

Trabalho de Graduação
Curso de Graduação em Geografia

REGIÃO E REGIONALIZAÇÃO: ESTUDO DA REGIÃO METROPOLITANA DO
VALE DO PARAÍBA E LITORAL NORTE

Jéssica Marson Maria

Prof. Dr. Fabrício Gallo

Rio Claro (SP)

2016

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

JÉSSICA MARSON MARIA

REGIÃO E REGIONALIZAÇÃO: ESTUDO DA REGIÃO
METROPOLITANA DO VALE DO PARAÍBA E LITORAL
NORTE

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

2016

914-919 Maria, Jéssica Marson
M332r Região e regionalização: estudo da região metropolitana
do Vale do Paraíba e Litoral Norte / Jéssica Marson Maria. -
Rio Claro, 2016
42 f. : il., figs., mapas

Trabalho de conclusão de curso (bacharelado - Geografia)
- Universidade Estadual Paulista, Instituto de Geociências e
Ciências Exatas
Orientador: Fabrício Gallo

1. Geografia regional. 2. Processo de regionalização. I.
Título.

JÉSSICA MARSON MARIA

REGIÃO E REGIONALIZAÇÃO: ESTUDO DA REGIÃO
METROPOLITANA DO VALE DO PARAÍBA E LITORAL
NORTE

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

Fabício Gallo (orientador)

Silvia A. G. Ortigoza

Angelita Matos Souza

Rio Claro, 28 de janeiro de 2016.

Assinatura do(a) aluno(a)

assinatura do(a) orientador(a)

AGRADECIMENTOS

Agradeço aos meus pais, Celio e Neusa, e meus irmãos, Guilherme e Rodrigo, por todo o apoio, dedicação e incentivo que me deram ao longo de todos os meus anos de estudos. Agradeço também meu namorado, Henri, pelo companheirismo e paciência ao longo destes anos, por compreender minhas ausências, pelos incentivos e apoio.

Agradeço aos professores da Unesp Rio Claro, em especial a Professora Andréia Medinilha Pancher, pela oportunidade que me deu no projeto de extensão e pelo carinho e incentivo que sempre recebi de sua parte, e também o Professor Fabrício Gallo, por ter acreditado em minhas ideias, pelo apoio e orientação que permitiu o desenvolvimento deste trabalho.

Agradeço também minha amiga Lilian, uma das melhores pessoas que conheci nesta cidade, que ao longo de toda a graduação me auxiliou, esteve ao meu lado desde o primeiro dia, e tenho certeza que estará sempre.

Enfim, muito obrigada a todos que acreditaram em mim, me apoiaram e me incentivaram a chegar até aqui!

Resumo: A partir da Constituição Federal de 1988, a criação e organização de regiões metropolitanas (RMs) tornou-se responsabilidade dos governos estaduais, e cada um destes entes federativos realiza o processo de regionalização de acordo com seus próprios critérios e métodos, os quais não possuem a devida clareza. No estado de São Paulo, há atualmente, 5 RMs: RM de São Paulo, Baixada Santista, Campinas, Sorocaba, e a do Vale do Paraíba e Litoral Norte (RMVale-LN), sendo esta última, a área de estudo deste trabalho. Localizada estrategicamente entre as duas maiores metrópoles brasileiras, São Paulo e Rio de Janeiro, a RMVale-LN conta com ampla estrutura viária, industrial e de serviços, criada em 2012 engloba os 39 municípios que pertenciam anteriormente a região administrativa de São José dos Campos. Estes municípios apresentam realidades locais diversas, há desigualdades intraregionais que evidenciam que o processo de metropolização considera interesses de agentes externos e não de fato as realidades municipais, se o local é de fato metropolitano. Este processo de metropolização da região altera as dinâmicas administrativas municipais, pois as prefeituras precisam se adaptar burocraticamente e na prática cotidiana a este novo instrumento, dotado de Agência, Conselhos e Fundo exclusivo, que se constitui a RM. Buscando compreender estas mudanças locais, bem como os agentes e interesses envolvidos neste processo de regionalização crescente no estado de São Paulo, este trabalho foi desenvolvido.

Palavras- chaves: Região Metropolitana. Vale do Paraíba. Litoral Norte. Regionalização

Abstract: From the 1988 Federal Constitution, the creation and organization of metropolitan regions became the responsibility of the state governments, and each of these federal entities performs the regionalization process according to their own criteria and methods, which have not due clarity. In São Paulo, there are currently five metropolitan areas: metropolitan regions of RM de São Paulo, Santos, Campinas, Sorocaba, and the Vale of Paraíba and Litoral Norte (RMVale-LN), the latter being, the study area of this work. Strategically located between the two major Brazilian cities, São Paulo and Rio de Janeiro, the RMVale-LN has extensive road infrastructure, manufacturing and services, created in 2012 encompasses 39 municipalities that previously belonged to the administrative region of São José dos Campos. These municipalities have different realities, there intraregional inequalities that show that the process of becoming cities consider interests of external actors and not in fact the municipal realities, if the location is actually underground. This process metropolization the region alters the place administrative dynamic, because place governments must adapt bureaucratically and in everyday practice to this new instrument, endowed Agency, advice and unique Fund, which

constitutes the metropolitan regions. Trying to understand these place changes as well as the actors and interests involved in this growing regionalization process in the state of São Paulo, this study was conducted.

Key-words: Metropolitan Region. Vale do Paraíba. Litoral Norte. Regionalization

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	7
CAPÍTULO 1 – BREVE TEORIZAÇÃO SOBRE OS PROCESSOS DE REGIONALIZAÇÃO ...	8
CAPÍTULO 2 – OS PROCESSOS DE METROPOLIZAÇÃO.....	11
CAPÍTULO 3 – A FORMAÇÃO DA REGIÃO METROPOLITANA DO VALE DO PARAÍBA E LITORAL NORTE.	16
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	35
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	37

Introdução

O conceito de região se faz presente ao longo da história do pensamento geográfico, apresentando-se polissêmico desde sua origem, e até hoje não se tem um consenso acerca de sua definição. Visto a complexa e extensa discussão existente sobre a temática, não cabe a este trabalho esgotar tal assunto, sendo aqui apresentado, para fim de contextualização do debate a ser desenvolvido, um breve resgate das principais ideias sobre o conceito, apresentadas em diferentes correntes geográficas.

O termo região, de origem do latim *regere* se faz presente desde o Império Romano, estando relacionado a diversidade territorial e a centralidade do poder (GOMES, 2003). Na geografia, região ganha destaque “ao longo das primeiras décadas do século XX” (COSTA, 2010, p. 31) a partir das ideias do geógrafo francês Vidal de La Blache, para o qual “a região é uma realidade concreta” (GOMES, 2003, p.57) que existe independentemente da ação do pesquisador.

No mesmo período, o também geógrafo Richard Hartshorne, formula seu conceito de região, contrariando a visão “vidaliana”, compreende a região como “um produto mental, uma forma de ver o espaço” (idem, p.59), observa-se que ideias formuladas em um mesmo período já não apresentam consenso, ou seja, na geografia clássica o conceito de região já nasce polissêmico, ou como definido por Costa (2010) “a região já nasce fadada a idas e vindas, desconstruções e reformulações” (p.37).

Nos anos 1950 e 1960 estas conceituações clássicas entram em crise, a partir de rediscussão do conceito de região sobre uma perspectiva da geografia quantitativa, pela qual a classificação será a tipologia adotada, suprimindo-se a diferenciação até então valorizada. Define-se, em momento de crescente urbanização, duas principais classificações: regiões homogêneas¹ e regiões funcionais².

Contrapondo-se a esta perspectiva quantitativa, uma nova conceituação é apresentada pela geografia crítica marxista, para qual a região tem “sua construção a partir de práticas

¹ Espaços contínuos em que as partes apresentam maior semelhança econômica entre si do que com as regiões adjacentes.

² Espaço contínuo heterogêneo cujas partes mantem maior relação de complementariedade entre si e com a cidade polo do que com as regiões vizinhas.

sociais específicas” (COSTA, 2010, p.53) ou ainda, se apresenta de acordo com padrões desiguais de acumulação. (GOMES, 2003).

Em meados dos anos 1970, a geografia humanista retoma o conceito de região proposto por La Blache, revalorizando-se como um espaço vivido. Entretanto, não há o abandono das conceituações formuladas ao longo do processo histórico, cada corrente geográfica abordará o conceito de região de forma diferenciada, como apresentado por Theis e Galvão (2012) “o conceito de região (...) passa a ser difundido a partir da obra de Paul Vidal de La Blache (...) e cada uma das correntes internas a geografia (...) formulou sua própria e correspondente concepção de região” (p.63).

Uma visão mais contemporânea, tendo este histórico como base, indica que “há sempre uma proposição política, vista sob um ângulo territorial” (GOMES, 2003, p.72) quando se trata de região, sendo esta o local de embate entre a autonomia e o poder central. Verifica-se, portanto, que não apenas o conceito, mas o recorte regional é envolto de complexidade e polissemia, desta forma, o processo de regionalização traz consigo as multiplicidades existentes no debate regional.

Capítulo 1 – Breve teorização sobre os processos de regionalização

A regionalização, derivada do conceito polissêmico região, é envolta de disputa de interesses e falta de clareza metodológica.

Em busca de maior clareza metodológica, Ribeiro (2004) apresenta o processo de regionalização a partir de duas análises, como fato e como ferramenta. Independente do modo com que se constitui, é importante considerar que esse processo envolve criação e institucionalização de regiões, articulando horizontalidades e verticalidades em uma mesma localidade, não possuindo, portanto, neutralidade.

A regionalização como fato está “vinculada aos jogos dinâmicos da disputa de poder (...) envolve as condições historicamente construídas da reprodução social.” (RIBEIRO, 2004, p. 195). Ou seja, neste processo, a formação regional independe das ações hegemônicas do presente, é fruto de um processo, de uma construção histórica na qual prevalecem as *solidariedades orgânicas* (SANTOS, 2002). Esta regionalização compreende a apropriação, de fato, do território por diferentes agentes, os quais tem interesses e poderes de diferentes intensidades, assim, menos frequentemente se tem este processo institucionalizado, pois

regionalizar requer o poder de criar e institucionalizar regiões, e cada vez de modo mais amplo se verifica o aumento do poder de agentes hegemônicos neste processo.

Desta forma, prevalece a regionalização como ferramenta, processo conduzido pelo Estado, visando criar “entidades novas cujas fronteiras, orgânica interna e competências são por ele definidas” (AMARAL, 2002, p. 134), em outras palavras, conforme apresentando por Couto (2009), em conformidade com Ribeiro (2004), “a regionalização como ferramenta possui a mão forte do Estado como principal agente planejador” (p.155). Prevalece neste processo, *solidariedades organizacionais* (SANTOS, 2002), com forte influencia de verticalidades sobre um “processo de natureza política-normativa” (SANTOS e ARROYO, 1997, p.59).

O ordenamento territorial, a partir da regionalização, deveria minimizar desigualdades e promover o desenvolvimento nacional (BALBIM e CONTEL, 2013), mas o que se efetiva na realidade, é um processo de regionalização como instrumento de interesses hegemônicos, políticos, e, sobretudo econômicos.

Assim, como a região apresenta variação de seu conceito conforme a corrente geográfica e o momento histórico, o processo de regionalização acompanha estas alterações, sendo realizado conforme os interesses primordiais de cada período. Na atualidade, o processo moderno de regionalização considera a indústria como “elemento constitutivo determinante” (MOURA, 2008, p.10), além de Moura (e em distintas épocas), outros autores como Geiger (1969), Sposito (2007) e Nobre (2002), apresentam a relação direta entre o processo de regionalização e o desenvolvimento industrial, em especial no estado de São Paulo.

A partir dos anos 1970, ocorre a desconcentração industrial da Região Metropolitana de São Paulo, “outras cidades passam a desenvolver atividades, até então, praticamente exclusivas da cidade de São Paulo” (LENCIONI, 2003, p.465) decorrente do deslocamento das indústrias para o interior do estado, sobretudo para as regiões de Campinas, São José dos Campos e Sorocaba (áreas que atualmente se constituem em Regiões Metropolitanas), seguindo eixos de desenvolvimento³. É importante destacar que este deslocamento da indústria para o interior não representa uma novidade, “o novo está na importância industrial que assume o interior paulista” (idem, p.466), importância esta que se intensificou ao longo

³ Eixos de desenvolvimento implicam na existência de infraestrutura de comunicação, energia e, sobretudo, rodoviária.

dos anos e as regiões que mais receberam as unidades fabris são, hoje, classificadas como metropolitanas.

