relações sociais. Desta forma, Marx (2013, p. 207) destaca como a mercadoria é o centro de um processo de reificação:

[...] as relações sociais entre seus trabalhos privados aparecem como aquilo que elas são, isto é, não como relações diretamente sociais entre pessoas em seus próprios trabalhos, mas como relações reificadas entre pessoas e relações sociais entre coisas.

Na cidade, duas das diversas formas da mercadoria são justamente a propriedade privada do solo urbano e mobilidade como negócio, que serão abordadas nesta pesquisa. Esse processo transformante da cidade como produto carrega em si as estratégias da nova classe burguesa. Conforme afirma Lefebvre (2001, p. 24):

Estratégia de classe típica significa uma sequência de atos coordenados, planejados, com um único objetivo? Não. O caráter de classe parece tanto mais profundo quanto diversas ações coordenadas, centradas sobre objetivos diversos, convergiram no entanto para um resultado final. Evidente que todos esses Notáveis não se propunham a abrir um caminho para a especulação; alguns deles, homens de boa vontade, filantropos, humanistas, parecem mesmo desejar o contrário. Nem por isso deixaram de estender em torno da Cidade a mobilização da riqueza da terra, a entrada do solo e do alojamento, sem restrição, para a troca e o valor de troca.

Assim, a classe trabalhadora, despossuída dos meios de produção e de sua própria condição de participar do processo de desenvolvimento urbano se fragmenta no espaço urbano, tendo como motor dessa fragmentação a ação coordenada, mas não totalmente homogênea da burguesia que torna a cidade o molde de seus profundos desejos. Ao alienar e

fragmentar o trabalhador e sua força de trabalho (divisão do trabalho) ao mesmo tempo fragmenta o espaço urbano.

Nesse sentido, Lefebvre argumenta como a implosão-explosão da cidade, ocasionada pelo processo de valorização do solo urbano, sob a égide da propriedade privada, empurra para as crescentes periferias a parcela da classe trabalhadora que não pode arcar com essa terra valorizada de infraestrutura e serviços urbanos. Essa periferia explodida é consequência do planejamento urbano como instrumento do Estado funcionalista, que organiza e estrutura a cidade de acordo com funções específicas, complementa (Carlos, 2015), priorizando a eficiência e a utilidade no uso do espaço .

Tal concepção está relacionada à lógica modernista de planejar cidades, em que cada área urbana é destinada a um propósito funcional específico, como morar, trabalhar, circular ou de lazer. É uma cidade departamentalizada, uma manifestação espacial da própria contradição capital-trabalho.

Por conseguinte, Lefebvre (2001) destrincha essa separação usando o conceito de *habitat* como a simplificação do ato de morar na cidade, dos atos de dissociação da vida urbana, tais como a mera construção de unidades habitacionais e demais infraestruturas urbanas que dizem respeito ao espaço físico. Adiciona-se a distância do trabalho, da escola, dos espaços públicos e uso coletivo de bens naturais. Desta forma, o *habitar* se perde, tornando cada vez mais fragmentadas as dimensões sociais, culturais e simbólicas do espaço urbano. No resultado deste processo o sujeito vê a cidade como algo estranho, uma urbanidade “desurbanizada”.

### **1.3. Direito à cidade como ruptura com a lógica da mercadoria**

Dadas as problemáticas apresentadas em torno da cidade, faz-se necessário investigar sobre o que consiste no direito a ela. A teoria de Lefebvre possui caráter revolucionário, ou seja, tudo que se propõe não condiz com reformas pontuais ou manutenção do sistema atual de gestão da cidade, portanto, a construção do direito à cidade está profundamente relacionada com o fato da superação do sistema capitalista em si. O que se evidencia no debate do senso comum é o disfarce do caráter revolucionário da teoria, de forma a ser capturado pela ideologia burguesa com o propósito de dirimir ou até ocultar as desigualdades urbanas e sociais.

A evolução do debate então se dá a partir de alguns pontos que Lefebvre (2001) analisa: a) a cidade precisa ser obra coletiva, ou seja, não é apenas um espaço físico ou um

aglomerado de edificações, mas uma *obra* criada por seus habitantes ao longo do tempo; b) nesse sentido, o direito à cidade é o direito de todos os sujeitos participarem ativamente da construção e transformação desse espaço; c) a racionalidade do Estado é colocada como de interesse público, mas na verdade é o movimento antagônico à obra coletiva, altamente verticalizada e burocratizada, expressa nos interesses de classe voltados à reprodução capitalista. Ademais, a superação da cidade capitalista também é um projeto utópico. Utopia no sentido em que não é concebida como um plano fixo, mas como uma possibilidade que emerge das lutas concretas dos trabalhadores e das contradições do sistema capitalista. De igual forma, não é uma abstração idealista ou um modelo estático de perfeição, mas uma visão fundamentada nas possibilidades reais de transformação com base na realidade concreta e histórica de cada formação econômico-social.

Nesse sentido, Lefebvre (2001) se refere a classe trabalhadora como a única capaz de romper com a racionalidade do Estado sob a égide do capital. De acordo com Boito Jr. (2001) a primeira experiência de caráter socialista antes da revolução russa (em uma escala menor) ocorrida não só em Paris, mas também em outras cidades francesas como Marselha e Lyon, revelam o caráter urbano da revolução em resposta às reformas urbanas do arquiteto Haussmann e às profundas dificuldades enfrentadas pelo país no pós-guerra franco-prussiana. Sobre a classe trabalhadora recaíram ônus desproporcionais, carregando o fardo de uma reconstrução nacional que lhes custou não apenas suor e sangue, mas também a dignidade e a esperança em um futuro mais justo.

Formada com membros da 1ª Internacional dos Trabalhadores, destruíram em um pequeno espaço de tempo a estrutura da máquina estatal burguesa dentro de seus limites, tomaram os meios de produção, ocuparam fábricas e prédios públicos abandonados, reduziram a carga horária de trabalho, separaram o Estado da igreja, obrigou-se o oferecimento de educação pública, entre outros atos, cujo fim encontrou-se no massacre da classe trabalhadora pelo exército do Estado francês e prussiano, devido às suas limitações espaciais e poder político. Até hoje a Comuna é analisada como um fenômeno que possui caráter urbano-proletário face ao avanço da mercantilização da vida cotidiana na cidade. Esse direito à cidade dos trabalhadores é reverenciado por Lefebvre como exemplo prático da busca por uma cidade sem classes. Ao mesmo tempo que a cidade é a expressão da dominação também pode se tornar o lugar da revolução.

O direito à cidade na cidade capitalista então, toma outros contornos, uma nova roupagem, que chega a ser chamada de cidadania, marcada pelos ideais marshallianos de uma ilusão de sociedade onde o povo possui liberdade para escolher seus governantes e participar

ativamente dos processos político-decisórios, criando uma visão de “gestão democrática da cidade”. Contudo, aponta Saes (2003) que a participação do povo no exercício do poder não passa sequer de uma alegoria diante das políticas capitalistas plenamente constituídas.

Tal afirmação pode ser exposta por meio dos processos decisórios sobre o ordenamento da cidade. As audiências públicas, como se verá à frente, caracterizadas por uma participação popular restrita imprimem essa lógica de cidadania que pouco vale para a representação efetiva da classe trabalhadora na arena política. Assim, há uma contradição entre a racionalidade do Estado alinhado aos interesses do mercado e às demandas da classe trabalhadora nas cidades brasileiras. Portanto, esta pesquisa analisará como a política urbana de mobilidade se relaciona com o direito à cidade, ao tomar como área de estudo a cidade de São José dos Campos (SP) e seus impactos na locomoção da classe trabalhadora.

## **2. São José dos Campos e a produção desigual do urbano**

### **2.1. Periferização como projeto: habitação, zoneamento e exclusão territorial**

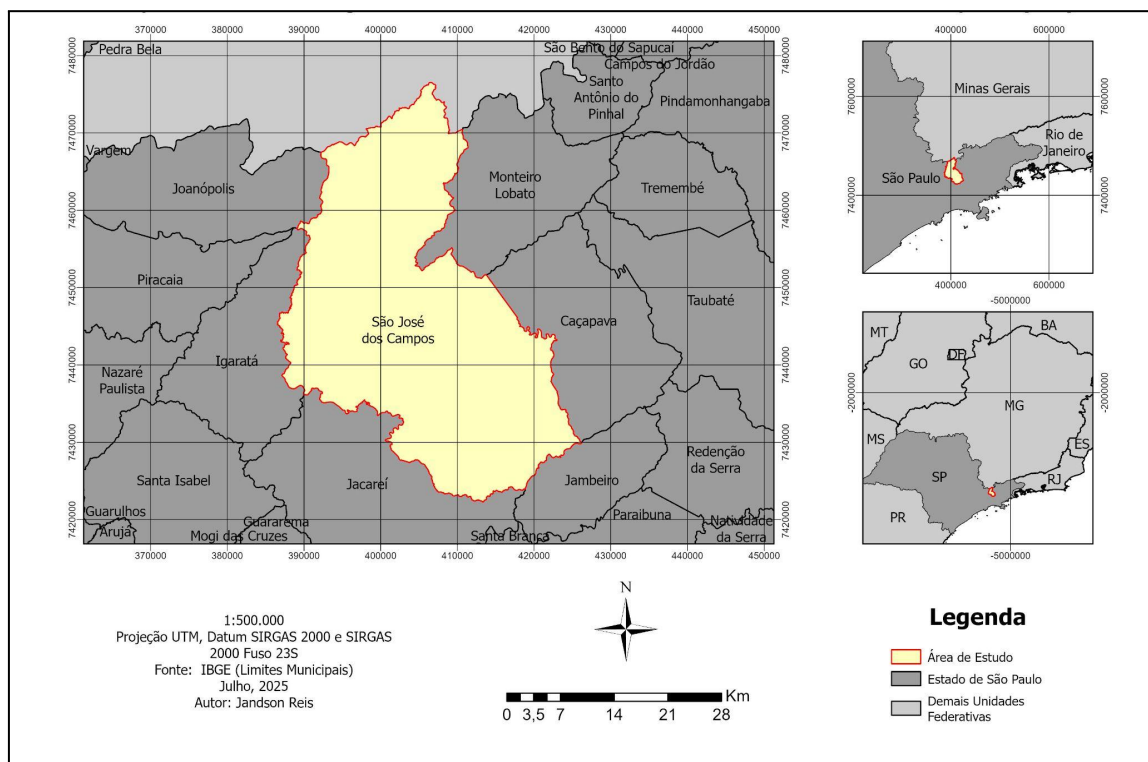
Localizada no Vale do Paraíba Paulista, São José dos Campos foi uma cidade-foco das políticas desenvolvimentistas tanto do período do Estado Novo, quanto dos governos ditatoriais militares no século XX. Segundo Lessa (2008), a cidade passou por dois períodos de desenvolvimento urbano: o primeiro sendo chamado de sanatorial com a instalação de clínicas para tratamento de doentes tuberculosos, se tornando referência nacional e abrigando um grande contingente de pacientes, provenientes principalmente da capital paulista, neste momento o município foi classificado como Estância Climatérica. O segundo período é caracterizado pelo investimento pesado do Estado na construção do Centro Tecnológico da Aeronáutica (CTA), seguido pela construção da Rodovia Presidente Dutra (BR 116), o município, então, se torna um ponto importante no eixo Rio de Janeiro - São Paulo conforme mostra a Figura 1.

