

Eduardo Lelis Zuppardo

**INDUSTRIALIZAÇÃO DO VALE DO PARAÍBA ENTRE AS DÉCADAS
DE 1930 E 1980**

INTRODUÇÃO

Para o entendimento do processo de industrialização do Vale do Paraíba é imprescindível que se investigue os principais fatos históricos ocorridos no ambiente nacional e regional, assim como seus respectivos impactos. De acordo com Lacerda *et al.* (2003) o que diz respeito ao ambiente nacional, os principais eventos facilitadores da industrialização brasileira foram a crise de 1930, responsável pelo seu avanço no país; o governo de Getúlio Vargas e seu desafio em relação à indústria pesada; o Plano de Metas de Juscelino Kubitschek, responsável pela consolidação do processo de substituição das importações e do planejamento estatal; a crise de 1962-1967; e o II Plano Nacional de Desenvolvimento - II PND, em setembro de 1974 e ao longo de sua execução.

Conforme afirma Cano (1998) o amplo movimento de industrialização e sua concentração nas regiões iniciaram com a ascensão do Estado Novo, época em que aconteceu o deslocamento da riqueza e acumulação de capital para as indústrias. Tal alteração não decolou num primeiro momento devido à fraca dinâmica da economia nacional, mas começou a se modificar a partir de 1933, com a considerável expansão da produção industrial e início de seu dinamismo em relação à acumulação de capital na economia brasileira.

Boffi, Ricci e Oliveira (2006) afirmam que o desenvolvimento industrial no Vale do Paraíba é resultado da existência de dois fatores: o primeiro é a conservação da produção do café por alguns municípios da região, responsáveis por disponibilizar mão de obra, meios de transporte, infra-estrutura urbanas e capital acumulado; o segundo é a ligação ferroviária entre as duas principais capitais do país. A proximidade das capitais fez com que o Vale do Paraíba também se beneficiasse do desenvolvimento. Atualmente, o Vale do Paraíba é destaque no cenário mundial, como importante centro de desenvolvimento de tecnologia militar e aeroespacial,

abrigo grandes empresas aeronáuticas como a EMBRAER e Instituto de Pesquisas Espaciais - INPE e o Centro Tecnológico Aeroespacial - CTA.

De acordo com Silva (2005) no período abarcado de 1956 à 1970 a indústria que se destacou em relação ao valor da produção, no Vale do Paraíba, foi a de alimentos, substituída entre 1970 e 1980 pela de materiais de transporte e posteriormente pela indústria química. Este desenvolvimento reflete-se nas atividades de comércio e prestação de serviços. A exemplo, a cidade conta com alguns equipamentos do setor terciário-comércio varejista em grande escala - próprio das metrópoles, destacando-se assim, dos demais núcleos urbanos da região.

A metropolização da região do Vale do Paraíba vem se impondo desde os anos 70 sendo que, São José dos Campos assumiu o papel de metrópole emergente, o que pode ser verificado, principalmente, pelo caráter regional do setor de serviços que dá sustentação à intensificação dos fluxos e relações entre São José dos Campos e as cidades do seu entorno, compondo traços fundamentais do processo de metropolização da região do aglomerado do Vale do Paraíba.

De fato, o interior de São Paulo reúne, desde a década de 90, condições extremamente favoráveis para atrair novos investimentos em razão dos condicionantes de competitividade que se impõem às empresas. Nesse sentido, é importante atentar para os aspectos que, atualmente, se colocam como principais determinantes da localização industrial: dotação de infraestrutura e possibilidade de estruturar logísticas adequadas de suprimento e escoamento da produção; mercado de trabalho qualificado e mercado profissional dinâmico; boa qualidade de vida; proximidade física com empresas fornecedoras e montadoras

Em alguns casos, o conceito de urbanização dispersa, no conjunto de cidades médias como o Vale do Paraíba, passou a se organizar de modo integrado, como uma área metropolitana, embora não assumida pelas administrações desses municípios. A existência da dispersão urbana é resultado da descentralização industrial e também de uma intensa mobilidade da população dessa região.

A pesquisa que ora se apresenta tem o objetivo de identificar e apresentar os principais fatores históricos que levaram a industrialização do Vale do Paraíba, no período de 1930 a 1980, período em que os acontecimentos levaram ao fim da

supremacia da economia agrário-exportadora e expandindo a economia urbano-industrial, intensificando o processo de industrialização no país. Apresenta-se por meio de revisão literária para conhecimento dos fatos compreendidos no período.