Este espraiamento territorial da indústria paulista alterou os espaços, houve uma intensificação da industrialização e o ordenamento territorial para atender as necessidades das empresas, sobretudo as de grande porte, pois são estas “que tem capacidade de induzir mudanças (...). Elas têm influencia política suficiente para induzir o desenvolvimento de condições gerais ao seu funcionamento” (idem, p. 469), há uma distribuição de infraestrutura, as quais são implantadas para atender o sistema capitalista, a expansão das atividades produtivas e de acumulação.

“Se, de um lado, esse processo de concentração significou alterações no interior, significou, também, profundas transformações urbanas expressas na constituição de uma metrópole cada vez mais ampliada e expandida que, ao mesmo tempo que se adensa e expande sua verticalização, se estende territorialmente metropolizando espaços” (idem, p.467)

Esta expansão do poder da metrópole se dá, sobretudo, pela Cisão Territorial entre a produção e a gerência, que se caracteriza por dispersar as unidades fabris pelo território, e ao mesmo tempo manter a gestão empresarial centrada na metrópole, a cidade de São Paulo mantém e amplia sua primazia, sua centralidade de controle do capital industrial, financeiro e os centros de poder, “a estratégia de cisão territorial é um aspecto da centralização de capital” (idem, p.474) e depende, para sua efetivação, de estruturas básicas, sobretudo a constituição de redes e desta forma, sendo a infraestrutura um atrativo e uma consequência do processo de industrialização, e concomitantemente, de regionalização, há o reforço de *zonas luminosa* em detrimento das *zonas opacas*⁴ (SANTOS, 1997) existentes no território, fortalecendo o desigual desenvolvimento industrial, econômico e social no estado.

Estas características são a base para a delimitação de “uma porção contínua e relativamente estável no espaço” (HAESBAERT, 1999, p. 19), de modo que “não há regionalização sem desenvolvimento industrial” (GEIGER, 1969, p.11).

Assim, apesar de critérios e metodologias pouco claras e objetivas, nota-se que um dos aspectos considerados no processo de regionalização é a industrialização. Evidencia-se o fortalecimento das áreas industriais paulistas, regiões que hoje são consideradas como

⁴ Segundo Santos (1997, p. 51-52) “do ponto de vista da composição quantitativa e qualitativa dos subespaços (aportes da ciência, da tecnologia e da informação), haveria áreas de densidade (zonas "luminosas"), áreas praticamente vazias (zonas "opacas") e uma infinidade de situações intermediárias estando cada combinação à altura de suportar as diferentes modalidades do funcionamento das sociedades em questão.

metropolitanas, institucionalização esta, que poderá agravar a desigualdade existente entre estas áreas e as demais do estado, sendo a metropolização considerada “no modelo de desenvolvimento proposto, uma diretriz de regionalização como referencial para a formulação das políticas públicas” (RESCHILIAN, 2012, p.9), ou seja, a metropolização se constitui numa forma de ordenar, planejar e desenvolver o território, mesmo que no interior das regiões metropolitanas sejam englobados municípios que não apresentam caráter metropolitano. Desta forma, a regionalização apresenta-se como um instrumento para o Estado, que lhe permite ampliar limites e defender interesses, em especial na institucionalização de Regiões Metropolitanas (RMs).

Capítulo 2 – Os processos de metropolização

O processo de criação e organização de Regiões Metropolitanas (RMs) que anteriormente era vinculado à União tornou-se, a partir da Constituição Federal de 1988, ação delegada aos entes estaduais. Assim, “a possibilidade de implantação de regiões metropolitanas no Brasil tem sido compreendida como uma ferramenta estadual visando a formulação de uma política de desenvolvimento regional” (FIRKOWSKI, 2013, p.41), visto que cada estado possui autonomia para a definição de suas RMs, sem ser apresentado, com a devida clareza e objetividade, os critérios envolvidos neste processo.

A ampliação de agentes, e interesses, no processo de metropolização acarretou em elevação no número de RMs brasileiras, atualmente existem 62, e deste número 5 são paulistas: RMs da Grande São Paulo, da Baixada Santista, de Campinas, de Sorocaba e do Vale do Paraíba e Litoral Norte (esta última, foco desta pesquisa).

Cada institucionalização de RM envolve variados e complexos interesses, sendo observado que “existe pouca transparência acerca dos critérios utilizados para justificar a inclusão ou exclusão de um município nos perímetros metropolitanos” (BRANCO; PEREIRA e NADALIN, 2013, p. 120), com isso, é importante ressaltar novamente a impossibilidade de neutralidade no processo de regionalização, pois envolve ideologia e ações político-administrativas, sendo cada vez mais forte a influência de agentes privados nas políticas públicas. Conforme aponta Monteiro (2007)

“Não podemos mais continuar considerando o planejamento como produto da razão, consciência e seriedade de seu formulador, - como um processo neutro e mediador dos conflitos, mas sim como resultado dos interesses de quem o

promove. Na realidade, é um instrumento que pode ser manipulado diferentemente de acordo com quem detém “as suas rédeas””. (p. 47)

Instrumento este que a partir das ações governamentais expressam de modo cada vez mais amplo a influência dos interesses hegemônicos, assim a criação de RMs (e com ela o planejamento), perdem “a sua racionalidade técnica, expressando, em sua racionalidade e em sua técnica, os interesses hegemônicos” (RIBEIRO, 2007, p. 58).

No estado de São Paulo, pode-se considerar que atualmente a metropolização é um processo de interesses, que beneficia agentes e favorece municípios, visto que ao serem definidos como metropolitanos têm “ acesso a fundos especiais (e exclusivos) dos quais podem pleitear verbas públicas estaduais” (GALLO, 2013, p. 6953), o acesso a estes fundos metropolitanos, bem como a participação em Conselhos de Desenvolvimento e Consultivos e institucionalização de uma Agência Metropolitana da região, são aspectos que caracterizam alguns dos benefícios que os municípios adquirem com a institucionalização de uma RM . Conjuntamente com os benefícios, a ampliação deste processo decorre do fato de a metropolização ser, na visão governamental atual, pautada em “uma forma de gestão compartilhada do Estado (...) e possibilidades de gerar ao menos no discurso, políticas de integração regional e intermunicipal” (RESCHILIAN, 2012, p.12), ou seja, é sinônimo de desenvolvimento e planejamento, os quais muitas vezes sendo uma ação verticalizada fruto de interesses externos, não coincidem com a lógica e gestão local, assim, apesar da existência de interesses e problemas comuns aos municípios, ainda se tem a “ausência de mecanismos claramente definidos de gestão metropolitana” (idem, p.17).

Esta falta de clareza de gestão pode estar relacionada a falta de transparência que se tem quanto aos critérios e metodologias utilizados para a criação de RMs, e diante de tais problemáticas é urgente a retomada do debate e das pesquisas sobre a política nacional para as áreas metropolitanas, e em meio a esta questão, destaca-se o Estatuto das Metrôpoles, aprovado e sancionado em janeiro de 2015 pela Lei 13.089.

Este Estatuto representa um avanço no debate das áreas metropolitanas no âmbito nacional, mas tem limitações que impossibilitam uma efetiva “construção da governabilidade das nossas metrôpoles diante da evidente situação de fragmentação política presente nesses relevantes territórios.” (RIBEIRO; JUNIOR e RODRIGUES, 2015). O foco da legislação está na governança interfederativa e nas funções de interesse comum, não se considera as questões

metropolitanas específicas e legítimas às RMs definidas pelas “imprecisas e equivocadas definições das leis estaduais” (idem), sendo a estes entes mantida a criação de RMs.

“Os Estados, mediante lei complementar, poderão instituir regiões metropolitanas e aglomerações urbanas, constituídas por agrupamento de Municípios limítrofes, para integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum.” (BRASIL, 2015).

O Estatuto a busca as “bases da legitimação funcional da condição de aglomerado urbano metropolitano” (RIBEIRO; JUNIOR e RODRIGUES, 2015), mas não define critérios funcionais para identificar os municípios que efetivamente possam ser considerados metropolitanos, a partir de relações de interdependências. Conjuntamente, apresenta-se uma breve conceituação de RM e metrópole, RM corresponde a “aglomeração urbana que configure uma metrópole” (BRASIL, 2015) e por sua vez, metrópole é definida como “espaço urbano com continuidade territorial que, em razão de sua população e relevância política e socioeconômica, tem influência nacional ou sobre uma região que configure, no mínimo, a área de influência de uma capital regional.” (idem), entretanto, não se exige que os estados atendam completamente estes conceitos instituídos pelo Estatuto, devem apenas observá-los para a criação de novas regiões ou aglomerados urbanos, enquanto que as RMs definidas em períodos anteriores, sem nenhum critério claro, não necessitam de redefinição e tendem a “permanecer absolutamente ineficazes na promoção de uma gestão metropolitana cooperativa” (RIBEIRO; JUNIOR e RODRIGUES, 2015), visto que nem todos os municípios englobados em uma RM são de fato metropolitanos.

Compreende-se desta forma, que há desafios a serem superados para que se estruture um sistema de administração metropolitana no Brasil, sendo que dois são destacados por Ribeiro, Junior e Rodrigues (2015): i) os debates em torno do “localismo” (devido a autonomia municipal a gestão de territórios conturbados é dificultada) e ii) a manutenção da responsabilidade de criação de RMs ser dos entes estaduais, fato este que gera uma “heterogeneidade nas definições e critérios adotados na constituição das mesmas pelo território nacional, dificultando a elaboração de uma política nacional voltada para estas áreas”.

Assim, apesar de se constituir num avanço quanto a questão metropolitana no cenário nacional, o Estatuto das Metrôpoles não abrange, nem soluciona toda a problemática envolvida neste processo de metropolização, o qual continua a ser efetivada pelos estados, dificultando a realização de políticas, metas e planejamento por parte do governo federal,

ainda “requer-se uma política que considere as diversidades entre estas áreas, assim como as disparidades intrametropolitanas”. (KLINK, 2013, p.106), disparidades estas que podem ser fortalecidas ou amenizadas no processo metropolitano.

Em meio a existência destas disparidades intrametropolitanas, a região foco desta pesquisa, RM do Vale do Paraíba e Litoral Norte, se enquadra de forma evidente neste aspecto, visto que os 39 municípios nesta RM englobados apresentam características econômicas e sociais diversas, as quais se sobressaem neste processo de metropolização que expande a área da macrometrópole paulista.

A Macrometrópole é constituída por 173 municípios, abrange as RMs de São Paulo, Baixada Santista, Campinas, Sorocaba e Vale do Paraíba e Litoral Norte, além dos Aglomerados Urbanos de Jundiaí e Piracicaba, e as Microrregiões de São Roque e Bragança Paulista (ver figura 1). Além de sua extensão territorial, a importância da Macrometrópole decorre da concentração de aproximadamente 82 % do PIB estadual, 74 % da população e contar com 2 importantes portos e 22 Aeroportos, segundo dados divulgados pela Emplasa (2012), “configura como o sistema urbano mais importante do país (...) trata-se do maior e mais complexo sistema de cidades do país” (CUNHA *et. al*, 2013, p. 435)

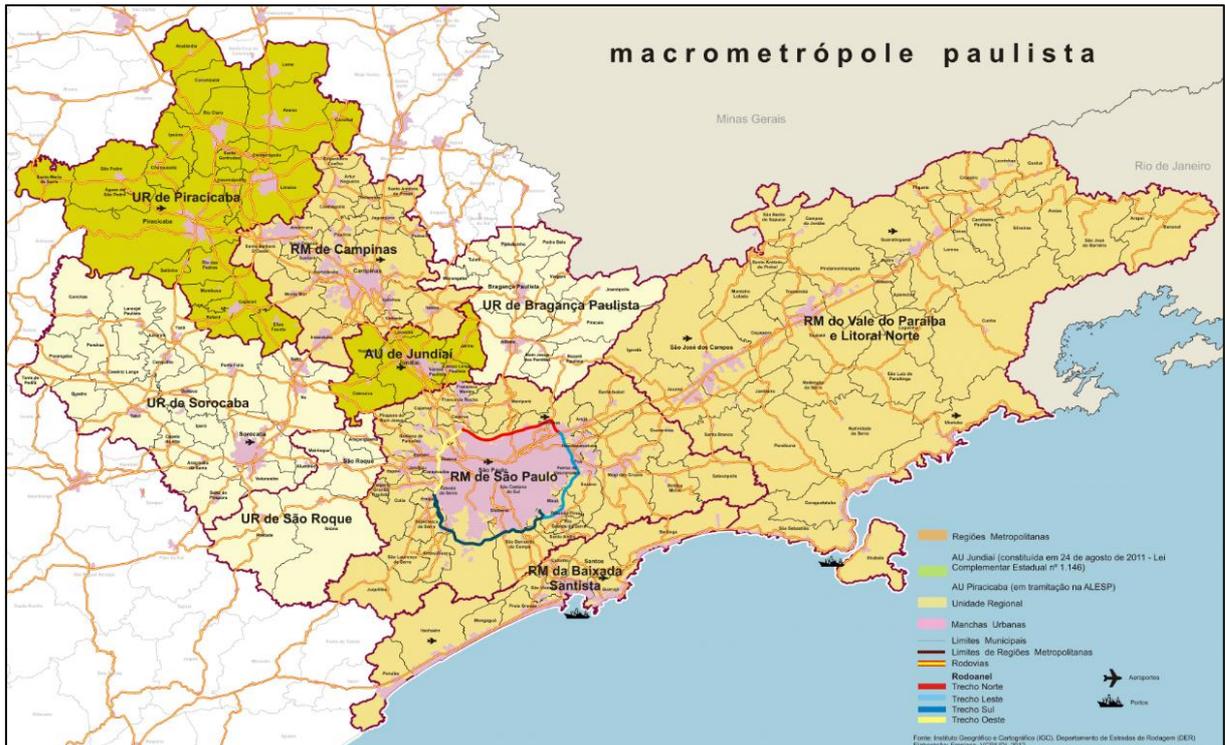


Figura 1: Macrometrópole Paulista

Fonte: Emplasa (2012)

Tal sistema “pode ser entendido cada vez mais, como a consolidação do espaço econômico atual” (ASQUINO, 2010, p. 84), que surgiu ao redor da metrópole São Paulo e se expande pelas áreas mais urbanizadas do estado, formando uma mancha urbana, que concentra desenvolvimento tecnológico, industrial, econômico e ao mesmo tempo inúmeros problemas. E como forma de buscar soluções a problemas comuns há o desenvolvimento do Plano de Ações da Macrometrópole Paulista (PAM), criado para planejar a “gestão de políticas públicas nesse território estratégico e para garantir a continuidade da posição de liderança econômica no Estado de São Paulo” (EMPLASA, 2013), através do desenvolvimento das potencialidades e superação das problemáticas regionais atuais.