Nota-se uma diferenciação no plano de desenvolvimento quanto às outras regiões do estado como a Baixada Santista e o Oeste Paulista que tinham forte ligação com o complexo cafeeiro. (Ibidem). Todos esses fatores levaram a cidade a se tornar polo tecnológico regional de grande importância para o estado de São Paulo. Com a cidade crescendo horizontalmente por conta do crescimento populacional a partir da década de 1970, saindo de 148 mil para 287 mil habitantes em 1980 (IBGE, 2022) começaram a surgir áreas de ocupação irregular nas quais a Prefeitura interferiu diretamente, expropriando populações para regiões mais distantes do centro (Forlin; Costa, 2010).

Ainda segundo as autoras, grandes avenidas e complexos viários foram construídos em cima da expulsão de loteamentos considerados irregulares como a Via Norte (zona norte) e o Anel Viário que interliga diferentes regiões do município e com a Rodovia Presidente Dutra (BR-116).

Utilizou-se de programas habitacionais para supostamente solucionar o problema que se criou, porém a falta de uma política habitacional de longo prazo impactou positivamente apenas as famílias com faixas salariais de 2 a 6 salários-mínimos, deixando as faixas menores de fora, à margem do direito a condições de moradia (Ibidem). Tal fato gerou consequências na distribuição espacial da população que possui unicamente sua força de trabalho como forma de reprodução social para as periferias mais profundas, não acompanhadas de políticas de mobilidade que dessem conta da demanda criada a partir das novas distâncias.

**Figura 1** — Mapa de Localização da Área de Estudo - São José dos Campos (SP)



**Fonte:** IBGE, elaborado pelo autor.

As décadas seguintes a esta política habitacional voltada à exclusão das massas abaixo de um salário mínimo vão favorecer o mercado fundiário especulativo e a formação de ocupações de terrenos como na área conhecida como Pinheirinho<sup>1</sup>, na região sul do município, em 2004. Tais observações podem ser feitas a partir das leis de zoneamento urbano do município que tomam fôlego a partir da segunda metade do século XX e que possuem suas implicações até hoje. Em um panorama histórico, Reani (2016) aponta como principais características do zoneamento, uma expansão vertiginosa da área urbana nas décadas subsequentes a 1970.

Tais implicações no uso e ocupação do solo joseense são fruto de uma série de promulgações de leis de zoneamento que segundo Reani (2016) não possuem continuidade, ou seja, cada uma caracteriza uma configuração diferente.

<sup>1</sup> O Pinheirinho foi uma ocupação do Movimento Urbano Sem Teto (MUST) em um terreno que não possuía função social. Pertencia à massa Falida Selecta S.A. cuja propriedade do especulador financeiro Naji Nahas, envolvido em escândalos de corrupção no país. Em 2004 chegou a ser preso na operação Satiagraha A reintegração de posse do terreno ocorreu em 2012. A dívida de IPTU do terreno no ano de 2021 era de R\$ 190 milhões. MONCAU, Gabriela. 10 anos do Pinheirinho: memória está viva às vésperas de centenas de despejos agendados. **Brasil de Fato**, São Paulo, 22 jan. 2022. Disponível em: <<https://www.brasildefato.com.br/2022/01/22/10-anos-do-pinheirinho-memoria-esta-viva-as-vesperas-de-centenas-de-despejos-agendados/>>. Acesso em: 6 jun. 2025.

A Lei Municipal nº 2.263 de 1980, por exemplo, segundo a autora, é uma cópia quase fiel da legislação da capital paulista, na época encomendada pela Prefeitura a uma empresa de arquitetura de São Paulo, revelando um modelo de gestão do espaço urbano extremamente inviável para os dias de hoje, levando em consideração os problemas de uso do solo na capital do estado. Reani (2016) destaca que este novo espaço urbano sofre de embates dos agentes privados que o moldam:

Ocorreu também a competição pelo espaço entre a indústria e o setor imobiliário, que transformava áreas industriais em áreas de urbanização residencial ou o contrário, áreas residenciais onde eram instaladas indústrias. Essa mudança no uso do solo representou a substituição do capital industrial pelo capital imobiliário de incorporações (Costa, 2007). Este conflito de usos residencial e industrial é muito presente até hoje [...] (p. 198)

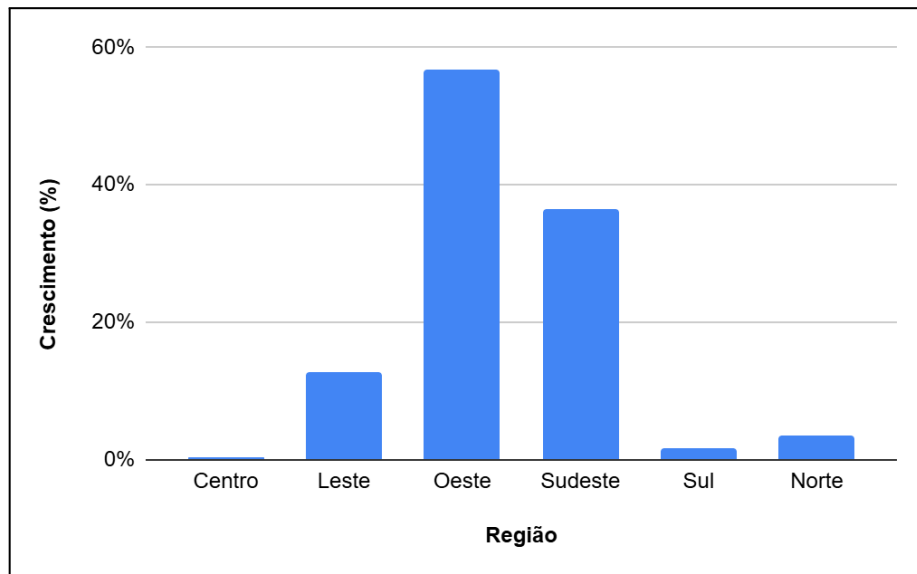
No que tange ao espraiamento urbano e ao acesso à cidade pela mobilidade urbana, apenas na lei de zoneamento de 2010 (Lei complementar nº 428) são mencionados o fortalecimento de corredores urbanos, incentivo ao comércio e serviços nestas áreas, visando diminuir as distâncias de deslocamento. Tais preocupações emergem a partir desta última legislação de zoneamento, porém terão pouca dimensão prática no sentido de reorganizar a forma como a mobilidade urbana e o acesso à cidade efetivamente operam para favorecer a classe trabalhadora, diante do movimento de crescimento demográfico de acordo com as regiões como será visto a seguir.

## **2.2. Mobilidade urbana e desigualdade no acesso à cidade**

De acordo com a Prefeitura, o atual zoneamento da cidade é dividido em sete macrozonas, onde trataremos neste trabalho também como regiões, e, por sua vez, são subdivididas em setores socioeconômicos. Em uma breve análise, abordaremos sobre o crescimento das regiões oeste e sudeste para entender suas dinâmicas no território.

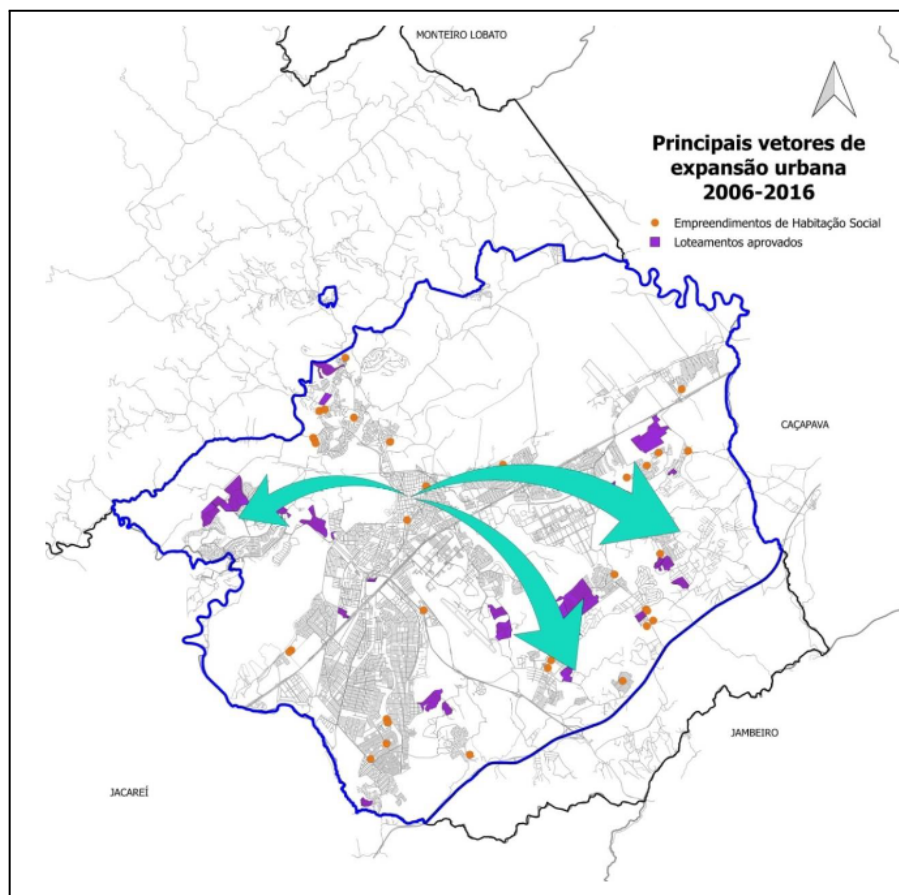
Ao comparar os censos demográficos do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) de 2010 e 2022, as regiões supracitadas cresceram respectivamente em 57% e 37%, conforme mostra o Figura 2, porém as circunstâncias para cada uma são diferentes. Enquanto a região oeste cresce no ritmo do mercado imobiliário de alto padrão verticalizado (São José dos Campos, 2016, p. 115), que também se reflete no perfil socioeconômico de alta renda, nos setores socioeconômicos mais distantes da região sudeste, cresce por meio dos programas de habitação social.

**Figura 2** — Crescimento Demográfico por Região (IBGE) - Censos 2010 e 2022.



Fonte: PMSJC e IBGE, elaborado pelo autor.