O Desenvolvimento deste Plano se dá a partir da identificação das potencialidades, que devem ser aproveitadas, e os problemas, que se deseja reverter, o que ocorre através da ação pelos Eixos Estratégicos definidos com base nos diagnósticos realizados, os eixos são: I) Conectividade territorial e competitividade econômica; II) Coesão territorial e urbanização inclusiva e III) Governança metropolitana. Verifica-se que as ações focalizam questões econômicas e de governança, pautando projetos a serem desenvolvidos e avaliados ao longo de todo o período estipulado, até 2040.

Capítulo 3 – A formação da Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte.

A região do Vale do Paraíba e Litoral Norte, historicamente, apresentou amplo crescimento econômico no período da cultura cafeeira, com o declínio desta, a região somente voltou a ganhar importância a partir dos anos 1970 com o processo de deslocamento das indústrias da RM de São Paulo (RMSP) para municípios do Vale do Paraíba, sobretudo os situados mais próximos a capital, na região de São José dos Campos. Desta forma, esta área apresentou, e apresenta, forte crescimento econômico vinculado a indústria e setores de tecnologias, em especial, ao longo do eixo da rodovia Eurico Gaspar Dutra (Via Dutra) que corresponde ao “grande eixo de desenvolvimento que atravessa [a região], unindo São Paulo ao Rio de Janeiro” (GOMES, 2003, p. 1), assim, os municípios que apresentam localização privilegiada, com acesso rodoviário amplo, tornaram-se destinos de diversos investimentos, enquanto municípios que apresentaram seu auge no período ferroviário e cafeeiro, “as cidades mais oriental da região, tornam-se estagnadas” (idem, p.3).

Diante deste contexto, ao longo da história, e atualmente, verifica-se ampla diversidade econômica intraregional, sendo que a região

“destaca-se nacionalmente por intensa e diversificada atividade econômica (...) a produção industrial é altamente desenvolvida, predominando os setores automobilístico, aeronáutico, aeroespacial e bélico nos municípios localizados no eixo da Rodovia Presidente Dutra, as atividades portuárias e petroleiras no Litoral Norte e o turismo na Serra da Mantiqueira, litoral e cidades históricas. A região caracteriza-se, ainda, por importantes reservas naturais, como as Serras da Mantiqueira, da Bocaina e do Mar e pelas fazendas de valores histórico e arquitetônico.” (EMPLASA, 2012, p.20)

Apesar deste cenário econômico tão distinto, todos os municípios foram englobados em uma única RM (ver figura 2), a qual, segundo o governo estadual objetiva “unir esforços para dar mais condições a essa região de servir melhor o Estado de São Paulo e o País.” (idem, p.13), bem como de possibilitar que os municípios de economias menos desenvolvidas tenham a oportunidade de se integrar ao processo de desenvolvimento regional. (idem, p.19)

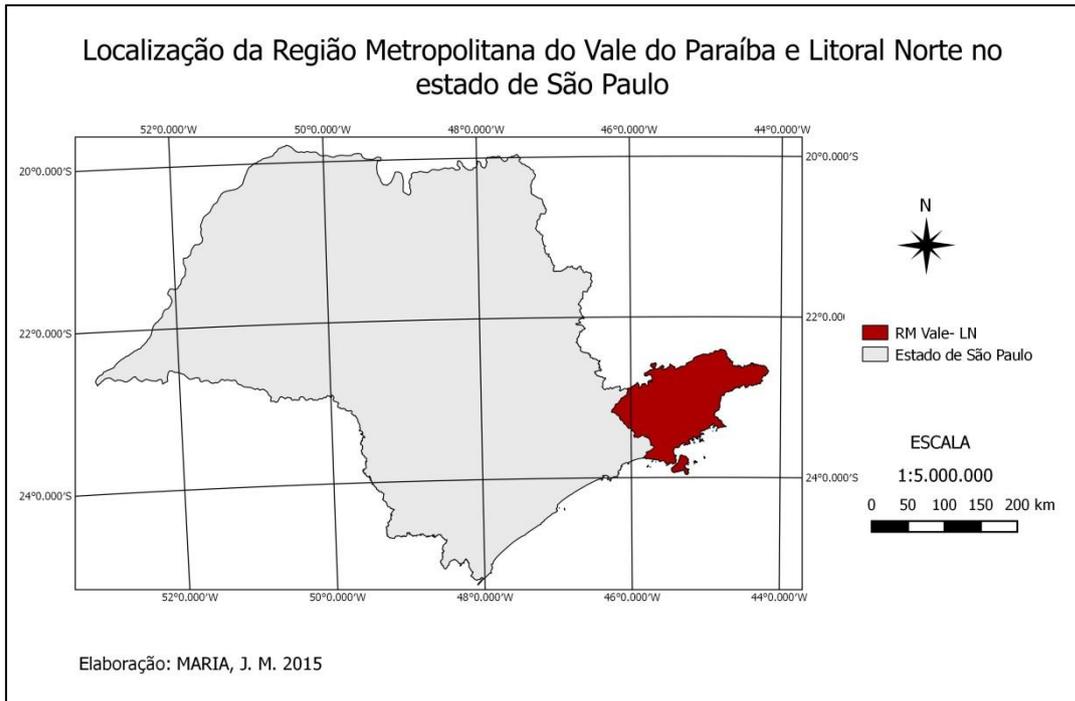


Figura 2: Localização da Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte no estado de São Paulo

Assim, a RM do Vale do Paraíba e Litoral Norte (RMVale-LN) que teve sua criação proposta pelo Projeto de Lei Complementar n. 66, de 2011, e sua efetiva criação em 2012 através da Lei Complementar n. 1166, de 2012, já nasce grande e envolta de interesses. A metropolização abrange os 39 municípios da área do Vale do Paraíba e Litoral Norte Paulista, os quais se mantiveram subdivididos nas 5 sub-regiões realizadas na definição da Região Administrativa de São José dos Campos. Tais sub-regiões são organizadas por numeração e nomeadas de acordo com o município de destaque sub-regional, ou seja, a metrópole (sub)regional, com exceção da sub-região 5, a qual faz referência a sua localização, a saber as sub-regiões são: i) Sub-região de São José dos Campos (sub-região 1): abrange os municípios de Igaratá, Jacareí, Santa Branca, Paraibuna, Jambuí, Caçapava, São José dos Campos e Monteiro Lobato; ii) Sub-região de Taubaté (sub-região 2): compreende São Bento do Sapucaí, Campos do Jordão, Santo Antônio do Pinhal, Pindamonhangaba, Tremembé, Taubaté, Lagoinha, Redenção da Serra, São Luiz do Paraitinga e Natividade da Serra; iii) Sub-região de Guaratinguetá (sub-região 3): abrange os municípios de Potim, Roseira, Aparecida, Guaratinguetá, Piquete, Lorena, Canas, Cachoeira Paulista e Cunha; iv) Sub-região de Cruzeiro (sub-região 4): compreende Cruzeiro, Lavrinhas, Queluz, Silveiras, Areias, São José do Barreiro, Arapeí e Bananal; v) Sub-região do Litoral Norte (sub-região 5)

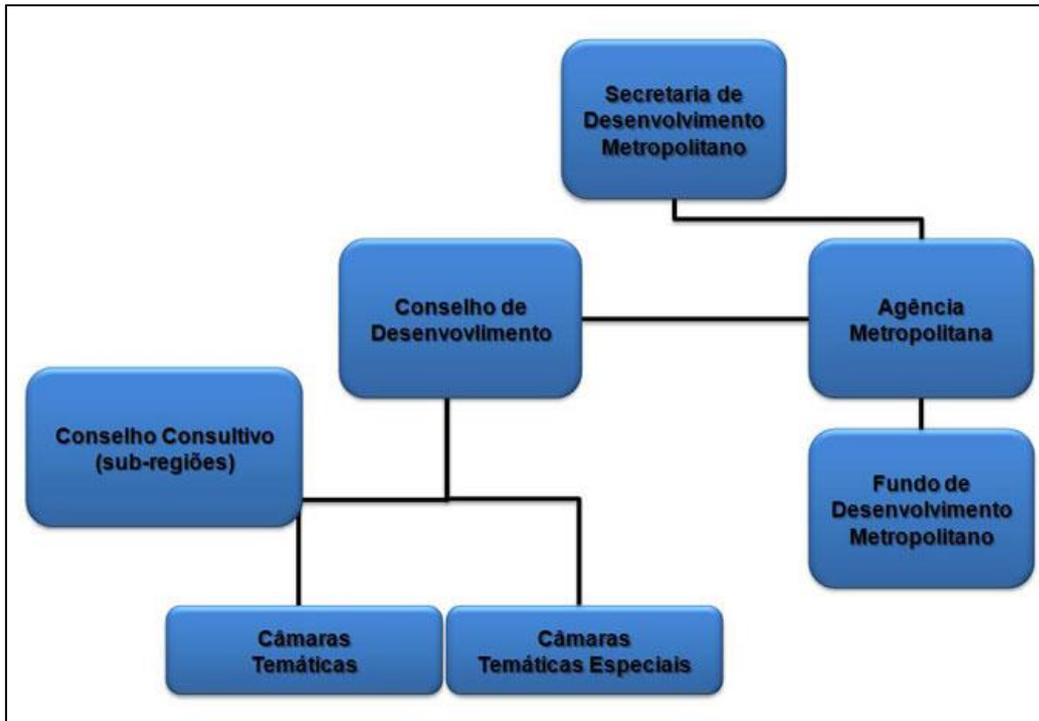


Figura 4: Organograma de Região Metropolitana

Fonte:

Emplasa

(2013)

<http://www.emplasa.sp.gov.br/emplasa/conselhos/ValeParaiba/conselhos.asp>

O Conselho de Desenvolvimento, órgão colegiado, de caráter normativo e deliberativo, é composto pelos prefeitos de cada um dos municípios da RM, representantes do governo estadual “designados pelo Governador do Estado, a partir de indicações das Secretarias a que se vincularem as funções públicas de interesse comum” (CONSELHO, 2012), e por dois representantes do Poder Legislativo Estadual, atualmente estes últimos representantes são deputados da região, Hélio Nishimoto, com sede eleitoral em São José dos Campos, e Padre Afonso, de Taubaté. Este Conselho tem como atribuição:

- “I - Deliberar sobre planos, projetos, programas, serviços e obras a serem realizados com recursos financeiros do Fundo de Desenvolvimento da Região Metropolitana do Vale da Paraíba e Litoral Norte, a que se refere o artigo 21 desta lei complementar;
 - II - Estabelecer indicadores de desempenho, metas e prazos a serem atingidos para o bom exercício de suas funções;
 - III - Outras atribuições de interesse comum que lhe forem outorgadas por lei.”
- (SÃO PAULO, 2012)

A estrutura do Conselho de Desenvolvimento é composta por um presidente, um vice-presidente e uma Secretaria Executiva, sendo esta exercida pela Agência Metropolitana, e enquanto esta autarquia não for efetivamente implementada, a Emplasa assume esta função.