**Figura 3** — Principais Vetores de Expansão Urbana (2006-2016).

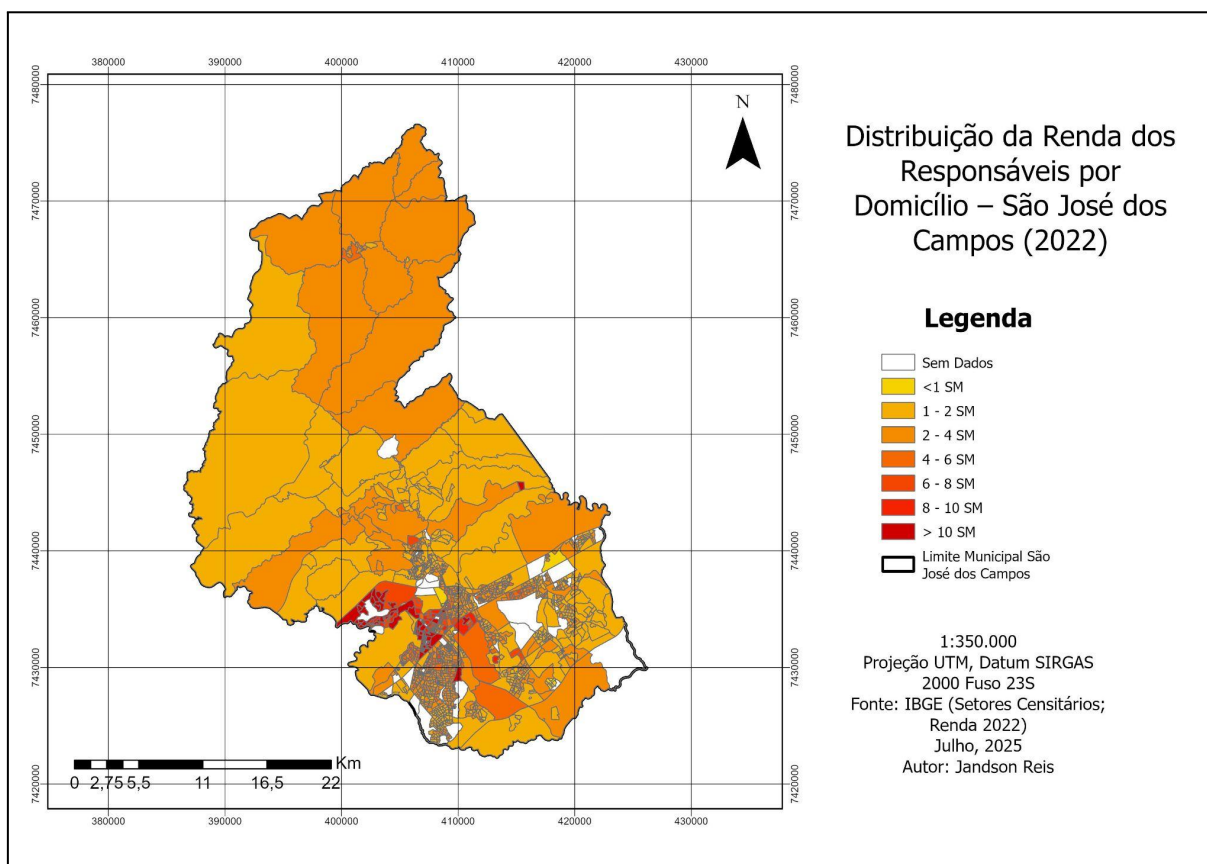


Fonte: Prefeitura de São José dos Campos [s.d].

É possível observar na Figura 3 que os loteamentos aprovados e empreendimentos de habitação popular estão em sua maioria concentrados nas franjas do município. No ano de 2009 o governo federal cria o Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV) que passa para o mercado imobiliário a mobilização para construção de empreendimentos habitacionais para populações de baixa renda. Segundo Maricato (2009) estas empresas buscam terrenos mais baratos em zonas mais distantes dos centros, aumentando as distâncias do principal núcleo urbano, horizontalizando a cidade e consequentemente a segregação urbana.

Em contraponto, a região com o solo mais valorizado do município, a oeste torna-se ponto de atração para a população com os maiores níveis de renda, conforme observado na Figura 4. Todo esse novo cenário da política de habitação social se relaciona com o problema da mobilidade, que não acompanha o crescimento espreado e acentua as desigualdades regionais intramunicipais.

**Figura 4** — Mapa de Distribuição da Renda dos Responsáveis por Domicílio - São José dos Campos (2022)



**Fonte:** IBGE, elaborado pelo autor.

Parte do salto populacional da região sudeste pode ser explicado pela expropriação de 1.461 famílias de baixa renda da antiga área do Pinheirinho, na região sul do município, para um novo terreno chamado Pinheirinho dos Palmares II entre os limites do perímetro urbano e rural traçado no último zoneamento. Esta nova configuração de ocupação em uma localização a 20 km do centro revela uma contradição contida no próprio Plano Diretor do município. A área anteriormente ocupada do Pinheirinho é colocada no Plano de 2018 como vazio urbano (Silva, 2010) e a expulsão dos moradores na área ocorreu em 2012 (Moncau, 2022). Além disso, o acesso à cidade para as duas regiões aparece de formas distintas. No caso do Pinheirinho, o novo bairro conta com apenas uma estrada municipal — a Avenida Rodolfo Castelli — asfaltada e estreita, com pista simples, onde carros, ônibus e motocicletas transitam em um espaço reduzido. A mesma estrutura viária se mantém desde 2017, ano em que o bairro foi inaugurado, até 2025 apesar do salto populacional e do aumento no fluxo de veículos.

**Figura 5** — Avenida Rodolfo Castelli - Sentido Pinheirinho dos Palmares



**Fonte:** Google Maps - Street View, 2023.

Alinhado a tais problemáticas, a região como um todo conta com cinco linhas de ônibus oriundas da própria região que possuem intervalos longos que variam de 40 minutos durante a semana a 1 hora nos fins de semana e feriados exclusivamente rumo ao centro. No caso do Pinheirinho conta com apenas duas linhas (São José dos Campos, 2025). De acordo com um estudo realizado pela Fundação Getúlio Vargas (FGV) encomendado pela Prefeitura em 2019 mostrou que há um expressivo fluxo nos horários de pico oriundos da região sudeste com destino às regiões centro, sul e principalmente a oeste. A mobilidade a partir do uso do transporte público nesta região se caracteriza por movimentos pendulares, o que segundo a

FGV destaca uma disparidade econômica e oferta de empregos da região com relação às outras: “Ou seja, o grau de ocupação sustentável economicamente ao observarmos apenas um ponto na verdade esconde o fato de que essa região praticamente não apresenta atividade econômica.” (FGV; São José dos Campos, 2019, p. 41)

**Figura 6** — Bairro Pinheirinho dos Palmares II, região sudeste



**Fonte:** Folha de S. Paulo, 2022.

Por outro lado, a região oeste se destaca pela alta oferta de empregos, perdendo apenas para a região centro e por consequência, recebe um grande fluxo de pessoas via transporte público e privado. Até 2025 a região é alimentada por dez linhas de ônibus oriundas de praticamente todas as regiões (São José dos Campos, 2025). O intervalo no geral é muito menor, cerca de dez minutos para a maioria das linhas, evidenciando uma demanda alta pelo transporte público ao mesmo tempo que se caracteriza como região economicamente ativa. Diferentemente da região sudeste, possui largas avenidas que dão acesso aos principais bairros como Jardim Aquáriu, Jardim Colinas e Urbanova, onde há *shopping center*, torres residenciais e empresariais de alto padrão e condomínios fechados.

Percebe-se então, uma diferença no desenvolvimento do planejamento urbano entre as duas regiões. Uma caracterizada por um processo de segregação promovido pelo Estado, onde ocorre a construção de estrutura urbana mínima para garantir os movimentos pendulares e reprodução do capital via transporte público para mobilidade do trabalho, enquanto a outra passa por processos de autosegregação<sup>2</sup> e adequação urbana ao seu desenvolvimento.

---

<sup>2</sup> Segundo SPOSITO (2019), a autosegregação é um fenômeno pelo qual os novos *habitats* urbanos se tornam espaços residenciais fechados. “[...] eles representam forma peculiar de segregação, segundo a qual os que têm maior poder (geralmente, mas não exclusivamente, econômico) decidem se separar dos outros. Trata-se, numa

**Figura 7** — Avenida Cassiano Ricardo - Região Oeste



**Fonte:** Prefeitura de São José dos Campos, 2024.

O acesso à cidade para a classe trabalhadora das camadas mais baixas de renda, torna-se então sinônimo de mobilidade para o trabalho e para a classe média alta residente na região mais rica da cidade torna-se o destino perfeito para morar e praticar o seu *habitar*. Porém, conforme já pontuado neste trabalho, o *habitar* já não se traduz mais nas dimensões sociais, culturais e simbólicas, mas pela sua negação, a fragmentação do espaço urbano e o estranhamento da cidade. Assim, diante do exposto, os próximos capítulos se debruçarão sobre as ações do poder público municipal frente às desigualdades espaciais brevemente apresentadas.

---

primeira aproximação, da inversão da tendência que vigorou durante grande parte do século XX, desde a proposição do conceito de segregação. **SPOSITO**, M. Encarnação Beltrão. Diferenças e desigualdades em cidades médias no Brasil: da segregação à fragmentação socioespacial. In: CONGRESSO DA LATIN AMERICAN STUDIES ASSOCIATION, 2019, Boston, EUA. 2019.

### **3. Planmob 2015: Contradições de um plano subordinado ao capital**

#### **3.1. Mobilidade e classe: quem se move e quem fica à margem?**

A mobilidade urbana está intrinsecamente relacionada às condições materiais que cada classe social dispõe para se locomover no território. Portanto, é preciso fazer antes de tudo um recorte de classe, pois assim como as desigualdades operam na esfera econômica, da mesma forma se manifestam no território.

De acordo com a última pesquisa de Origem e Destino (OD), realizada pela prefeitura com o objetivo de mapear os padrões de deslocamento da população no município incluindo origem, destino, meios de transporte utilizados, horários, finalidade das viagens (trabalho, estudo, lazer etc.) e frequência, verificou-se que 44% das viagens em São José dos Campos eram realizadas por automóvel, enquanto apenas 27% utilizavam o transporte público. Este dado é maior que a média de outros municípios do mesmo porte, segundo a Agência Nacional de Transportes (ANTP) e, assim como em outras regiões do país, possui como consequência o impacto da política rodoviarista (Fochesato; Reschilian, 2020).

Desta forma, é possível verificar uma relação entre renda e mobilidade. Para nos auxiliar na discussão proposta, Vasconcellos (2001, p. 62) argumenta sobre as características econômicas e sociais da mobilidade:

A renda interfere no padrão de viagens, pois define os recursos disponíveis para acessar os diferentes meios de transporte. Se a família é de baixa renda, os poucos recursos são utilizados para pagar o transporte coletivo. Se a família é de classe média, há um gasto elevado com o uso do automóvel particular.

Além disso, outros fatores também influenciam na forma como as pessoas se locomovem, como disponibilidade de horários das linhas de ônibus, tempo de percurso, conforto, o custo de transporte, entre outros. A renda se configura como principal determinante da mobilidade urbana, uma vez que condiciona o grau de acesso à cidade conforme a faixa de rendimento das diferentes camadas sociais (Ibidem). Para a classe trabalhadora com o menor nível de renda, dependente exclusivamente do ônibus para ter acesso à cidade, a relação que se estabelece não é mais entre o sujeito e um direito e/ou serviço, mas a mediação entre o sujeito e mais uma mercadoria: o transporte público como valor de troca.

Apesar de ser considerado serviço essencial segundo a Constituição Federal de 1988, a organização e prestação do serviço de transporte público na maioria das cidades brasileiras é feita por meio de concessões ou permissões ao setor privado via licitação, e é por meio delas

que ocorre um processo de secundarização da qualidade do serviço, tendo em vista que a responsabilidade sai da esfera pública para a privada. Historicamente, São José dos Campos tem sido marcada por sucessivas administrações do transporte público que mantêm a concentração dos investimentos nas mesmas empresas ou grupos econômicos. Foram 23 anos (1985-2008) com as mesmas empresas de transporte, sendo apenas uma, a Viação São Bento, habilitada legalmente (Vale Paraibano, 2008). As outras empresas, a Viação Real e a Capital do Vale, operavam em regime precário, pois segundo os administradores municipais da época, não havia interesse de outras empresas de participar do processo licitatório (Folha de São Paulo, 2000).

A situação de regularização das empresas só ocorreu nos anos seguintes, a partir de 2008 por conta da Lei das Concessões 8.987/1995, que obrigava as prefeituras “a adequar seus contratos de concessão e permissão do serviço de transporte público por meio de licitação até o fim de 2010.” (Lima Neto; Orrico Filho, 2015). A partir de 2008, com as novas empresas Expresso Maringá, Júlio Simões e Saens Peña que tinham contratos até 2020/2021 ocorreu o mesmo problema. Segundo a prefeitura, a falta de interessados nas licitações levou à prorrogação dos contratos, afetando diretamente a qualidade dos serviços, visto que não houve renovação da frota e melhoria significativa do sistema ao longo dos anos. Houve adições à frota com veículos usados em 2024 (Pessoa, 2024), porém foi uma mudança feita a conta gotas.

Mas qual foi o impacto para quem usa o transporte público? Em 2023 e 2024, segundo a prefeitura, foram feitas pesquisas de satisfação, porém não foram revelados os resultados dos respectivos anos. A única informação disponível é de que “foi determinante para a Prefeitura disponibilizar o pagamento da tarifa por meio de cartões de débito e crédito, além das carteiras digitais por aproximação.” (São José dos Campos, 2024)

Apesar da falta de divulgação dos dados de satisfação, ao analisar outros números que se relacionam ao uso do transporte coletivo no município, é possível notar que no Índice de Passageiros por Quilômetro (IPK) em 2024 há uma tendência de queda de usuários. Neste ano, a média foi de 2,12 passageiros por quilômetro, número menor do que a média dos anos anteriores à pandemia da covid-19 (2,22).

O IPK faz parte de um cálculo que contempla a divisão do custo total do serviço pelo número de passageiros que pagam, portanto, o custo por quilômetro rodado divide-se pela quantidade de passageiros transportados por quilômetro.

$$Tar = \frac{C_{km}}{IPK_e} = \frac{\frac{CT}{Km}}{\frac{P_e}{Km}} = \frac{CT}{P_e}$$

Sendo:

- Tar – Tarifa
- CT – custo total
- Pe – nº de passageiros equivalentes (cálculo considerando o percentual de benefício tarifário de cada pagante)
- Ckm – custo quilométrico
- IPKe – Índice de Passageiros por Quilômetro equivalente

Isso possui um impacto na tarifa, pois segundo Vasconcellos (2011):

Nos sistemas sem subsídios, como ocorre em praticamente todas as cidades brasileiras, pode-se conceituar a tarifa de equilíbrio como o valor cobrado dos usuários pagantes pelo serviço prestado, que assegura uma arrecadação igual ao custo total do sistema em determinado período de tempo. (p. 28)

Contudo, São José dos Campos é um dos raros municípios brasileiros onde a Prefeitura passou a subsidiar parte do custo da tarifa a partir do período da pandemia da covid-19. Conforme aponta matéria do jornalista Julio Codazzi do jornal O Vale (2025), “de outubro de 2020, quando o modelo começou a ser aplicado, até dezembro de 2024, os repasses do município para as empresas somaram R\$ 280 milhões - apenas no ano passado, foram R\$ 86 milhões”. A queda do número de usuários durante a pandemia pode ter levado as empresas a solicitar o subsídio, ou seja, as empresas que operam o sistema podem não ter sofrido pesados ônus sobre sua receita, porém a medida não se traduziu em diminuição do valor da tarifa, pelo contrário, ainda ocorreram reajustes nos anos seguintes. O jornalista informa ainda que o valor da tarifa técnica (valor subsidiado pela Prefeitura) desde 2020 aumentou R\$3,43, o que representa acréscimo de 68%.

Ou seja, apesar da diminuição do número de passageiros de acordo com a série histórica apresentada, é possível notar que a apropriação do fundo público firmado nos contratos de concessão ficou com tais empresas do transporte público, enquanto o serviço é menos usado.

A mudança no uso dos modais também foi expressiva. Em comparação, a frota de veículos individuais aumentou em 2011 de 238.407 para 328.310 em 2024, segundo a Secretaria Nacional de Transportes (BRASIL, 2024), resultando em um crescimento de 37%. No mesmo período, a população saiu de 629.921 para 724.756 (IBGE, 2011; São José dos Campos, 2024), ou seja, crescendo 15%, enquanto a frota de ônibus continuou a mesma no mesmo período analisado, conforme mostra a Tabela 1.

**Tabela 1** — Evolução Anual do Transporte público, privado e demografia em SJC (2011-2024)

| Ano  | População<br>(Estimativa/Censo) | Frota de<br>Veículos | Tarifa Comum<br>(R\$) | Frota de<br>Ônibus | IPK  | Subsídios<br>(Milhões) |
|------|---------------------------------|----------------------|-----------------------|--------------------|------|------------------------|
| 2011 | 636.012                         | 238.407              | 2,80                  | 400                | 2,28 | N/D                    |
| 2012 | 643.085                         | 251.728              | 2,80                  | 400                | 2,37 | N/D                    |
| 2013 | 652.887                         | 264.856              | 3,00                  | 391                | 2,44 | N/D                    |
| 2014 | 674.801                         | 274.717              | 3,00                  | 390                | 2,63 | N/D                    |
| 2015 | 695.895                         | 281.779              | 3,40                  | 390                | 2,62 | N/D                    |
| 2016 | 702.532                         | 286.905              | 3,40                  | 390                | 2,5  | N/D                    |
| 2017 | 703.116                         | 293.784              | 3,40                  | 390                | 2,49 | N/D                    |
| 2018 | 711.832                         | 300.781              | 3,40                  | 390                | 2,28 | N/D                    |
| 2019 | 721.490                         | 308.290              | 4,30                  | 388                | 2,22 | N/D                    |
| 2020 | 729.737                         | 310.913              | 4,50                  | 390                | 1,62 | R\$15                  |
| 2021 | 737.498                         | 313.915              | 4,50                  | 390                | 1,81 | R\$48                  |
| 2022 | 697.428                         | 316.703              | 4,50                  | 390                | 2,15 | R\$63                  |
| 2023 | 734.904                         | 321.770              | 4,50                  | 392                | 2,18 | R\$67                  |
| 2024 | 741.026                         | 328.310              | 5,00                  | 392                | 2,12 | R\$86                  |

**Fonte:** Prefeitura de São José dos Campos, IBGE e Ministério dos Transportes, elaborado pelo autor.

Assim, nota-se o crescimento desproporcional entre frota de veículos individuais e população no intervalo de 13 anos. Desta forma, há uma expressiva mudança no padrão de transporte adotado dentro do município, com clara tendência à motorização individual:

[...] a escolha dos modos de transporte pelas pessoas depende da comparação das vantagens e desvantagens entre os modos disponíveis. Embora sejam vários os fatores que podem entrar na comparação, dois são mais determinantes – o custo direto e o tempo de percurso. (VASCONCELLOS, 2001, p. 63)

A mudança no padrão de mobilidade em São José dos Campos, com o avanço do transporte individual, não pode ser compreendida apenas como uma escolha voluntária dos usuários, mas como reflexo direto da precarização e desvalorização contínua do transporte público. A insuficiência de investimentos, a baixa qualidade do serviço e a ausência de uma política de mobilidade integrada forçam grande parte da população (especialmente aquela que pode consumir mais) a abandonar o transporte coletivo, evidenciando a falência de um modelo que deveria priorizar o interesse público.

Nesse sentido, é importante fazer um recorte de renda de acordo com a região do município. Segundo a pesquisa OD de 2011, as regiões oeste e centro possuem o maior grau de mobilidade e de renda, além de terem uma boa infraestrutura urbana como alta oferta de

emprego, ciclovias, centros de consumo, áreas de lazer, etc, mas que revelam uma contradição, segundo Fochesato e Reschilian (2020) o uso do automóvel é elevado no município levando em consideração a relação entre renda e preferência pelo modal, sendo inexpressivos os deslocamentos feitos a pé ou de bicicleta.

Com efeito, para além das análises locais, é necessário fazer uma articulação com as políticas nacionais que aprofundam a desigualdade entre os modos de transporte. De acordo com Vasconcellos, além da desigualdade, a política de apoio ao automóvel têm benefícios ocultos ou de difícil identificação, que acarreta numa vantagem para este modo e que o transporte público não poderia superar. Dentro destas vantagens é possível destacar: i) Incentivos à aquisição: Redução/isenção de IPI e crédito facilitado para veículos com prazos para pagamento em até oito anos; ii) Disparidade de custos: Contenção do preço da gasolina versus aumento de 193% no diesel (1999-2018), impactando na tarifa de ônibus; iii) Baixos encargos de propriedade: Taxas anuais (licenciamento/seguro) irrisórias (~0,5% do valor) e IPVA (R\$ 0,50/dia em 2014); iv) Mínimas restrições ao uso: Ineficácia da fiscalização e predominância de estacionamento gratuitos. (Vasconcellos, 2019)

O autor ainda pontua que este conjunto de políticas gera um resultado onde o custo de um trajeto de até sete quilômetros nas das cidades dentro de um automóvel se iguala ao custo da tarifa de ônibus. Assim, tanto as políticas em nível local, quanto nacional precisam estar em consonância para resolver os problemas relacionados ao uso tendencial do automóvel, o que se mostra distante da realidade de São José dos Campos e do restante das grandes cidades brasileiras, inclusive levando em consideração o poder econômico que as montadoras de automóveis possuem sobre o território.

Tendo em vista tais análises que não se esgotam para estudar o “raio-x” da mobilidade urbana em São José dos Campos, vamos olhar para a política institucionalizada que cabe ao Plano Diretor de Mobilidade do município a partir das breves problemáticas apresentadas.

### 3.2. Elaboração do PlanMob: agentes envolvidos e limites da participação

Como desdobramento da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) sob a Lei nº 12.587 e do Estatuto da Cidade (EC), de 2001, todos os municípios com população acima de 20.000 habitantes devem elaborar um Plano Diretor de Mobilidade com alinhamento ao Plano Diretor do município, a fim de receber recursos federais para ações que visem a melhoria da mobilidade no território. (BRASIL, 2012).

Assim, a PNMU dá diretrizes para que ocorram ações por parte do poder municipal para lidar com as próprias questões locais, adequando à sua realidade. Antes de tudo é importante olhar para o processo de formulação do plano municipal.

O Planmob de São José dos Campos (2015) foi elaborado a partir de uma fase inicial de estudos que incluiu oficinas de diagnóstico com participação do poder público municipal, de agentes privados e da sociedade civil, seguidas por audiências públicas e, por fim, a redação do texto final. No entanto, o processo apresentou diversas contradições, especialmente no que diz respeito à efetiva participação popular e à transparência das decisões tomadas.

A elaboração do Planmob passou por quatro oficinas de diagnóstico, cujo objetivo, de acordo com a coordenação, era “levantar as principais percepções da população acerca do espaço urbano e sistemas de circulação, recolhendo informações que contribuirão de forma valiosa ao diagnóstico da mobilidade urbana do município.” (São José dos Campos, 2014), mas os encontros de quase todas as oficinas ocorreram apenas em regiões próximas ao Centro ou no próprio e no caso das audiências públicas apenas no centro, conforme se observa na Figura 8. O número de participantes não foi divulgado.