O presidente e seu vice são eleitos por votação, para mandato de um ano, sendo possível uma reeleição, em 2012 foram eleitos como presidente Eduardo Cury, prefeito de São José dos Campos, e como vice, o prefeito de Queluz, José Celso Bueno (atualmente é coordenador do escritório regional da Emplasa). Em 2013, ocorreu nova eleição, tornaram-se presidente e vice, respectivamente, Idelfonso Mendes Neto, prefeito de São Bento do Sapucaí e Antonio Luiz Colucci, de Ilhabela, estes foram reeleitos em 2014. Em 2015, nova eleição foi realizada, e assumiram os cargos de presidente e vice, Antonio Luiz Colucci, de Ilhabela e José Milton de São José do Barreiro.

O presidente deve comandar as reuniões do Conselho e as tomadas de decisões, que se dão através de voto dos conselheiros, mantendo-se paridade entre municípios e estado, sendo que quando “existir diferença de número entre os representantes do Estado e dos Municípios, os votos serão ponderados de modo que, no conjunto, tanto os votos do Estado quanto os dos Municípios correspondam, respectivamente, a 50% (cinquenta por cento) da votação.” (CONSELHO, 2012),

Também é atribuição do Conselho, a constituição de Câmaras Temáticas, visando planejar ações conjuntas para assuntos e/ou interesses comuns aos municípios, e de Câmaras Temáticas Especiais voltadas a um programa, projeto ou atividade específica. Estas são deliberadas a partir de votação, e as 15 Câmaras Temáticas propostas, pela Subsecretaria de Desenvolvimento Metropolitano, na primeira reunião do Conselho (realizada em 23 de abril de 2012), foram, por unanimidade, aceitas, e outras três foram propostas pelos conselheiros. Ao todo, verifica-se a aprovação de 18 Câmaras Temática na RMVale-LN, entretanto, a aprovação destas não implica em sua imediata atuação, esta depende da demanda das prefeituras, sendo variáveis em importância e complexidade. A saber, as Câmaras Temáticas aprovadas, em reunião do Conselho, foram: I – planejamento e uso do solo; II – transporte e sistema viário regional; III – habitação; IV – saneamento ambiental; V – meio ambiente; VI – desenvolvimento econômico; VII – atendimento social; VIII – esportes, lazer e cultura; IX – turismo; X – agricultura e agronegócio; XI – saúde; XII – educação; XIII – segurança pública; XIV – recursos hídricos; XV – defesa civil; XVI - Promoção do Desenvolvimento Socioeconômico das Cidades Históricas; XVII - Políticas de Integração dos Municípios Industrializados do Vale do Paraíba e XVIII – de Justiça e Cidadania.

Dentre as muitas Câmaras Temáticas, as criadas até o momento foram a de Meio Ambiente, e também a de Energia e Mineração sendo a exploração de areia as margens do rio

Paraíba do Sul uma atividade desenvolvida em muitos municípios, abastecendo 50% da demanda de areia da RMS, e portanto é necessário planejamento conjunto das ações de exploração e de recuperação/mitigação dos danos ambientais causados.

A aprovação desta Câmara ocorreu na 10ª reunião do Conselho de Desenvolvimento, realizada em 1º de dezembro de 2014, na qual se estabeleceu os principais pontos a serem considerados nesta:

a) O Ordenamento Territorial Geomineiro (OTGM) da região, b) Licenciamento Mineral, c) Licenciamento Ambiental, d) O Arcabouço Legal da Mineração no Vale do Rio Paraíba, e) O Efeito Cumulativo da Mineração, f) Os Planos de Recuperação de Áreas Degradadas e os Desafios e Soluções para o Passivo Ambiental Existente, g) O Transporte de Bens Minerais nas Estradas Regionais e a Busca por Alternativas de Maior Eficiência Energética, h) A Reutilização do Resíduo da Construção Civil em Obras Públicas e de Caráter Socioambiental, i) O Uso Futuro das Áreas Mineradas sob o Prisma do Desenvolvimento Metropolitano. (EMPLASA, 2014)

As demais Câmaras, apesar de aprovadas ainda não foram criadas, estando em tramitação a de Transporte, Saúde e Segurança Pública.

Além das Câmaras Temáticas, o Conselho de Desenvolvimento deve criar e dispor sobre o funcionamento dos Conselhos Consultivos,

“A criação dos Conselhos Consultivos da Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte está prevista na forma estabelecida nos artigos 14 e 15, da Lei Complementar nº 1.166, de 9 de janeiro de 2012, que é regido pelas normas gerais no Regimento do Conselho de Desenvolvimento da Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte, e caberá a ele o seguinte: I - Elaborar propostas representativas da sociedade civil, do Poder Executivo Estadual e do Poder Executivo Municipal dos Municípios que integram a Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte, a serem submetidas à deliberação do Conselho de Desenvolvimento; II – Propor ao Conselho de Desenvolvimento a constituição de Câmaras Temáticas e de Câmaras Temáticas Especiais; III – Opinar, por solicitação do Conselho de Desenvolvimento, sobre questões de interesse da respectiva sub-região e outros assuntos de interesse do Conselho” (SÃO PAULO, 2012)

O Conselho Consultivo foi criado em cada sub-região, e busca debater de modo mais aprofundado as questões locais, e levar estas até o Conselho de Desenvolvimento para debate mais amplo com demais conselheiros da RM.

A estruturação de um RM também requer a criação de uma Agência Metropolitana, a Agência do Vale do Paraíba e Litoral Norte, AGEMVale, criada em 8 de janeiro de 2015 pela Lei Complementar 1.258/2015 e com efetiva regulamentação e início de atividades em 8 de maio do mesmo ano, tem o objetivo de “articular e integrar a organização, o planejamento e a execução das ações públicas de interesse comum” (CEPAM, 2015) aos 39 municípios da RMVale-LN. Esta agência é uma autarquia vinculada a Casa Civil, através da Subsecretaria de Desenvolvimento Metropolitano e está alocada de forma conjunta ao escritório regional da Emplasa em São José dos Campos.

De acordo com o Governo do Estado de São Paulo (2015), a agência tem a atribuição de:

“arrecadação de receitas e a elaboração de planos, programas e projetos para cumprir metas e objetivos estabelecidos pelo conselho. Os recursos virão de dotações orçamentárias do Estado e dos municípios da Região Metropolitana, de subsídios federais, de outros Estados, de entidades públicas e privadas, além do Fundo de Desenvolvimento da RMVPLN (Fundovale).

Também estão previstas receitas próprias, por meio de serviços prestados segundo regulamento, e provenientes de concessões, permissões e autorizações. Seu patrimônio será constituído pelos bens móveis e imóveis doados pela União, Estado e municípios e pelos bens, direitos e valores adquiridos.”

A estrutura da AgemVale se dá pela seguinte composição: conselho de administração, função exercida pelo Conselho de Desenvolvimento da região; assistência técnica; procuradoria jurídica; e uma diretoria, que tomou posse em 21 de agosto de 2015, sendo Cíntia Gonçalo diretora executiva, José Celso Bueno diretor técnico e Ailton Barbosa diretor administrativo.

A AgemVale complementa a efetiva criação da RM, assim como a criação do Fundo de Desenvolvimento Metropolitano, o FundoVale, que é vinculado a AgemVale e tem a “finalidade de dar suporte financeiro ao planejamento integrado e às ações conjuntas dele decorrentes, no que se refere às funções públicas de interesse comum entre o Estado e os Municípios metropolitanos.” (SÃO PAULO, 2012), sendo a administração deste realizada pela DesenvolveSP⁵ e a aplicação feita de acordo com deliberações do Conselho de Desenvolvimento da região.

⁵ Agência de Desenvolvimento Paulista, instituição financeira do Governo do Estado de São Paulo vincula a Secretária da Fazenda, criada pela Lei Estadual 10.853/01, e regulamentada pelo Decreto 52.142/07, oferece financiamento para empresas e municípios, além de administrar os Fundos de Investimentos Metropolitanos do estado.

Os recursos do FundoVale são provenientes do Estados e dos municípios da RMVale, “sendo que o montante de recursos por município será definido, democraticamente, no âmbito do Conselho de Desenvolvimento, levando-se em conta a capacidade econômica e financeira de cada um deles.”, também podem abastecer este fundo, transferências da União, que sejam destinadas a interesses da RM, além de empréstimos de bancos internacionais e outras fontes a serem debatidas no âmbito do Conselho de Desenvolvimento.

A partir desta estruturação, a RMVale-LN está sendo implementada, sendo ainda necessárias adaptações administrativas nos municípios, de modo que estes possam utilizar de modo mais adequado esta ferramenta que se constitui o processo de metropolização, o qual visa o desenvolvimento da região de forma ampla e integrada, reduzindo a desigualdade intraregional existente, a qual pode ser analisada a partir das especificidades de cada sub-região, que possuem dinâmicas econômicas predominantes e distintas, as quais são apresentadas sucintamente no livro sobre a região, desenvolvido através de trabalhos realizados pela Emplasa (2012):

“A Sub-região 1 apresenta diferentes dinâmicas internas, os municípios mais dinâmicos são: São José dos Campos, Jacareí e Caçapava, localizados ao longo da rodovia Dutra, com atividades industriais desenvolvidas, além de produção científica e tecnológica. Os demais municípios da sub-região, que não se localizam as margens da rodovia, apresentam o potencial econômico voltado às atividades turísticas.” (p.72)

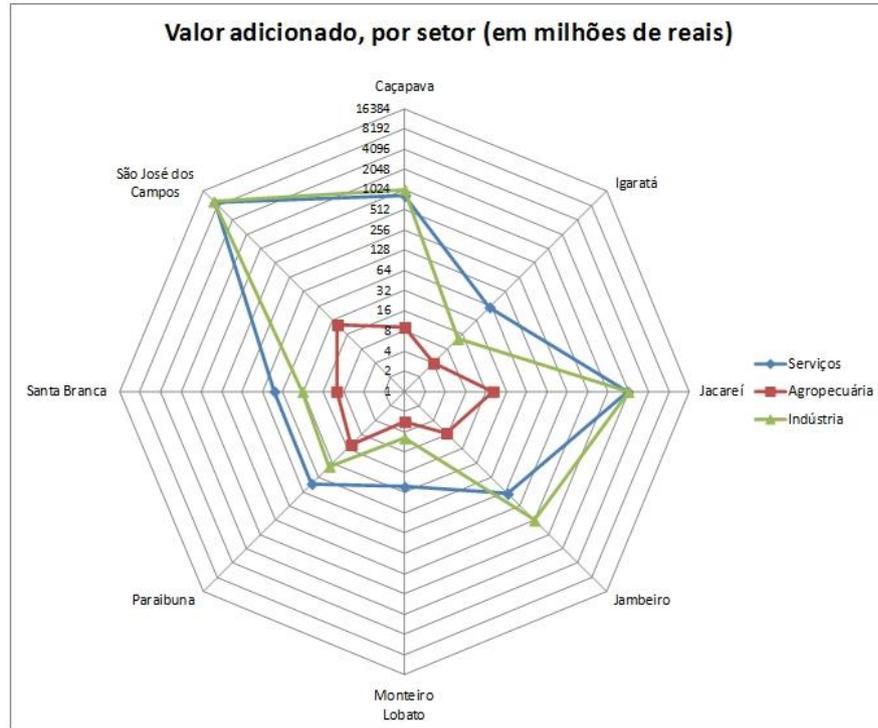


Figura 5: Valor adicionado, por setor, municípios da sub-região 1.
Fonte: EMPLASAA

Verifica-se, nesta sub-região, grande concentração industrial, viária e de desenvolvimento tecnológico do Vale do Paraíba, com destaque para a importância de São José dos Campos, que se apresenta como metrópole regional, abriga inúmeras empresas de destaque no cenário nacional, centros de pesquisa e, estrategicamente, o escritório regional da Emplasa.