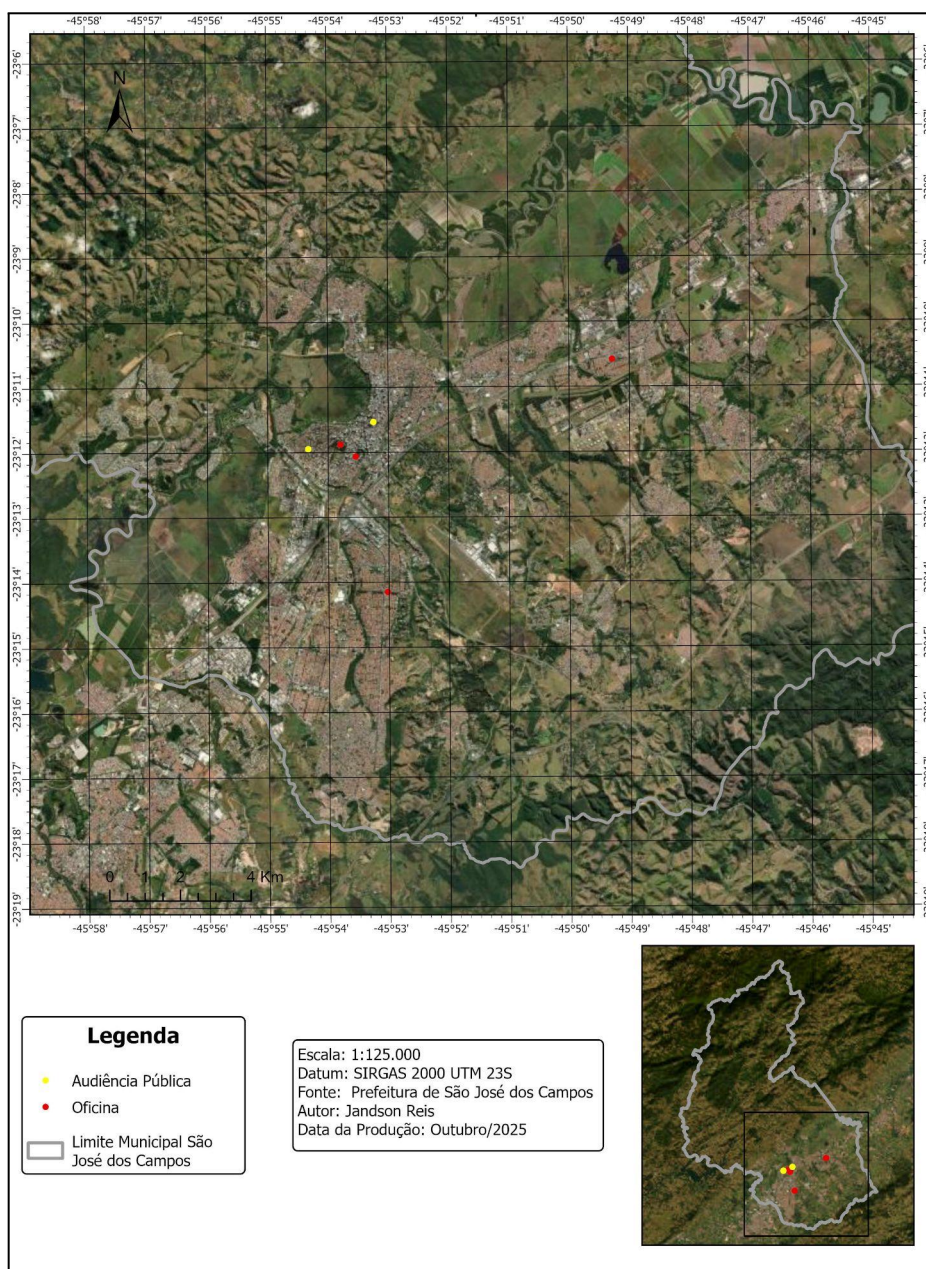
Segundo Fochesato e Reschilian (2020) ficou evidente que houve uma baixa promoção da participação popular, preconizada pelo próprio EC:

Para uma cidade de 629.921 habitantes (IBGE, 2010), não é preciso de uma avaliação profunda para se concluir que 04 oficinas de diagnóstico e 02 audiências públicas não se traduzem como suficientes para a construção e consolidação de uma política pública municipal que ultrapasse as virtualidades e faça valer aquelas que são diretrizes nacionais da Lei Federal 12.587, a PNMOB. Aqui, já se estabele[ce] um conflito entre sociedade e poder público visto que este, sintomaticamente, não adota uma postura de mais transparência - inclusive no que diz respeito à realização e disponibilizações de estudos preliminares - e empenho em promover a real participação popular.

Os diálogos das oficinas de diagnóstico foram guiados por agentes privados de consultoria, engenharia e logística e Organizações Sociais (OS). Nos documentos das oficinas aparecem palestras com representantes das empresas WRI (World Resources Institute) Brasil

(anteriormente Embarq Brasil) e LOGIT - *Transportation Engineers*, Zoom Arquitetura, Urbanismo e Design, além da OS “Cidade para Pessoas”. (São José dos Campos, 2014)

**Figura 8** — Oficinas de Diagnóstico e Audiências Públicas do Planmob (2015)



**Fonte:** Prefeitura de São José dos Campos, elaborado pelo autor.

Segundo a Prefeitura, a parceria com a WRI vai além da consultoria para o Planmob, pois “[...] envolve a cooperação no desenvolvimento e implantação de soluções técnica, financeira, econômica, social e ambientalmente sustentáveis para melhorar a qualidade e

eficiência do sistema de transporte, reduzir as emissões de gases de efeito estufa, além de melhorar a acessibilidade e segurança viária.”

Um dos projetos pelo qual a empresa atuou foi o “Ruas Completas”, dando apoio técnico à prefeitura para organizar o espaço de circulação da rua Coronel José Monteiro no centro da cidade, que se caracteriza como local de comércio popular, diminuindo a velocidade e o fluxo de carros e aumentando o espaço de circulação a pé, além da criação de espaços de convivência. O outro projeto intitulado “Transformando a Mobilidade Urbana no Brasil” em parceria com o Banco Itaú fez parte de uma ação maior que contemplava outras três cidades, incluindo São José. Segundo a empresa a proposta abarca: 1) Apresentação e discussão das práticas inovadoras; 2) Discussão da viabilidade de implementação das práticas no contexto de SJC; 3) Diagnóstico do potencial de implementação das práticas em SJC. Até a data desta pesquisa, o primeiro e único tema trabalhado no projeto foi a regulamentação dos aplicativos de entrega, aprovada em 2021 (São José dos Campos, 2021).

A exemplo das ações citadas acima, a WRI colocou o município como destaque e modelo de mobilidade em encontros internacionais, segundo notícia da Prefeitura:

As experiências de São José dos Campos na construção de seu plano de mobilidade urbana e na adoção de ações para priorização do transporte público e outros modais menos poluentes foram incluídas como exemplos a serem seguidos durante um encontro internacional que reúne prefeitos do Brasil e de outros países. (São José dos Campos, 2015).

Quanto ao conteúdo das oficinas, no documento oficial foi observado o uso de palavras-chave que sintetizam as demandas da população com relação à locomoção, tais como: uma maior frota de ônibus e sua modernização, diminuição de espera no intervalo entre os ônibus, ciclovias que conectem as regiões de forma contínua, calçadas mais seguras e com melhor estrutura, melhoria do tráfego por meio da diminuição da frota de veículos individuais, estacionamento “zero” no centro da cidade, entre outros. Porém o resultado final do Planmob se mostrou diferente, alheio às principais demandas registradas conforme observado no Quadro 1, principalmente no que se observa no transporte público e privado contrastando com o Cronograma e Indicadores fornecido pela Prefeitura<sup>3</sup>.

---

<sup>3</sup> **SÃO JOSÉ DOS CAMPOS (Município). Secretaria de Mobilidade Urbana. Indicadores PlanMob.** [São José dos Campos, SP: Prefeitura Municipal de São José dos Campos], [s.d.]. Disponível em: <https://www.sjc.sp.gov.br/servicos/mobilidade-urbana/acoes-de-mobilidade/indicadores-planmob/>. Acesso em: 6 out. 2025.

**Quadro 1** — Demandas das oficinas do Planmob vs Cronograma de Indicadores do Planmob.

| <b>Eixo</b>                          | <b>Demanda das Oficinas</b>                                             | <b>Ação da Prefeitura</b>                                                                                                                                                                                        | <b>Status</b>                 |
|--------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------|
| 2 - Transporte não motorizado        | Maior interligação de ciclovias                                         | Maior interligação de ciclovias                                                                                                                                                                                  | Em andamento                  |
| 2 - Transporte não motorizado        | Aumento da malha cicloviária                                            | Aumento da malha cicloviária                                                                                                                                                                                     | Em andamento                  |
| 2 - Transporte não motorizado        | Bicicletas públicas                                                     | Regulamentação e implementação de aluguel de bicicletas                                                                                                                                                          | Em andamento                  |
| 2 - Transporte não motorizado        | Implementação de bicicletários                                          | Implementação de bicicletários                                                                                                                                                                                   | Em andamento                  |
| 3 - Transporte coletivo              | Integração de linhas entre as regiões                                   | Não citado                                                                                                                                                                                                       | Não executado                 |
| 3 - Transporte coletivo              | Melhoria no sistema de informação aos usuários                          | Ampliar o alcance dos sistemas de informação ao usuário                                                                                                                                                          | Em andamento                  |
| 3 - Transporte coletivo              | Implantação do sistema BRT ou VLT                                       | Não citado                                                                                                                                                                                                       | Em andamento                  |
| 3 - Transporte coletivo              | Aumento do número de corredores de ônibus                               | Não citado                                                                                                                                                                                                       | Não executado                 |
| 3 - Transporte coletivo              | Renovação da frota para veículos ecologicamente corretos                | Linha Verde; Nova Concessão do Transporte Público                                                                                                                                                                | Em andamento                  |
| 3 - Transporte coletivo              | Transformação do transporte público em uma opção viável ao uso do carro | Implantação de alternativas de uso do transporte motorizado individual;<br>Estudo de implantação do sistema de car sharing                                                                                       | Executado/<br>Em desacordo    |
| 3 - Transporte coletivo              | Redução da tarifa                                                       | Não citado                                                                                                                                                                                                       | Não executado                 |
| 3 - Transporte coletivo              | Transporte público 24h                                                  | Não citado                                                                                                                                                                                                       | Não executado                 |
| 3 - Transporte coletivo              | Redução do tempo de espera                                              | Não citado                                                                                                                                                                                                       | Não executado                 |
| 4 - Transporte motorizado individual | Redução do número de carros em circulação                               | Regulamentação do estacionamento privado (edifício garagem, empilhamento) por meio de alteração na LUOS e do Código de Obras;<br>Estudar a implantação de estacionamento subterrâneo na região central da cidade | Em andamento<br>/Em desacordo |
| 4 - Transporte motorizado individual | Equidade no uso do espaço público                                       | Negociação do contrato de concessão de estacionamento rotativo para remanejamento de vagas;<br>Inclusão do táxi como componente do sistema de mobilidade;<br>Promoção da carona solidária                        | Executado/<br>Em desacordo    |

**Fonte:** Prefeitura de São José dos Campos[s.d.], elaborado pelo autor.

De acordo com Fochesato e Reschilian (2020), o Plano aprovado em 2015 revela ser mais como uma carta de intenções, pois apesar de se guiar a partir de oito eixos com objetivos e ações, não há detalhes sobre como e em qual prazo elas serão cumpridas.

Em geral, a PMMOB [Política Municipal de Mobilidade Urbana] alinha-se à PNMOB [Política Nacional de Mobilidade]. No entanto, chama atenção a ausência de menção quanto à inclusão social e redução das desigualdades sociais. Ambos aspectos, de forma objetiva, não estão explícitos na respectiva lei municipal, assim como a questão da distribuição dos ônus e bônus decorrentes do uso de diferentes modais de transporte. (p.5)

Apesar de apresentar-se como uma iniciativa participativa, o processo de elaboração do PlanMob de São José dos Campos acabou reforçando velhas práticas de exclusão nas políticas públicas urbanas. Embora tenha contado com oficinas e audiências públicas, a escuta da população foi restrita e, em grande parte, apenas simbólica. A condução das discussões por empresas privadas e organizações externas ao cotidiano da cidade, muitas vezes com foco em soluções técnicas padronizadas, afastou ainda mais o plano das reais necessidades dos moradores, sobretudo daqueles que mais dependem do transporte coletivo.

No documento final, pouco ou quase nada se viu das principais reivindicações populares. O resultado é um plano que, embora formalmente alinhado às diretrizes nacionais, se mostra genérico, distante da prática e omissos em relação às desigualdades sociais que marcam o acesso à mobilidade urbana. No fundo, ele parece servir mais à manutenção de uma lógica de planejamento distante da vida concreta da cidade do que à construção de uma mobilidade mais justa para todos.

### **3.3. Transporte público no Planmob - Promessa de mobilidade, prática e exclusão**

Tendo em vista tais informações, vamos olhar especificamente para as ações do Plano voltadas à respeito dos modos de transporte público e individual respectivamente. O Eixo 3 que trata sobre o transporte público no Planmob se limita a abordar a melhoria dos sistemas de tecnologia e alcance da informação do transporte coletivo urbano ao usuário, modernização para o sistema Bus Rapid Transit (BRT)<sup>4</sup> e por fim a fiscalização das empresas

---

<sup>4</sup> O BRT (Bus Rapid Transit) é um sistema de transporte coletivo por ônibus de alto desempenho, que integra infraestrutura dedicada — como corredores exclusivos e estações com embarque e desembarque em nível — a técnicas de operação que aumentam a velocidade comercial, a regularidade do serviço e a capacidade de transporte. BRASIL. Ministério das Cidades. *Manual de BRT : Bus Rapid Transit : guia de planejamento*. Brasília: Ministério das Cidades, dez. 2008. Disponível em: <http://bibliotecadigital.economia.gov.br/handle/123456789/297>. Acesso em: 22 jun. 2025.

concessionárias do serviço. A ação que mais se aproxima dos moldes escritos no Planmob foi a implantação da Linha Verde, que criou um sistema BRT com ônibus elétricos para atender parcialmente a cidade, porém se trata de um projeto separado do restante do sistema de transporte público no sentido em que a frota total continua operando com os ônibus antigos fora do sistema atualmente existente. O serviço foi inaugurado em outubro de 2022 e até o momento da escrita deste trabalho, ainda está em obras para conclusão total dos trechos, abrangendo inicialmente parte da região sul, passando pelo centro e se encerrando na região leste, contando com 13 estações de embarque e desembarque, completando 14,5 km de extensão (São José dos Campos, 2022).

**Figura 9** — Ônibus da Linha Verde (BRT)



**Fonte:** Prefeitura de São José dos Campos, 2025.

O projeto da Linha Verde é menos ambicioso do que o seu antecessor. Em 2012 houve por parte da Prefeitura e do Instituto de Pesquisa, Administração e Planejamento (IPPLAN) um projeto de um novo modal: O Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) que interligaria todas as regiões ao centro da cidade, na época com recursos do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) (G1, 2012).

O projeto da época estava em consonância com a Lei dos Consórcios Públicos, nº 11.107/2005, pois segundo Lima Neto; Orrico Filho (2015, p. 7-8) “regulamentou o processo de parceria entre os três entes da Federação para a consecução de objetivos de interesse comum” no desenvolvimento urbano e regional.

O impacto do VLT seria maior do que a Linha Verde, pois na época “Segundo o Ipplan [Instituto de Pesquisa, Administração e Planejamento de São José dos Campos], o número de passageiros que vão usar o sistema de transporte coletivo na cidade por dia poderá saltar dos atuais 330 mil para 495 mil. Pelo atual projeto, o VLT terá 94 quilômetros de extensão e 8 linhas que seriam construídas por etapas.” (G1, 2012). Porém o projeto foi engavetado e anos mais tarde a Linha Verde foi anunciada com um investimento menor, apenas com a participação do governo municipal e estadual no projeto (G1, 2020).

O projeto do VLT visava o crescimento do uso do transporte público rápido e acessível, mas também alinhado à tendência de crescimento populacional, desta forma adequando à demanda indicada, porém com o cenário atual do transporte sobre pneus, poucas ações foram feitas para acompanhar esse crescimento.

A Prefeitura anunciou a eletrificação da frota de ônibus até 2026, que significa um salto de qualidade ambiental e do serviço, diminuindo ruídos e emissão de gases poluentes, todavia, não há alteração na arquitetura do sistema, tendo em vista a necessidade de remodelação dos itinerários que também foi prometida, mas sem prazos. (São José dos Campos, 2025)

Abandonado o projeto do VLT, as linhas de ônibus continuam de forma geral no mesmo padrão e ignoram o aumento populacional de cada região, acarretando maior tempo de deslocamento das áreas mais distantes do centro. Desta forma, é necessária uma reestruturação do desenho dos itinerários dos ônibus a fim de melhorar a fluidez, o que ainda não foi realizado.

O padrão das linhas de ônibus existentes em todas as regiões do município é composto pelo Trajeto Bairro → Centro ou Trajeto Bairro de uma Região → Centro → Bairro de outra Região, com exceção do bairro Campos de São José na região leste que possui terminal próprio.

Este tipo de trajeto para um município que se espalhou horizontalmente apresenta problemas, pois aumenta o tempo de viagem com uma frota que não dá conta de realizar itinerários com menor intervalo de tempo de espera entre um ônibus e outro.

**Figura 10** — Frota de ônibus municipais na Av. São José (centro)



**Fonte:** Prefeitura de São José dos Campos, 2019

O Plano de Mobilidade Urbana de Ribeirão Preto (SP), cidade com porte populacional semelhante ao de São José dos Campos, adota um modelo de transporte público estruturado por um conjunto de linhas de ônibus e micro-ônibus que privilegia o deslocamento radial em direção ao centro da cidade. Esse sistema combina dois tipos principais de trajeto: as linhas convencionais e o serviço complementar denominado 'Leva e Traz', que realiza conexões locais entre bairros mais afastados e os pontos de embarque das linhas principais. Essa estruturação dialoga com os dados da pesquisa OD do município (RIBEIRÃO PRETO, 2019), ao buscar reduzir o tempo de deslocamento e ampliar a acessibilidade nas regiões periféricas. Em São José dos Campos, a implementação deste modelo em diferentes regiões da cidade acarretaria em menor tempo de deslocamento, bem como uma integração maior, com ônibus designados à circulação intra-bairros.

Quanto à preferência de faixas em vias para o transporte público, de acordo com a Prefeitura, em 2025 existem faixas exclusivas e preferenciais para ônibus em cinco avenidas da cidade: José Longo, Adhemar de Barros, São José, Madre Thereza e João Guilhermino, todas localizadas apenas na região central. Esses também chamados de corredores de ônibus estão em pontos seletos do território e não correspondem ao total do fluxo de veículos motorizados da cidade, sendo necessário seu aumento para que a fluidez para quem usa o ônibus seja perceptiva e atrativa para os usuários.

Nesse sentido, o cenário da mobilidade por transporte coletivo em São José dos Campos evolui por meio de ações pontuais que a longo prazo não surtem os efeitos preconizados pela PNMU, que segundo a própria Prefeitura diz seguir no Art 4º do Planmob: “IX - priorização dos serviços de transporte coletivo sobre o transporte individual motorizado; X - priorização de projetos de transporte coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado;” (São José dos Campos, 2015)

Desta forma, Vasconcellos (2001) pontua com maestria sobre como as políticas voltadas ao transporte coletivo dentro do capitalismo possuem suas limitações, dentro de uma lógica mercadológica e reprodução do capital:

A mobilidade por meio do transporte coletivo em ônibus foi atendida em condições mínimas de eficiência, porque a presença das pessoas nos locais de trabalho sempre foi essencial para o desenvolvimento econômico. O sistema organizou-se de forma a entregar as pessoas no seu local de trabalho todos os dias e levá-las de volta para casa no final da jornada. Isto ocorreu em todas as regiões urbanas do país, independentemente do nível de desenvolvimento econômico. Este foi um fenômeno mecanizado, necessário ao processo de produção e de acumulação, não representando nenhuma relação orgânica que poderia derivar da importância política dos usuários do transporte coletivo – que sempre foi extremamente limitada. (p. 75-76)

Assim, a expressão da mobilidade quando se trata de transporte público no Brasil não é mais sobre o direito a acessar a cidade por motivação diversa, mas sim para assegurar as condições mínimas de reprodução do capital em uma sociedade onde a classe operária urbana sofre dos reflexos da alienação do próprio sentido de cidade, como apontado no início deste trabalho.

### **3.4. O automóvel como prioridade: Política viária e interesses de classe**

Neste item, será abordada a forma como a política municipal lida com o uso do automóvel de forma contraditória. A PNMU destaca no seguinte artigo a importância de alternativas ao uso do transporte individual, destacando aqui algumas diretrizes:

Art. 6º, II - prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado; VI - priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado. (BRASIL, 2012).

O Planmob no Eixo 4, que trata sobre o Transporte Motorizado Individual, contraditoriamente limita a questão da tendência do uso do transporte individual à gestão de

estacionamentos, intermodalidade de transportes com integração de transporte público e individual, inclusive abrindo mais concessões de estacionamento, e por último a prática de *car sharing* como soluções para o problema, conforme já observamos no Quadro 1.

O que o Planmob promove nos itens do eixo supracitado vai na contramão de um modelo de mobilidade baseado na igualdade de uso do espaço público e dá mais bônus do que ônus aos usuários do transporte motorizado individual. Segundo Vasconcellos (2001):

[...] os sinais enviados pela política de mobilidade adotada no Brasil promovem e convidam claramente as pessoas a usarem motocicletas ou automóveis no lugar dos ônibus. É importante ressaltar que isto só é possível porque a sociedade não cobra de quem usa o automóvel o custo verdadeiro que este uso causa ao conjunto da sociedade [...] (p. 63)

Ademais, de acordo com o documento “PlanMob São José dos Campos - Diagnóstico e Prognóstico” de 2014, dentro do Item 4.1.1.3 que trata especificamente sobre estacionamento, há previsão de expansão no número de vagas para estacionamentos públicos (São José dos Campos, 2014). Tal problemática gira em torno da preocupação da circulação de veículos como liberdade de ir e vir, mas que na prática se traduz em medidas que convidam as pessoas a usarem o carro sem considerar o impacto que isso causa socialmente, gerando desigualdade no uso do espaço público seja parado ou circulando:

No tocante ao consumo médio do espaço das vias nas grandes cidades brasileiras, as pessoas que usam automóveis ocupam entre 80% a 90% do leito carroçável das vias principais (Ipea; ANTP, 1998), o que significa que uma pessoa dentro de um automóvel chega a consumir uma área 25 vezes maior que a consumida por quem está dentro de um ônibus. (Vasconcellos, 2001. p. 65)

A manutenção e expansão de vagas públicas em áreas centrais, sem precificação e limites por zona, estimula viagens de automóvel e desalinha o plano aos arts. 4º e 6º da PNMU, que estabelecem a prioridade a modos não motorizados e ao transporte coletivo.