Com relação a sub-região 2, nesta

“também se observa o padrão de maior dinamismo econômico nos municípios localizados no eixo da rodovia, Taubaté e Pindamonhangaba apresentam atividades econômicas mais diversificadas e voltadas ao setor industrial. Os municípios situados na região serrana apresentam dinamismos voltados ao turismo de inverno, e os demais tem sua economia movimentada pelo artesanato, festas religiosas e ecoturismo.” (EMPLASA, 2012, p.76)

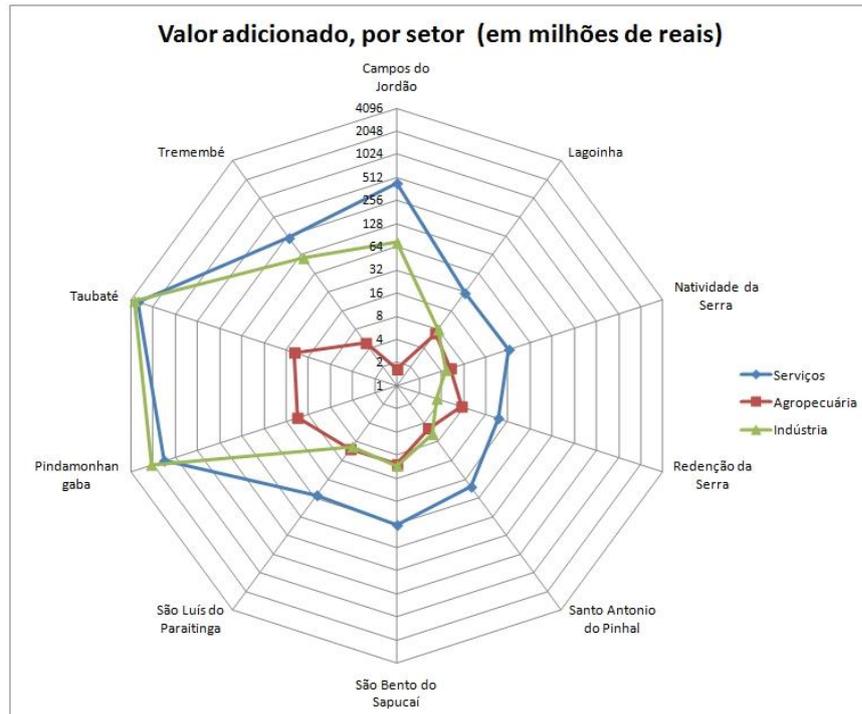


Figura 6: Valor adicionado, por setor, municípios da sub-região 2
Fonte: EMPLASAb

Nestas sub-regiões, é possível compreender o papel da rodovia como eixo articulador dos espaços produtivos (GOMES, 2003), em especial do setor industrial, que se desenvolve mais efetiva e fortemente em localidades próximas a Rodovia Dutra, os demais municípios têm economias baseadas no setor de serviços, em especial o turismo, como pode ser verificado em outras áreas de região, como a sub-região 3 que

“engloba municípios que se destacam pelo turismo religioso, Estância Turística de Aparecida (Santuário Nacional de Nossa Senhora Aparecida), Cachoeira Paulista (Canção Nova), Guaratinguetá (Casa de Frei Galvão) e Lorena (Santuário de São Benedito), os dois últimos municípios, apesar de terem fluxo deromeiros, tem sua economia baseada no setor industrial e nas instituições de ensino superior e tecnológico. Demais municípios tem suas economias fundadas no turismo rural, cultural e o ecoturismo em Piquete e Cunha, e agricultura, juntamente com comércio, turismo e indústria em Potim, Canas e Roseira”. (EMPLASA, 2012, p.80).

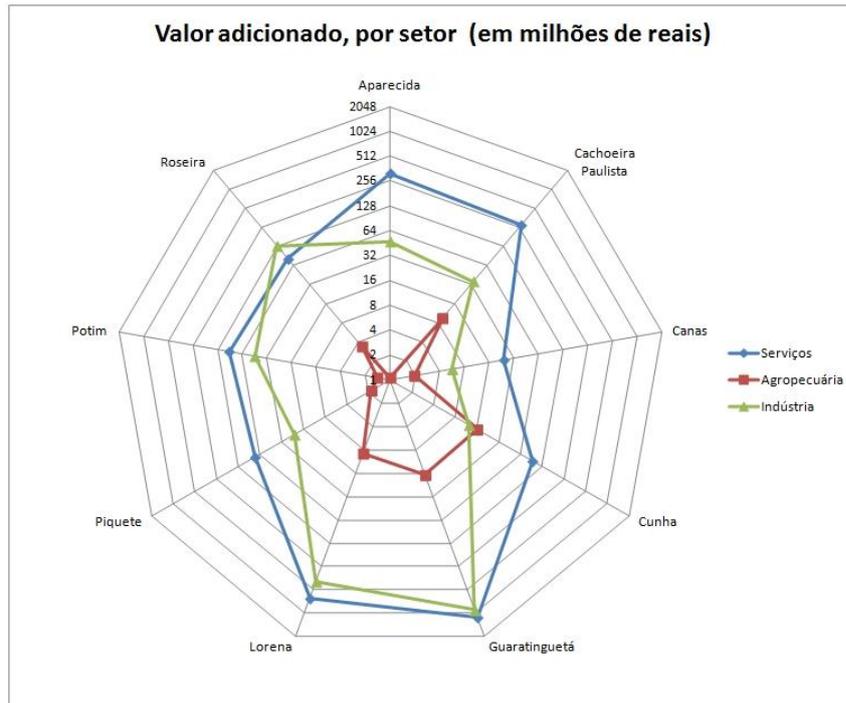


Figura 7: Valor adicionado, por setor, municípios da sub-região 3
Fonte: EMPLASAc

Na sub-região 4, destaca-se o município de Cruzeiro, que apresenta o maior desempenho do setor industrial e de serviços em sua sub-região, sendo que, segundo o Secretário de Desenvolvimento Sustentável e Turismo do município, Maximiliano Rubez de Castro, “Cruzeiro, no aspecto regional, já teve uma importância maior do que tem hoje, ocupava-se o status do que hoje representa Taubaté para o Vale”⁶.

“Na sub-região 4, Cruzeiro e Lavrinhas apresentam indústrias e comércios de pequeno porte como base de suas economias, juntamente com o turismo ecológico. Os demais municípios fazem parte do Vale Histórico, que sediaram grandes fazendas cafeeicultoras, e são atualmente procuradas para turismo rural, histórico-cultural e ecoturismo.” (EMPLASA, 2012, p.84)

⁶ Informação obtida em Trabalho de campo realizado na Secretaria de Desenvolvimento Sustentável e Turismo do município de Cruzeiro, em 09/09/2015

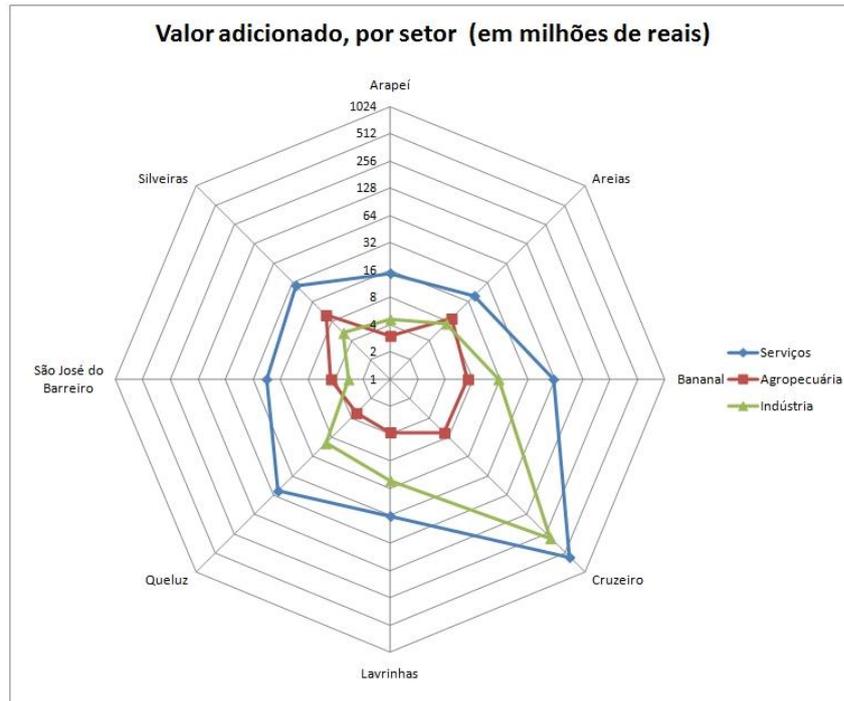


Figura 8: Valor adicionado, por setor, municípios da sub-região 4
Fonte: EMPLASAd

As sub-regiões 3 e 4 (figuras 7 e 8) englobam municípios com menor desenvolvimento econômico, os quais, em sua maioria, têm o turismo como principal atividade, e devido a economia pouca expressiva, sobretudo com relação aos municípios industrializados, apresentaram pouco poder de representatividade e de pleito de novos investimentos nestes, entretanto, segundo relatos de secretários municipais, esta realidade vem se alterando a partir da constituição da RMVale-LN, pois este uniram-se e desta forma possuem maior poder, possibilitando desta forma maiores investimentos nestas áreas, a fim de fomentar a atividade turística, de forma a desenvolver estes municípios, diminuindo as desigualdades econômicas existentes.

Apesar destas ações, verifica-se que ainda prevalecem interesses sobre os municípios industriais e, mais recentemente, sobre o litoral norte, área que atrai cada vez mais investimento, sobretudo devido ao Pré Sal.

“Os municípios litorâneos compreendem a sub-região 5, e por sua localização apresentam função turística de veraneio. Além do turismo, o município de São Sebastião tem como destaque a atividade portuária, sendo considerada a terceira melhor região portuária do mundo, e nesta área existe o Terminal Marítimo Almirante Barroso (Tebar) da Petrobras” (EMPLASA, 2012, p.87)

Além do Tebar em São Sebastião, o litoral norte abriga a Unidade de Tratamento e Processamento de Gás Monteiro Lobato (UTGCA), em Caraguatatuba, o qual é “conectado ao

Tebar e ao terminal da Petrobras em Taubaté, pelo gasoduto GASTAU” (SILVA, 2013, p. 105), e “tem por finalidade processar o gás produzido no Campo de Mexilhão localizado na Bacia de Santos” (BIODINÂMICA, 2006, p.1), tendo seu projeto inicial alterado de modo a ampliar sua capacidade, a fim de atender a demanda gerada pela exploração do Pré-Sal.

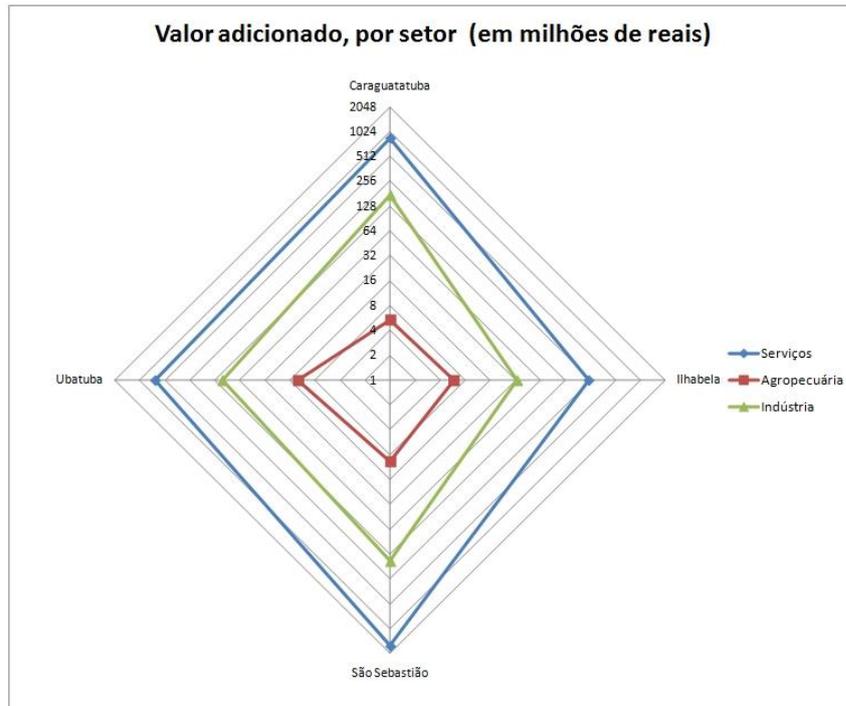


Figura 9: Valor adicionado, por setor, municípios da sub-região 5
Fonte: EMPLASAE

Evidencia-se, portanto, que além das atividades voltadas ao turismo de veraneio, visto que os quatro municípios que compõem esta sub-região são considerados Estâncias Balneárias, São Sebastião e Caraguatatuba se destacam a partir de atividades ligadas ao setor petrolífero, as quais estão sendo ampliadas em intensidade e importância, com maiores investimentos e instalação de infraestruturas para o desenvolvimento deste setor, e escoamento de produção de outros, desenvolvidos no território paulista e nacional.

Os investimentos, apesar de, no discurso governamental, visarem um desenvolvimento integrado e amplo da região, são realizados de forma setorializada. Intui-se que prevalecem interesses de agentes que detêm amplo poder econômico e político, verifica-se obra de infraestruturas que tem o intuito de agilizar o escoamento de cargas, bem como ampliação do poder de exploração de recursos, em especial do petróleo. Dentre estas obras, pode-se destacar:

- Porto de São Sebastião

É um porto público administrado pela Companhia Docas de São Sebastião, vinculada à Secretaria de Estado de Transportes de São Paulo, localizado no canal entre São Sebastião e Ilhabela, é a terceira melhor área portuária do mundo. Além da importância para os processos de importações e exportações de inúmeros produtos e matérias primas, o porto abriga o Tebar (Terminal Marítimo Almirante Barroso), da Petrobras Transportes S/A (Transpetro) empresa subsidiária da Petrobras, para óleo, derivados de petróleo e álcool combustível, atualmente, “Para depósito, são utilizados 43 tanques, representando 2.100.000t de capacidade” (PORTO DE SEBASTIÃO).

Com a descoberta do Pré-Sal, as perspectivas futuras de produção ampliaram-se e alavancaram as atividades no porto, além da atividade petrolífera, a ampliação do porto favorecerá a importação e exportação de cargas de alto valor agregado, de modo a complementar as atividades desenvolvidas no Porto de Santos, litoral sul do estado.

O projeto de ampliação está dividido em duas frentes: a construção de um terminal multicargas, ampliado com investimento privado, que ocorrerá em duas fases, a primeira prevista para ocorrer de 2014 a 2020 e a segunda de 2021 a 2026. A segunda frente é “a construção de um Píer de Granel Líquido, cujo investimento será realizado pelo Governo do Estado de São Paulo, para operação de transbordo e importação de petróleo” (idem). As obras destas frentes são independentes, sendo o acesso a área do Píer de Granéis Líquidos exclusivo e controlada (figura 10).

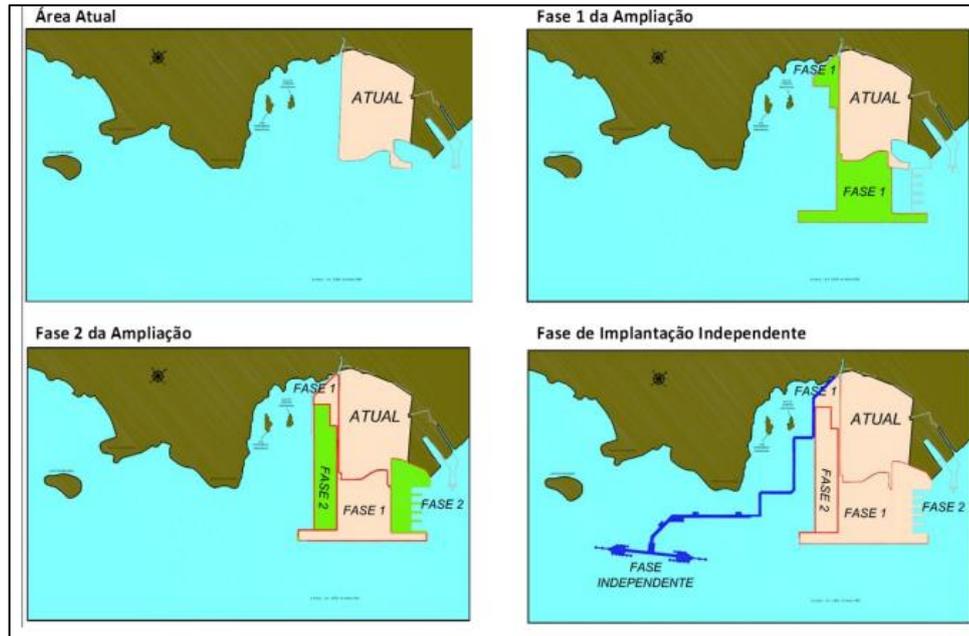


Figura 10: Fases de ampliação do Porto de São Sebastião

Fonte: Retirado de: PORTO DE SÃO SEBASTIÃO, projeto de ampliação. <http://www.portoss.sp.gov.br>

Estas obras de ampliação, aliadas à duplicação da Rodovia dos Tamoios e novos contornos desta rodovia em Caraguatatuba, visam facilitar a logística regional, bem como dar suporte ao desenvolvimento das atividades vinculadas a exploração do Pré-Sal.

A descoberta do Pré-Sal, na Bacia de Santos, que engloba todo o litoral paulista ampliou o potencial energético do estado de São Paulo, e conjuntamente com este alto potencial, instituiu-se um Projeto Piloto de interligação de seis poços produtores de hidrocarbonetos e a construção de um gasoduto de 139 km de extensão, que será escoado até a Unidade de Tratamento de Gás Monteiro Lobato, em Caraguatatuba, interligado ao Gasoduto Caraguatatuba/Taubaté (Gastau).

- Duplicação da Rodovia dos Tamoios (SP-099)

A duplicação do trecho de planalto, parte do trecho de serra e construção de novos contornos (sul e norte) integram as obras do projeto Nova Tamoios, o qual busca viabilizar a expansão das atividades econômicas a partir da melhoria da logística de infraestrutura de acesso ao litoral norte paulista, bem como a segurança dos usuários. As obras são realizadas pelo governo do estado, através da Dersa (Desenvolvimento Rodoviário S/A, empresa de economia mistas que possui como maior acionista o Governo do Estado de São Paulo), e ao término destas, a administração das vias será da Concessionária Tamoios. As obras de

duplicação do trecho de planalto, entre os municípios de São José dos Campos e Paraibuna, foram entregues em janeiro de 2014 possibilitando maior fluidez do tráfego de cargas, turistas e moradores que transitam nesta área.

O contorno norte deverá facilitar o tráfego entre Ubatuba e Caraguatatuba. O Contorno Sul, entre os municípios de Caraguatatuba e São Sebastião, ampliará a capacidade rodoviária entre estes municípios, além de se tornar uma alternativa ao trecho da Rodovia Rio-Santos (Rodovia Cônego Domênico Rongoni, SP-55). Esta obra possui aproximadamente 31,8km, se estendendo da Rodovia dos Tamoios, em Caraguatatuba, até a SP-55, na altura do Porto de São Sebastião. Estas novas infraestruturas deverão atender ao aumento de tráfego local, decorrente da ampliação do Porto e da posterior exploração de gás e petróleo do pré-sal.

As obras dos contornos, ainda não foram finalizadas, tem como previsão de término 2018, e a do trecho de Serra, que corresponde a parte das obras mais complexas devido a construção de viadutos e túneis tem previsão para início em 2015 e término em 2020, mas ainda não foram iniciadas (figura 11).



Figura 11: Rodovia dos Tamoios (SP- 099)

Fonte: Retirado de: TAMOIOS, concessionária. <concessionariatamoios.com.br/a-rodovia/a-rodovia>

Além destes investimentos, sobretudo na região do Litoral Norte, que apresenta ampla perspectiva de crescimento devido a exploração do Pré-Sal e, portanto, requer uma modernização estratégica, há desde a instituição da RMVale-LN, setores definidos como prioritários para a realização de ações e investimentos, de modo a buscar soluções conjuntas para problemas que afetam todos os municípios. A saúde, segurança pública e acesso viário são questões frequentemente em debate entre os conselheiros da região.

O acesso viário, de modo a fomentar o turismo, facilitar o escoamento de produtos e permitir maior fluidez ao trânsito se apresenta como uma questão regional, e está sendo solucionada através de obras nas rodovias, como as da Nova Tamoios, além de propostas acerca do transporte intermunicipal, sobretudo nos trechos rodoviários de grande tráfego de veículos na Via Dutra. Buscando soluções para a questão do transporte intermunicipal, a Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo (EMTU), apresentou às prefeituras, em agosto de 2014, a proposta de criação do TriVale (Sistema de Transporte Rápido Intermunicipal de Média Capacidade), que fará a ligação entre Jacareí, São José dos Campos, Caçapava, Taubaté, Pindamonhangaba e Tremembé.

Entre Jacareí e São José dos Campos, a proposta “é que o sistema seja composto pelo BRT (Transporte Rápido por Ônibus). Nos demais trechos, a principal opção é a implantação de corredores de ônibus, que podem ser exclusivos ou compartilhados” (O VALE, 2014), este projeto é interessante para os municípios visto que o serviço será modernizado e o investimento realizado com recursos do governo estadual, que inclui no projeto a construção de terminais nos municípios e também investimentos em acessibilidade e ciclovias.

A questão da saúde, considerada como um dos principais problemas regional, tende a ser amenizada a partir da construção de dois novos hospitais regionais, além da ampliação do Hospital Regional de Taubaté, e inauguração do Ambulatório de Especialidades Médicas (AME) de Lorena, todas estas instituições são de gestão do governo estadual. Com relação aos hospitais regionais a serem construídos, o do Litoral Norte, a ser localizado em Caraguatatuba ainda está em processo de licitação, e o do Vale, em São José dos Campos teve sua obra iniciada em 16 de setembro de 2015 e deve ser entregue em 30 meses (figura 12). Esta unidade está sendo construída em Parceria Público Privada com a empreiteira Construcap, terá 178 leitos, sendo 44 de UTI, nove salas cirúrgicas, além de serviço de apoio diagnóstico por imagem, endoscopia e terapia, seu atendimento será voltado a casos de média

e alta complexidade, principalmente nas especialidades de traumatologia, ortopedia, neurocirurgia e especialidades relacionadas. (G1 VALE DO PARAÍBA E REGIÃO, 2015).

Pretende-se com estas duas novas unidades hospitalares, ampliar o acesso médico na região de modo a não mais sobrecarregar a unidade de Taubaté, entretanto, ainda há demanda, por parte de municípios das sub-regiões de Guaratinguetá e Cruzeiro de um hospital mais próximo ao Vale Histórico, o qual, na visão dos prefeitos locais poderia ser localizado em Guaratinguetá, com o estado assumindo a gestão do Hospital Maternidade Frei Galvão, instituição filantrópica que é referência regional em cirurgia cardíaca e oncologia, além de deter inúmeras especialidades médicas.

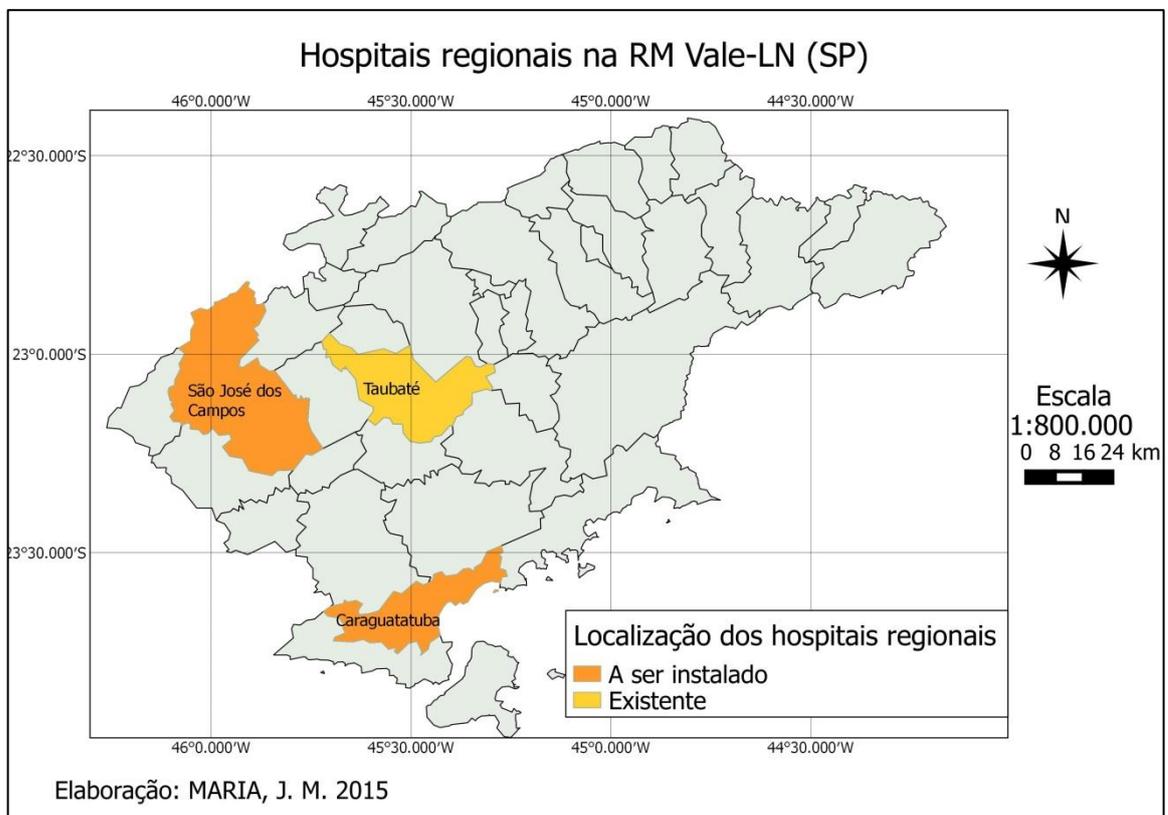


Figura 12: Hospitais Regionais na RMVale - LN (SP)

Outro problema comum enfrentado pelos municípios é a segurança pública, e como forma de solucionar esta questão, há a promessa, por parte do governo estadual, de instalação de sistema de videomonitoramento em toda a região, de forma a permitir monitoramento conjunto e em tempo real de inúmeras áreas, em especial as vias de acesso dos municípios, as ações voltadas a esta questão são comandadas pelo Gamesp, existentes em outras RMs paulista, foi implementado em maio de 2013 na RMVale-LN e se constitui em

“grupos regionais formados para discutir políticas de segurança, com objetivo de estimular ações de prevenção e combate ao crime. O gabinete integra membros das polícias Civil, Militar e Federal, guardas municipais, prefeituras, secretarias estaduais, Ministério Público, Poder Judiciário e sociedade civil”. (SECRETARIA DE SEGURANÇA PÚBLICA, 2014).