Além disso, tendo em vista as mudanças causadas pelas empresas de tecnologia do ramo de transporte de passageiros via aplicativo como a Uber no município, houve um impacto significativo na preferência pelo tipo transporte individual a partir de 2016. Segundo Brisola e Silva (2019), desde a sua implantação e regulamentação, houve uma migração dos usuários de transporte coletivo para a Uber de forma tendencial. A Prefeitura regulamentou a empresa em 2017 com a condição de repassar 1% do valor das corridas aos cofres públicos municipais, porém cabe ressaltar que esta taxa é cobrada do usuário e não descontado do valor da empresa (G1, 2017). Na prática, a empresa não possui nenhuma forma de oneração pelo impacto causado no transporte público e no espaço viário do município.

Agora se deslocando para as ações concretas do poder público municipal, as gestões pós Planmob realizaram investimentos no sistema viário e aqui temos dois exemplos emblemáticos, que conectam a mobilidade urbana ao uso do carro e a valorização imobiliária. Considerada pela prefeitura a maior obra viária da história do município (São José dos Campos, 2020), a Via Cambuí que liga as regiões sudeste e leste possui 8,6km de extensão e custou R\$ 108 milhões (cento e oito milhões de reais) e em grande parte do seu caminho existem loteamentos de condomínios de alto padrão, como por exemplo o condomínio Verana da incorporadora CIPASA que possui 64 empreendimentos imobiliários no território nacional, (CIPASA, 2025) e o Condomínio Mirante Cambuí, ambos ainda no trecho da zona sudeste.

Outra obra de melhoria viária ocorreu na região oeste do município com a construção da ponte estaiada Juana Blanco Gomez, também conhecida como Arco da Inovação. A construção que custou R\$ 61 milhões (sessenta e um milhões de reais) e foi escolhida segundo a prefeitura para desafogar o trânsito da região nos horários de pico, porém no meio do processo o Tribunal de Justiça de São Paulo chegou a condenar a prefeitura pelo “impacto ineficiente” para a região, alegando que a capacidade funcional da ponte se esgotaria em 2025. (G1, 2024).

**Figura 11** — Ponte Estaiada Juana Blanco Gomez (região oeste)



**Fonte:** Folha de S. Paulo, 2020.

Esta obra também está localizada em um dos pontos mais luxuosos da cidade, sendo próxima de um *shopping center*, um hipermercado, além de condomínios residenciais e comerciais de alto padrão, tornando-se objeto de publicidade por parte do poder público como novo “cartão postal” do município. Uma contradição, então revelada é o uso de recursos

públicos para uma aparente melhoria que beneficia a todos, mas que em sua essência traz vantagens para um grupo social menor, o que utiliza o carro.

A conclusão mais importante para efeito de políticas públicas é que o patrimônio público representado pelas vias não é distribuído igualmente entre as pessoas, sendo seu uso profundamente desigual. Portanto, referir-se aos investimentos no sistema viário como democráticos e “equitativos” é um grande mito nas cidades brasileiras. Na verdade, esse é sem dúvida o mais poderoso mito operado para justificar a expansão indiscriminada do sistema viário. O investimento coletivo tende a beneficiar inúmeras vezes mais um conjunto selecionado de indivíduos, no caso os mais ricos que se deslocam mais, em maiores distâncias, usando o automóvel particular. (Vasconcellos, 2001. p. 65)

Desta forma, tanto a via Cambuí quanto o Arco da Inovação traduzem a lógica do planejamento da mobilidade a partir da expansão da estrutura viária, e, portanto, um convite ao uso do carro como alternativa aos problemas de locomoção urbanos. Importante destacar que o transporte público atuante nas supracitadas vias não foi alterado. Na Via Cambuí, com a nova ligação entre as regiões, não houve a criação de novas linhas de ônibus que conectam as regiões leste e sudeste, assim como a ponte estaiada só possui uso para carros. De igual forma, os exemplos supracitados também se relacionam com a especulação imobiliária, pois são obras com grande investimento público em áreas já valorizadas pelo tipo de uso e ocupação do solo.

Assim, o Planmob distancia-se da PNMU no sentido que declara seguir tais diretrizes, mas que não aplica de forma completa em suas ações de planejamento. Tais políticas apresentam uma saída individualizada para problemas coletivos, o que se traduz em uma lógica neoliberalizante, atomizada, como se o crescente uso de veículos individuais não fosse um problema da sociedade como um todo.

Ademais, os exemplos citados evidenciam como o plano das empresas envolvidas tanto na elaboração do plano de mobilidade, do transporte público e do privado por aplicativo agem no território via construções e adequações viárias, parasitam o Estado via subsídios e concessões a fim de manter suas taxas de lucros altas enquanto a classe periférica que produz fica à margem da urbanidade.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

A análise realizada ao longo desta pesquisa, evidencia que a urbanização brasileira, especialmente a partir da segunda metade do século XX, não apenas reflete, mas ativamente reproduz as contradições estruturais do capitalismo periférico. A cidade, historicamente configurada como espaço de sociabilidade e valor de uso na acepção lefebvriana da cidade arcaica, é progressivamente subsumida pela lógica do valor de troca, tornando-se mercadoria e lugar privilegiado da acumulação capitalista. Nesse contexto, o direito à cidade emerge como um projeto emancipatório, contrapondo-se às formas esvaziadas de participação que se limitam a reproduzir, sob o disfarce da cidadania marshalliana, as desigualdades socioespaciais já inscritas na estrutura urbana.

No caso de São José dos Campos, essa dinâmica se manifesta de forma particularmente ilustrativa. A expansão urbana orientada pela lógica da periferização da classe trabalhadora, ancorada em políticas de habitação de interesse social dissociadas de estratégias integradas de mobilidade, reforça padrões de segregação e do prolongamento dos deslocamentos casa-trabalho. O Plano de Mobilidade Urbana 2015–2025, embora formalmente alinhado à Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), revela contradições profundas: a ênfase no transporte privado, o tratamento secundário e vago das alternativas coletivas e sustentáveis, e uma participação social reduzida.

Desta forma, o suposto “direito à cidade” institucionalizado via Estatuto da Cidade e PNMU permanece distante de sua dimensão radical, aquela que, como na Comuna de Paris evocada por Lefebvre, implica na apropriação coletiva do espaço urbano e na transformação das relações sociais que o moldam. O que se observa, em vez disso, é a consolidação de uma urbanização funcional aos interesses do capital, na qual o transporte privado é privilegiado, o espaço público é mercantilizado e a participação popular é domesticada. Assim, a mobilidade urbana em São José dos Campos não apenas reproduz, mas intensifica as desigualdades espaciais herdadas do modelo de desenvolvimento desigual e combinado que marca a história urbana brasileira.

As diretrizes e ações do Planmob não alteraram de forma significativa a mobilidade para as classes com menor renda, enfatizando as ações pontuais para a melhoria do transporte público, ao mesmo tempo que se caracterizam como impulsionadoras ao uso do automóvel, negligenciando as diretrizes da PNMU. Além disso, as melhorias no sistema viário privilegiam o transporte individual em detrimento do público em regiões com elevado valor

do solo urbano ligadas ao setor imobiliário de alto padrão e consumo da cidade, fragmentando-a cada vez mais em ilhas urbanas.

Esta periferia explodida contrasta com a imagem da cidade que queremos, cujo *habitar* se perde, dando lugar ao *habitat* e ao valor de troca em todas as relações sociais.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BOITO JR., Armando (org.). **A Comuna de Paris na História**. São Paulo: Xamã, 2001.

BRAUDEL, Fernand. **Écrits sur l'Histoire**. Paris: Flammarion, 1969. BRASIL. Lei n.º 10.257, de 10 de julho de 2001. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 10 jul. 2001. Disponível em: <[https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/leis\\_2001/l10257.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10257.htm)>. Acesso em: 20 mar. 2025.

BRASIL. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 4 jan. 2012. Disponível em: <[https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm)>. Acesso em: 19 maio 2025.

BRASIL. Ministério dos Transportes. Secretaria Nacional de Trânsito. **Estatísticas — frota de veículos (Senatran)**. Brasília, 2024. Disponível em: <<https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/conteudo-Senatran/estatisticas-frota-de-veiculos-senatran>>. Acesso em: 19 maio 2025.

BRASIL DE FATO. 10 anos do Pinheirinho: memória está viva às vésperas de centenas de despejos agendados. **Brasil de Fato**, São Paulo, 22 jan. 2022. Disponível em: <<https://www.brasildefato.com.br/2022/01/22/10-anos-do-pinheirinho-memoria-esta-viva-as-vesperas-de-centenas-de-despejos-agendados>>. Acesso em: 08 abr. 2025.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. Utopia da Gestão Democrática da Cidade. In: OLIVEIRA, José Aldemir de. **Cidades brasileiras: territorialidades, sustentabilidade e demandas sociais**. Manaus: Editora Valer, 2015. v. 2.

CIPASA. **Empreendimentos**. Cipasa, 2025. Disponível em: <<https://cipasa.com/empreendimentos/?page=4>>. Acesso em: 21 maio 2025.

CODAZZI, Julio. Ônibus: tarifa técnica em SJC chegará a R\$ 8,46; entenda o que é. **OVALE**, [São José dos Campos], 7 fev. 2025. Disponível em: <<https://sampi.net.br/ovale/noticias/2883441/vale-do-paraiba/2025/02/onibus-tarifa-tecnica-e-m-sjc-chegara-a-r-846-entenda-o-que-e>>. Acesso em: 20 jun. 2025.

EMPRESA de ônibus de São José é vendida. **Folha de S.Paulo**, São Paulo, 8 jul. 2000. Caderno Vale. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/fsp/vale/vl0807200004.htm>>. Acesso em: 19 maio 2025.

ESTRABÃO. **Geografia**. Tradução de João Pedro Mendes. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2014. FLORENZANO, Maria Beatriz Borba. **O Mundo Antigo: Economia e Sociedade**. São Paulo: Brasiliense, 1982.

FORLIN, Luiz Gustavo; COSTA, Sandra Maria Fonseca da. Urbanização e segregação sócio-espacial na cidade de São José dos Campos-SP: o caso Pinheirinho. **Geosul**, Florianópolis, v. 25, n. 49, p. 123-140, jan./jun. 2010. Disponível em:

<<https://periodicos.ufsc.br/index.php/geosul/article/view/2177-5230.2010v25n49p123/14062>>. Acesso em: 08 abr. 2025.

G1. Justiça considera ponte estaiada ineficiente e condena prefeitura de São José dos Campos a fazer intervenções para melhorar trânsito; entenda. **G1**, 4 mar. 2024. Disponível em: <<https://g1.globo.com/sp/vale-do-paraiba-regiao/noticia/2024/03/04/justica-considera-ponte-e-staiada-ineficiente-e-condena-prefeitura-de-sao-jose-dos-campos-a-fazer-intervencoes-para-melhorar-transito-entenda.ghtml>>. Acesso em: 21 maio 2025.

G1. Prefeitura de São José dos Campos vai gastar R\$ 90 milhões em corredor viário que ligará regiões leste e sul. **G1**, 29 abr. 2020. Disponível em: <<https://g1.globo.com/sp/vale-do-paraiba-regiao/noticia/2020/04/29/prefeitura-de-sao-jose-dos-campos-vai-gastar-r-90-milhoes-em-corredor-viario-que-ligara-regioes-leste-e-sul.ghtml>>. Acesso em: 2 jun. 2025.