Além destas ações, visando um amplo e completo desenvolvimento da região, o governo estadual, através da Emplasa, possui projeto para desenvolver 21 municípios que apresentam baixo desenvolvimento socioeconômico, através do estímulo nas áreas de agropecuária, turismo e artesanato, movimentar a economia destes municípios, de modo que possam aumentar seus índices. Dentre estes projetos, o de maior desenvolvimento é na área de turismo, a atuação do governo estadual, através de recursos do Departamento de Apoio ao Desenvolvimento das Estâncias⁷ (DADE), representa um importante foco de investimentos, os quais ocorrem nas Estâncias e também, desde maio de 2015, em municípios classificados como de interesse turístico, a inclusão destes nas verbas vinculadas ao DADE busca ampliar o desenvolvimento das atividades turísticas em diversos municípios (figura 13).

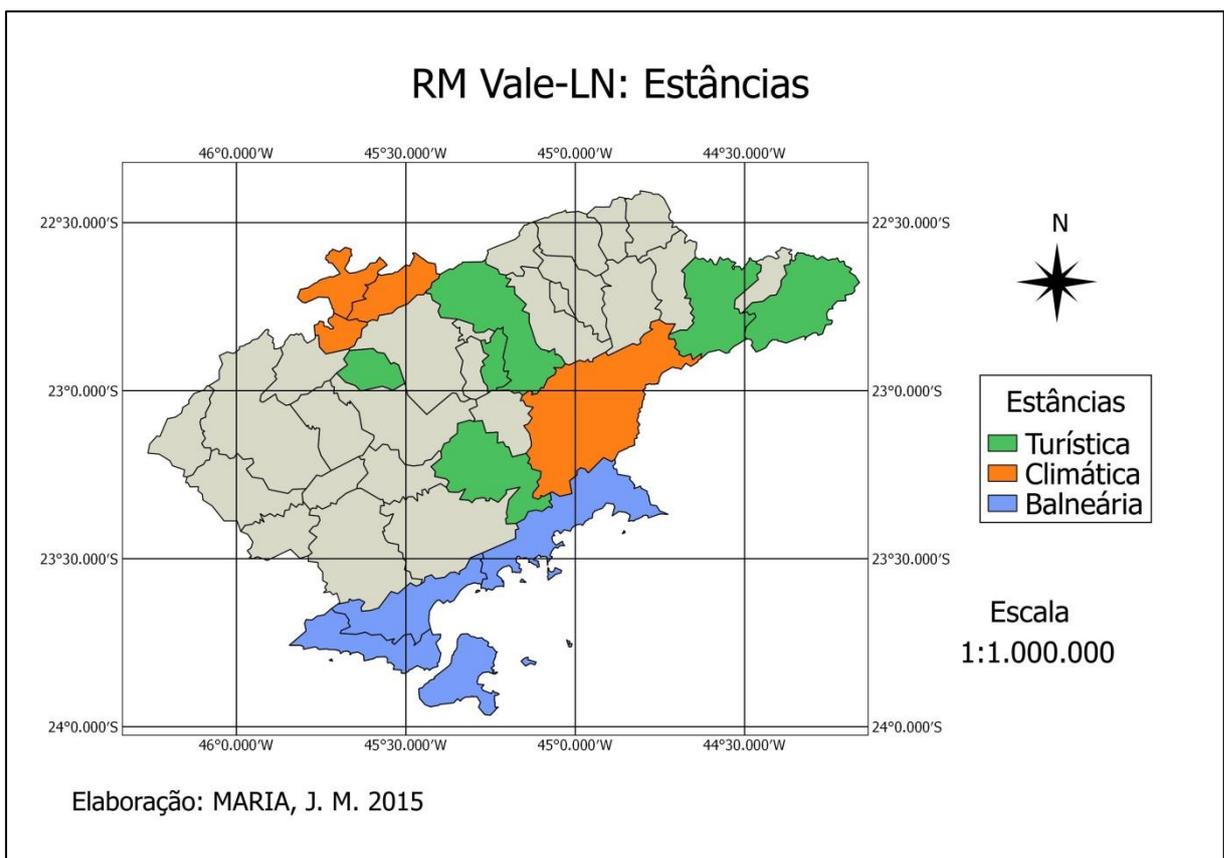


Figura 13: RMVale- LN: Estâncias

⁷ Criado para transferir recursos diretos para a execução de obras e programas ligados ao desenvolvimento do turismo nas cidades reconhecidas como estâncias e “interesse turístico”.

O Estado realiza investimento na região, sobretudo na área de saúde e turismo, buscando ampliar o desenvolvimento dos municípios, os quais se beneficiam com estes recursos, pois permite um maior crescimento econômico aos que já detêm um índice socioeconômico mais elevado, sobretudo com ampla industrialização e setor de serviços amplo, mas também beneficia os municípios que apresentam índices mais baixos, pois unidos, os pequenos municípios se fortalecem e podem pleitear de modo mais efetivo a realização de investimentos em suas localidades.

Desta forma, busca-se um desenvolvimento integrado da RMVale-LN, com investimentos em diversos setores, focalizados de acordo com a necessidade de cada sub-região, bem como dos interesses existentes em cada uma destas.

Considerações finais

O processo de regionalização metropolitana, considerado ao longo deste trabalho, e pelos governos, como uma ferramenta, é envolto de agentes e interesses, os quais, de acordo com a amplitude de seu poder, se sobressaem mais ou menos ao longo da institucionalização e efetivação da RM, a qual, por ser um processo recente na área de estudo, ainda requer adaptação administrativa dos municípios, os quais, como destacado ao longo do trabalho, apresentam realidades distintas,

“Dos 39 municípios que compõem a RM Vale do Paraíba e Litoral Norte, 11 têm vocação industrial, 19 contam com uma economia baseada em atividades da administração pública, oito têm o perfil voltado para serviços e um é multissetorial — São Sebastião, onde fica o porto. O território responde por R\$ 52 bilhões do Produto Interno Bruto (PIB), de acordo com levantamento de 2008, que equivale a 5,2% do PIB paulista e 1,72% do brasileiro.” (SUBSECRETARIA DE ASSUNTOS METROPOLITANOS, 2015).

Diante desta diversidade, bem como da importância desta região para a economia paulista e brasileira, intui-se o quão estratégico é ampliar o poder do Estado sobre a região, o que é possibilitado pelo processo de metropolização, pois apesar da existência dos Conselhos, sendo este um espaço no qual todos os municípios tem espaço para debater e apresentar ideia e reivindicações, o executor das ações é a Subsecretaria de Desenvolvimento Metropolitano, cabe ao subsecretario desta articular as ações de desenvolvimento regional junto ao governo estadual.

Observa-se uma modernização estratégica, com investimento em setores que visam desenvolver a economia regional, fortalecimento das indústrias e facilidade de escoamento da

produção, investimentos no setor petrolífero e recursos para o desenvolvimento de projetos nas áreas de agricultura, artesanato e turismo. Estes investimentos estão sendo benéficos aos municípios, pois permite um maior desenvolvimento nas atividades econômicas, além de que com a metropolização, os municípios têm acesso a recursos exclusivos do FundoVale.

Anteriormente a RMVale-LN, os municípios do Vale, visando o desenvolvimento industrial da região, sobretudo no eixo da via Dutra, e a partir deste desenvolvimento, o surgimento de questões e problemas comuns, que para solucionar seriam necessárias ações conjuntas, foi criado em 10 de outubro de 1970, o Consórcio de Desenvolvimento Integrado do Vale do Paraíba (CODIVAP) com o objetivo de aproximar, politicamente, os municípios a fim de buscar estas soluções de modo mais efetivo.

Com a criação da RMVale-LN, havia a preocupação, segundo entrevista com o ex-deputado estadual Marco Aurélio, com o fim do CODIVAP, em especial pelo fato de que além dos 39 municípios desta RM, também fazem parte do consórcio os municípios de Nazaré Paulista, e os municípios da RMSP: Santa Isabel, Mogi das Cruzes, Salesópolis e Guararema. Entretanto, o que se verificou foi a manutenção e fortalecimento deste, pois em busca de questões e soluções a serem abordadas nas reuniões do Conselho de Desenvolvimento da RMVale-LN, as reuniões do Codivap apresentam-se de extrema importância para debates iniciais sobre problemas comuns.

Em relação a vida cotidiana da população, nada alterou-se de forma concreta, espera-se que com a efetividade da implementação da RM, a adaptação dos municípios a estas e o realização dos projetos propostos, bem como de novas soluções para os problemas existentes na região, as mudanças não permaneçam apenas na esfera administrativa, mas que se efetive como melhorias para a população, como serviços de saúde, segurança pública e desenvolvimento econômico, considerando os principais eixos da RMVale-LN.

Referências bibliográficas

AMARAL, Carlos Eduardo Pacheco. **Do estado soberano ao estado das autonomias**. Blumenau: Edifurb, 2002.

ASQUINO M. S. A importância da Macrometrópole Paulista: como escala de planejamento de infraestrutura de circulação e de transporte. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, v. 12, nº. 1, p.83-98, maio 2010. Semestral. Disponível em: <<http://unuhospedagem.com.br/revista/rbeur/index.php/rbeur/article/view/233>> Acesso em: nov. 2015.

BALBIM, R. CONTEL, F. Região e regionalização: subsídios teóricos para o ordenamento territorial e o desenvolvimento brasileiro. In BOUERI, R.; COSTA, M. A. (editores). **Brasil em desenvolvimento 2013: Estado, planejamento e políticas públicas**. Brasília: IPEA, 2013.

BIODINÂMICA engenharia e meio ambiente Ltda. (Rio de Janeiro). **Relatório de impacto ambiental - rima: unidade de tratamento de gás de Caraguatatuba**. Rio de Janeiro, 2006. Disponível em: <http://licenciamento.ibama.gov.br/Dutos/Gasoduto/Unidade de Tratamento de Caraguatatuba/UTGCA_RIMA.pdf>. Acesso em: set. 2015.

BRANCO, M. L. G. C.; PEREIRA, R. H. M.; NADALIN, V. G. Rediscutindo a delimitação das regiões metropolitanas no Brasil: em exercício a partir dos critérios da década de 1970. In FURTADO, B. A.; KRAUSE, C.; FRANÇA, K. C. B. de. (editores). **Território metropolitano, políticas municipais: por soluções conjuntas de problemas urbanos no âmbito metropolitano**. Brasília: IPEA, 2013.

BRASIL. Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015. **Institui o Estatuto da Metrôpole, altera a lei no 10.257, de 10 de julho de 2001, e dá outras providências.**. Brasília, Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2015/Lei/L13089.htm>. Acesso em: nov. 2015.

CEPAM. **Vale do Paraíba ganha Agência Metropolitana: A AgemVale é a responsável por articular as ações públicas nos 39 municípios da nova Região Metropolitana do estado**. 2015. Disponível em: <<http://www.cepam.org/noticias/ultimas-noticias/vale-do-paraiba-ganha-agencia-metropolitana.aspx#ad-image-0>>. Acesso em: set. 2015.

COMPANHIA DOCAS DE SÃO SEBASTIÃO. Porto de São Sebastião. **PLANO DE AMPLIAÇÃO DO PORTO DE SÃO SEBASTIÃO: Audiência Conciliatória 12/08/2014**. São Sebastião, 2014. Disponível em: <http://www.portoss.sp.gov.br/cs/documentacao/Projeto de Ampliação do Porto/Apresentação Plano de Ampliação_12.08.2014.pdf>. Acesso em: ago. 2015.

CONSELHO DE DESENVOLVIMENTO DA REGIÃO METROPOLITANA DO VALE DO PARAÍBA E LITORAL NORTE. Regimento Interno, 2012. **Regimento Interno do Conselho de Desenvolvimento da Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte**. Disponível em: <<http://www.emplasa.sp.gov.br/emplasa/conselhos/ValeParaiba/conselhos.asp>>. Acesso em: set. 2015.