G1. São José dos Campos apresenta projeto do metrô de superfície. **G1**, 7 nov. 2012. Disponível em: <<https://g1.globo.com/sp/vale-do-paraiba-regiao/noticia/2012/11/sao-jose-dos-campos-apresenta-projeto-do-metro-de-superficie.html>>. Acesso em: 21 maio 2025.

G1. Uber se adequa às normas impostas pela prefeitura de São José dos Campos. **G1**, 29 jun. 2017. Disponível em: <<https://g1.globo.com/sp/vale-do-paraiba-regiao/noticia/uber-se-adequa-as-normas-impostas-pela-prefeitura-de-sao-jose.ghtml>>. Acesso em: 21 maio 2025.

GOMES, Celso. Prefeitura realiza pesquisa do transporte público 2024. **Prefeitura de São José dos Campos**, São José dos Campos, 3 abr. 2024. Disponível em: <<https://www.sjc.sp.gov.br/noticias/2024/abril/03/prefeitura-realiza-pesquisa-do-transporte-publico-2024/>>. Acesso em: 19 maio 2025.

HARVEY, David. **Para Entender O Capital**. São Paulo: Boitempo, 2013.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Censo Demográfico 2010**: características gerais da população, religião e pessoas com deficiência. Rio de Janeiro: IBGE, 2010. Disponível em: <<https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/educacao/9662-censo-demografico-2010.html?=&t=resultados>>. Acesso em: 16 maio 2025.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. 5. ed. Tradução de Rubens Eduardo Frias. São Paulo: Centauro, 2001.

LESSA, Simone N. A construção do polo regional do Vale do Paraíba: planejamento regional e ordenamento territorial de São José dos Campos. In: PAPALI, Maria A. (Coord.); ZANETTI, Valéria (Coord. e Org.). **Os Campos da Cidade**: São José Revisitada. São Paulo: Intergraf, 2008.

LIMA NETO, Vicente Correia; ORRICO FILHO, Rômulo Dante. **A governança metropolitana da mobilidade**: uma análise a partir dos estados. Rio de Janeiro: Ipea, 2015. (Texto para Discussão, n. 2151). Disponível em: <[https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/6486/1/td\\_2151.pdf](https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/6486/1/td_2151.pdf)>. Acesso em: 07 abr. 2025.

MARICATO, E. O "Minha Casa" é um avanço, mas segregação urbana fica intocada. Carta Maior, 2009. Disponível em: <<http://cartamaior.com.br/?/Editoria/Politica/O-Minha-Casa-e-um-avanco-mas-segregacao-urbana-fica-intocada/4/15160>>. Acesso em: 11 set. 2025.

MARX, Karl. **Manuscritos econômico-filosóficos de 1844**. Tradução de Mário Brodsky. São Paulo: Boitempo, 2008. MARX, Karl. **O capital**: crítica da economia política. Livro I. 4. ed. Tradução de Reginaldo Sant'Anna. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2013.

MIRANTE CAMBUÍ. **Residencial**. Mirante Cambuí, [s.d.]. Disponível em: <<https://mirantecambui.com.br/residencial/>>. Acesso em: 21 maio 2025.

MONCAU, Gabriela. 10 anos do Pinheirinho: memória está viva às vésperas de centenas de despejos agendados. **Brasil de Fato**, São Paulo, 22 jan. 2022. Disponível em: <<https://www.brasildefato.com.br/2022/01/22/10-anos-do-pinheirinho-memoria-esta-viva-as-vesperas-de-centenas-de-despejos-agendados/>>. Acesso em: 6 jun. 2025.

PESSOA, Paula. Prefeitura renova frota do transporte público. **Prefeitura de São José dos Campos**, São José dos Campos, 22 nov. 2024. Disponível em: <<https://www.sjc.sp.gov.br/noticias/2024/novembro/22/prefeitura-renova-frota-do-transporte-publico/>>. Acesso em: 19 maio 2025.

PREFEITURA DE SÃO JOSÉ DOS CAMPOS. Maior obra viária da história de São José, Via Cambuí é liberada. São José dos Campos, 31 mar. 2020. Disponível em: <<https://www.sjc.sp.gov.br/noticias/2020/marco/31/maior-obra-viaria-da-historia-de-sao-jose-via-cambui-e-liberada/>>. Acesso em: 21 maio 2025.

PREFEITURA DE SÃO JOSÉ DOS CAMPOS. **População — Governança**. São José dos Campos, 2025. Disponível em: <<https://www.sjc.sp.gov.br/servicos/governanca/populacao/>>. Acesso em: 19 maio 2025.

RIBEIRÃO PRETO. **Plano de Mobilidade Urbana**: Anexo 1. Ribeirão Preto: Prefeitura Municipal, 2019. Disponível em: <<https://www.ribeiraopreto.sp.gov.br/files/splan/planod/mobi-anexo-1.pdf>>. Acesso em: 6 jun. 2025.

SAES, Décio Azevedo Marques de. A questão da evolução da cidadania política no Brasil. **Estudos Avançados**, São Paulo, v. 15, n. 42, p. 379-410, ago. 2001. Disponível em: <<https://www.scielo.br/j/ea/a/4tXzWL8S6w3q59BHL4Pc99h/>>. Acesso em: 24 mar. 2025.

SAULE JR., Nelson. **Direito Urbanístico**: vias jurídicas das políticas urbanas. Porto Alegre: SAFe, 2007.

SÃO JOSÉ conclui hoje licitação do transporte. **Licitação.net**, 19 mar. 2008. Disponível em: <<https://www.licitacao.net/noticias/sao-jose-conclui-hoje-licitacao-do-transporte>>. Acesso em: 19 maio 2025.

SÃO JOSÉ DOS CAMPOS (Município). 2. Aspectos Demográficos. São José dos Campos: Prefeitura Municipal, 2016. Disponível em:

<[https://www.sjc.sp.gov.br/media/286760/2\\_aspectos\\_demograficos.pdf](https://www.sjc.sp.gov.br/media/286760/2_aspectos_demograficos.pdf)>. Acesso em: 10 maio 2025.

SÃO JOSÉ DOS CAMPOS (Município). Prefeitura anuncia benefícios dos ônibus elétricos para a população. São José dos Campos: Prefeitura Municipal, 19 mar. 2025. Disponível em: <<https://www.sjc.sp.gov.br/noticias/2025/marco/19/prefeitura-anuncia-beneficios-dos-onibus-eletricos-para-a-populacao/>>. Acesso em: 2 jun. 2025.

SÃO JOSÉ DOS CAMPOS (Município). **População**. São José dos Campos: Prefeitura Municipal, 2024. Disponível em: <<https://www.sjc.sp.gov.br/servicos/governanca/populacao/>>. Acesso em: 10 maio 2025.

SÃO JOSÉ DOS CAMPOS (Município). **Resultado – oficinas de diagnóstico**. São José dos Campos, 2014. 44 p. Relatório técnico. Disponível em: <<https://www.sjc.sp.gov.br/media/148069/resultado-oficinas-de-diagnostico.pdf>>. Acesso em: 19 maio 2025.

SÃO JOSÉ DOS CAMPOS (Município). Secretaria de Mobilidade Urbana. **Dados operacionais do transporte coletivo**. São José dos Campos: Prefeitura Municipal, 2025. Disponível em: <<https://www.sjc.sp.gov.br/servicos/governanca/portal-da-transparencia/dados-do-transporte-coletivo/dados-operacionais/>>. Acesso em: 11 maio 2025.

SÃO JOSÉ DOS CAMPOS (Município). Prefeitura Municipal. **Operação da Linha Verde**. São José dos Campos: Prefeitura Municipal, 2022. Disponível em: <<https://www.sjc.sp.gov.br/servicos/mobilidade-urbana/linha-verde/operacao-da-linha-verde/>>. Acesso em: 22 maio 2025.

SÃO JOSÉ DOS CAMPOS (Município). **Diagnóstico preliminar**. São José dos Campos, 2014. 64 p. Relatório técnico. Disponível em: <[https://www.sjc.sp.gov.br/media/148067/diagnostico\\_preliminar.pdf](https://www.sjc.sp.gov.br/media/148067/diagnostico_preliminar.pdf)>. Acesso em: 19 maio 2025.

SÃO JOSÉ DOS CAMPOS (SP). Análise de resultados de oferta e demanda. In: **Mobilidade do Futuro: um Modelo Disruptivo para São José dos Campos**. São José dos Campos: Prefeitura Municipal, [s.d.]. Disponível em: <<https://www.sjc.sp.gov.br/media/148072/analise-de-resultados-de-oferta-demanda.pdf#page=40.78>>. Acesso em: 22 jun. 2025.

SÃO JOSÉ DOS CAMPOS (SP). Ocupação urbana. In: SÃO JOSÉ DOS CAMPOS. **6. Ocupação urbana**. São José dos Campos: Prefeitura Municipal, [s.d.] (aprox. 2016). Disponível em: <[https://www.sjc.sp.gov.br/media/286742/6\\_ocupacao\\_urbana.pdf](https://www.sjc.sp.gov.br/media/286742/6_ocupacao_urbana.pdf)>. Acesso em: 22 jun. 2025.

SÃO JOSÉ DOS CAMPOS (SP). Transporte coletivo. In: **Mobilidade urbana – serviços**. São José dos Campos: Prefeitura Municipal, [s.d.]. Disponível em: <<https://www.sjc.sp.gov.br/servicos/mobilidade-urbana/transporte-coletivo/>>. Acesso em: 22 jun. 2025.

SÃO JOSÉ DOS CAMPOS (Município). PREFEITURA MUNICIPAL. **SJC é destaque em encontro internacional sobre mobilidade**. São José dos Campos, 10 set. 2015. Disponível

em: [https://servicos.sjc.sp.gov.br/arquivonoticias/noticia.aspx?noticia\\_id=21909](https://servicos.sjc.sp.gov.br/arquivonoticias/noticia.aspx?noticia_id=21909). Acesso em: 2 out. 2025.

SILVA, José. **Vazios urbanos e habitação**. São José dos Campos, 2010. Disponível em: [https://www.sjc.sp.gov.br/media/288504/4\\_vazios\\_urbanos.pdf](https://www.sjc.sp.gov.br/media/288504/4_vazios_urbanos.pdf). Acesso em: 22 jun. 2025.

VASCONCELLOS, Eduardo A. Mobilidade urbana em Curitiba - os limites do sonho. **Revista dos Transportes Públicos - ANTP**, [s.l.], n. 1, p. 7-17, jan./abr. 2019. Disponível em: <https://files.antp.org.br/2019/4/10/rtp151-2.pdf>. Acesso em: 21 jun. 2025.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de; CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de; PEREIRA, Rafael Henrique Moraes. **Transporte e mobilidade urbana**. Brasília, DF: IPEA, 2011. Disponível em: [https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/1373/1/TD\\_1552.pdf](https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/1373/1/TD_1552.pdf). Acesso em: 20 jun. 2025.

VITRÚVIO. **De Architectura**. Tradução de Márcio José Justino. São Paulo: Edusp, 2007.

WORLD RESOURCES INSTITUTE (WRI). **Sobre o WRI Brasil**. [S.l.]: WRI Brasil, [2025]. Disponível em: <https://www.wribrasil.org.br/sobre>. Acesso em: 19 maio 2025.