COSTA, R. H. da. **Regional-global: dilemas da região e da regionalização na geografia contemporânea**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010.

COUTO, G.da S. O local e o regional: Experiências de planejamento e a intervenção dos atores. **Boletim Goiano de Geografia**, v. 29, n. 1, p.151-162, 10 set. 2009. Universidade Federal de Goiás. DOI: 10.5216/bgg.v29i1.7303. Disponível em: <<http://www.revistas.ufg.br/index.php/bgg/article/view/7303>>. Acesso em: jul. 2015.

CUNHA, J. M. P. et al. A mobilidade pendular na Macrometrópole Paulista: diferenciação e complementaridade socioespacial. **Caderno MetrÓpole**, São Paulo, v. 15, n. 30, p.433-459, jul. 2013. Disponível em: <<http://revistas.pucsp.br/index.php/metropole/article/view/17490/13009>>. Acesso em: maio 2015.

EMPLASA. **ATA DA 10ª REUNIÃO ORDINÁRIA DO CONSELHO DE DESENVOLVIMENTO DA REGIÃO METROPOLITANA DO VALE DO PARAÍBA E LITORAL NORTE**. Pindamonhangaba, 2014. Disponível em: <http://www.emplasa.sp.gov.br/emplasa/conselhos/ValeParaiba/textos/ATA_10ª_REUNIÃO_ORDINÁRIA_DO_CDRMVPLT_01-12-2014_REV_JC.pdf>. Acesso em: set. 2015.

_____. **a. Dados socioeconômicos das sub-regiões da RMVPLN**: Sub-região 1. Disponível em: <<http://www.consultaemplasa.sustentare.org/dados1.php>>. Acesso em: set. 2015.

_____. **b. Dados socioeconômicos das sub-regiões da RMVPLN**: Sub-região 2. Disponível em: <<http://www.consultaemplasa.sustentare.org/dados2.php>>. Acesso em: set. 2015.

_____. **c. Dados socioeconômicos das sub-regiões da RMVPLN**: Sub-região 3. Disponível em: <<http://www.consultaemplasa.sustentare.org/dados3.php>>. Acesso em: set. 2015.

_____. **d. Dados socioeconômicos das sub-regiões da RMVPLN**: Sub-região 4. Disponível em: <<http://www.consultaemplasa.sustentare.org/dados4.php>>. Acesso em: set. 2015.

_____. **e. Dados socioeconômicos das sub-regiões da RMVPLN**: Sub-região 5. Disponível em: <<http://www.consultaemplasa.sustentare.org/dados5.php>>. Acesso em: set. 2015.

_____. **f. Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte**. São Paulo: Imprensa Oficial do Governo do Estado de São Paulo, 2012. Disponível em: <http://www.emplasa.sp.gov.br/emplasa/conselhos/ValeParaiba/textos/livro_vale.pdf>. Acesso em: maio 2015.

_____. **Fundo de desenvolvimento viabilizará investimentos do estado e municípios na RM Vale e Litoral Norte**. Disponível em: <http://www.emplasa.sp.gov.br/emplasa/noticias/Release/arquivos/R_24_05_2013_fundo.htm>. Acesso em: set. 2015.

_____. **Macrometrópole Paulista**. Disponível em: <www.emplasa.sp.gov.br/emplasa/macrometropole/macrometropole.pps>. Acesso em: nov. 2015.

_____. **Organograma : Organização regional**. São Paulo, 2013. Disponível em: <<http://www.emplasa.sp.gov.br/emplasa/conselhos/ValeParaiba/conselhos.asp>>. Acesso em: set. 2015.

_____. **Plano de Ação da Macrometrópole Paulista (PAM) 2013-2040**. São Paulo, 2013

FIRKOWSKI, O. L. C. F. Metr p les e regiões metropolitanas no Brasil: concilia o ou divórcio? In FURTADO, B. A.; KRAUSE, C.; FRANÇA, K. C. B. de. (editores). **Território metropolitano, políticas municipais: por solu es conjuntas de problemas urbanos no âmbito metropolitano**. Brasília: IPEA, 2013.

G1 VALE DO PARAÍBA E REGIÃO. **Com atraso, obra do Hospital Regional começa em São José**. 2015. Disponível em: <<http://g1.globo.com/sp/vale-do-paraiba-regiao/noticia/2015/09/com-atraso-obra-do-hospital-regional-comeca-em-sao-jose.html>>. Acesso em: set. 2015.

GALLO, F. Planejamento territorial e solidariedades federativas: a seletividade no processo de financiamento da renova o das materialidades nas RMs Paulistas. Campinas/SP. In: X Encontro Nacional da Associa o Nacional de Pós-gradua o em Geografia: Geografias, Políticas Públicas e Dinâmicas Territoriais. In **Anais do X Enanpege**, 2013, p. 6953 – 6961.

GEIGER, P. P. Regionaliza o. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, v 31, n 1, p 5-25, jan/mar. 1969. Disponível em: <http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/115/rbg_1969_v31_n1.pdf> Acesso em: jun. 2015

GOMES, P. C. da C. O conceito de região e sua discussão. In CASTRO, I. E.; GOMES, P. C. da C.; CORR EA, R. L. (orgs) **Geografia: conceitos e temas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003, p.48-76.

Governo do Estado de São Paulo. **Agência Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte articula a es públicas de 39 municípios**: Lei aprovada pela Assembleia Legislativa foi sancionada pelo governador Geraldo Alckmin, 2015. Disponível em: <<http://www.saopaulo.sp.gov.br/spnoticias/lenoticia2.php?id=239197>>. Acesso em: set. 2015.

HAESBAERT, R. Região, diversidade territorial e globaliza o. **GEOgraphia**, ano 1, n. 1, 1999. Disponível em: <<http://www.uff.br/geographia/ojs/index.php/geographia/article/view/4/3>>

KLINK, J. Por que as regiões metropolitanas continuam tão ingovern veis? Problematizando a reestrutura o e o reescalonamento do Estado social - desenvolvimentista em espaços metropolitanos. In FURTADO, B. A.; KRAUSE, C.; FRANÇA, K. C. B. de. (editores). **Território metropolitano, políticas municipais: por solu es conjuntas de problemas urbanos no âmbito metropolitano**. Brasília: IPEA, 2013.

LENCIONI, S. Cisão territorial da indústria e integra o regional no Estado de São Paulo. In: GONÇALVES, M. F.; BRANDÃO, C. A.; GALVÃO, A. C. F. (Org.). **Regiões e cidades, cidades nas regiões: o desafio urbano-regional**. São Paulo: Ed. da UNESP/ANPUR, 2003.

MONTEIRO, Circe Maria Gama. O Planejamento: algumas considera es. In **Revista Etc..., espaço, tempo e crítica - Revista Eletrônica de Ciências Sociais Aplicadas e outras coisas**, n  1(2), vol. 1, 15 de Maio de 2007.

MOURA, R. Arranjos urbano-regionais – uma categoria complexa da metropoliza o brasileira. In **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, v. 10, n . 2, p.29-49, nov. 2008. Semestral. Disponível em: <<http://www.anpur.org.br/revista/rbeur/index.php/rbeur/issue/view/21/showToc>>.

NASCIMENTO, R. P.; RICCI, F.; RODRIGUES, M. de S. Desenvolvimento endógeno da região metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte: uma análise do quociente locacional. In **Anais do III Congresso internacional de ciência, tecnologia e desenvolvimento**, 2014, Taubaté. Disponível em: <http://www.unitau.br/files/arquivos/category_154/MPH0592_1427391000.pdf>. Acesso em: jun. 2015.

O VALE. **EMTU propõe corredores de ônibus intermunicipais no Vale**. 2014. Disponível em: <<http://www.ovale.com.br/emtu-prop-e-corredores-de-onibus-intermunicipais-no-vale-1.551798>> Acesso em: set.2015.

PORTO DE SÃO SEBASTIÃO. **Características**. Disponível em: <http://www.portoss.sp.gov.br/DocasSS/faces/oracle/webcenter/portallapp/pages/Caracteristicas.jspx?_afLoop=1731521201489126&_afWindowMode=0&_afWindowId=null&_adf.ctrl-state=c5pw3nw2v_26#!%40%40%3F_afWindowId%3Dnull%26_afLoop%3D1731521201489126%26_afWindowMode%3D0%26_adf.ctrl-state%3Dc5pw3nw2v_30>. Acesso em: set. 2015.

_____. **Projeto de Ampliação**. Disponível em: <http://www.portoss.sp.gov.br/cs/documentacao/Projeto%20de%20Amplia%C3%A7%C3%A3o%20do%20Porto/Apresenta%C3%A7%C3%A3o%20Plano%20de%20Amplia%C3%A7%C3%A3o_12.08.2014.pdf> Acesso em: set. 2015.

RESCHILIAN, P. R. A metropolização como perspectiva de desenvolvimento regional: um debate necessário. In: **Anais do I Seminário de Desenvolvimento Regional, Estado e Sociedade (Sedres)**, agosto de 2012, Rio de Janeiro. Disponível em: <<http://www.anpur.org.br/revista/rbeur/index.php/sedres/article/view/3998>>

RIBEIRO, A. C. T. O fato metropolitano – enigma e poder. In **Revista Etc...** espaço, tempo e crítica – Revista Eletrônica de Ciências Sociais aplicadas e outras coisas, nº 2(5), v. 1, 1º de setembro de 2007.

_____. Regionalização: Fato e Ferramenta. In LIMONAD, E.; HAESBAERT, R.; MOREIRA, R. (org.). **Brasil, Século XXI: por uma regionalização. Agentes, processos, escalas**. São Paulo: CNPq/ Max Limonad, 2004.

RIBEIRO, L. C. Q.; JUNIOR, O. A. S.; RODRIGUES, J.M. **Estatuto da MetrÓpole: o que esperar? Avanços, limites e desafios**. 2015. Disponível em: <<http://wp.clicrbs.com.br/ambienteurbano/2015/04/14/estatuto-da-metropole-avancos-limites-e-desafios/?topo=98,2,18,,e284>> Acesso em: nov. 2015.

SANTOS, M. **Técnica, espaço e tempo: globalização e meio técnico-científico-informacional**. 3 ed. São Paulo: HUCITEC, 1997.

SÃO PAULO. Lei Complementar nº 1166, de 9 de janeiro de 2012. **Cria a Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte, e dá Providências Correlatas**. Disponível em: <<http://governo-sp.jusbrasil.com.br/legislacao/1030690/lei-complementar-1166-12>>. Acesso em: set. 2015.

SECRETARIA DE SEGURANÇA PÚBLICA. **Segurança pública nas regiões: Gabinetes reúnem prefeituras, policias e outros órgãos com o objetivo de estimular ações locais**. 2014.

Disponível em: <<http://www.ssp.sp.gov.br/acoes/leAcoes.aspx?id=33358>>. Acesso em: set. 2015.

SILVA, R. F. **Território e federação: renovação das materialidades e compensações financeiras pela exploração de recursos territoriais**. 2013. 243 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Geografia, Unicamp, Campinas, 2013. Disponível em: <<http://www.bibliotecadigital.unicamp.br/document/?code=000917434>>. Acesso em: março 2015.

SPOSITO, E. S. Reestruturação produtiva e urbana no Estado de São Paulo. In **Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales**. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2007, vol. XI, núm. 245. Disponível em: <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-24569.htm>> Acesso em: ago. 2015

Subsecretaria de Assuntos Metropolitanos. **Diretoria da Agemvale toma posse em Ilhabela durante reunião do Conselho de Desenvolvimento**, 2015. Disponível em: <http://www.sdmropolitano.sp.gov.br/portalsdm/faces/oracle/webcenter/portalapp/pages/itemDetail.jspx?_afWindowId=null&_afLoop=1496331117497056&news_name=Diretoria+da+Agemvale+toma+posse+em+Ilhabela+durante+reuni&news_id=055695&o+do+Conselho+de+Desenvolvimento=&_afWindowMode=0&_adf.ctrl-state=gfbgeh3wo_17#@?_afWindowId=null&_afLoop=1496331117497056&news_name=%3Cp%3EDiretoria+da+Agemvale+toma+posse+em+Ilhabela+durante+reuni&news_id=055695&3Bo+do+Conselho+de+Desenvolvimento%3C%2Fp%3E=&_afWindowMode=0&_adf.ctrl-state=w6ii7il86_4>. Acesso em: set. 2015.

TAMOIOS, concessionária. **A rodovia**. Disponível em: < concessionariatamoios.com.br/a-rodovia/a-rodovia/ > Acesso em set. 2015

THEIS, I.M. e GALVÃO, A.C.F. A formulação de políticas públicas e as concepções de espaço, território e região. In **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, v. 14, nº 2, p. 55-69, nov. 2012. Semestral. Disponível em: <<http://unuhospedagem.com.br/revista/rbeur/index.php/rbeur/article/view/4101/3999>>