1 A Industrialização-Urbanização

O processo com que se deu a urbanização no Brasil é de grande importância para que se possa compreender o modo como se dá o planejamento das cidades e, por conseqüência, a industrialização.

Para Souza (1988), a urbanização é uma das formas mais violentas de estruturação do espaço e da sociedade, pois ela implica não só em uma revolução na organização do espaço físico, como, também, do próprio corpo social, da maneira de ser e de viver do homem e da sociedade.

Serra (1991 *apud* Oliveira, 2002) conceitua a urbanização como sendo o processo de transformação da população rural em população urbana pela migração, considerando, também, o crescimento vegetativo, salientando que o processo de urbanização propriamente dito seria a transformação de uma forma menos densa e mais esparsa de distribuição da população no espaço para uma forma concentrada de núcleos urbanos.

Boffi, Ricci e Oliveira (2006) observaram que, de 1920 a 1935, embora a população do Vale do Paraíba tivesse decrescido no geral, o processo de urbanização se mantinha crescente.

A industrialização-urbanização nos países capitalistas desenvolvidos deu-se de forma tão heterogênea e desequilibrada, como a que está ocorrendo nos países ditos desenvolvidos, ou em vias de desenvolvimento, entre os quais podemos destacar o Brasil. Enquanto nos países desenvolvidos a mudança ocorre na medida em que determinadas inovações tecnológicas amadurecem, nos países não desenvolvidos, ramos inteiros de produção são implantados de uma só vez, submetendo a estrutura econômica a choques muito mais profundos.

A partir de 1930, o Vale do Paraíba sofreu intensas alterações em sua economia, tendo início na transferência da acumulação do setor agrário-exportador para o setor industrial e posteriormente com a instalação da Companhia Siderúrgica

Nacional – CSN impulsionou-se os investimentos privados nas atividades referentes e derivadas do aço, como nos ramos metal-mecânica, de metais não-ferrosos e de aços especiais, sendo esse o principal marco do desenvolvimento no Vale do Paraíba no período compreendido entre 1930 e 1955 (BOFFI, RICCI e OLIVEIRA, 2006).

Conforme Boffi, Ricci e Oliveira (2006) na década de 40 observa-se o aparecimento da primeira diversificação industrial. Em São José dos Campos entram em funcionamento a Cerâmica Weiss S/A; Rhodia Indústria Química e Têxtil S/A; Fábrica de Produtos Alimentares Vigor S/A e a Indústria e Comércio do Café Ltda. No período de 1940 a 1991, segundo dados do Jornal Vale Paraibano (2000), São José dos Campos apresentava uma maior velocidade de crescimento, tendo seu processo de urbanização ligado diretamente à industrialização.

A economia do país passou por grandes modificações na década de 50 e a partir de 1956 a industrialização foi intensificada, devido à entrada de investimentos de capitais externos e investimentos estatais, que instalaram um vasto conjunto de plantas industriais produtoras de bens de capital, de bens intermediários e de bens de consumo durável. Essa década representou para o Vale do Paraíba um momento significativo devido à construção da Rodovia Presidente Dutra; à criação do complexo tecnológico-industrial-aeroespacial na cidade de São José dos Campos; ao conjunto de iniciativas industriais federais, voltadas para os setores básicos da economia industrial; e à consolidação do Plano de Metas, política econômica recente do Brasil (BOFFI, RICCI e OLIVEIRA, 2006).

De acordo com Vieira (2009, p. 59-60) um dos principais objetivos do Plano de Metas estava no plano econômico:

...no qual se deu ênfase maior, para promoção de um crescimento acelerado da economia, liderado pela implantação e expansão da indústria de bens de consumo duráveis, de modo a colocar o Brasil num novo patamar de desenvolvimento.

No período de 1960 a 1970 observa-se uma taxa de redução da taxa de crescimento populacional no Brasil, embora São José dos Campos, no mesmo período, tenha crescido ainda mais, devido a uma industrialização contínua, o que trazia à cidade um número massivo de imigrantes. Na década de 70 destacaram-se

as mudanças mais significativas para a região com a descentralização industrial, responsável por grandes mudanças no processo de urbanização e por alterações nos setores de comércio de mercadorias, nas atividades sociais e nas atividades ligadas ao setor público. O capital estatal direto ou associado ao setor privado, já nos anos 70 foi responsável pela vinda de um maior número de empresas do setor, por investimentos estatais diretos, como a Embraer, Petrobrás, entre outras, ou via investimentos e financiamentos, como Confab, Villares e Liebherr, entre outras (SILVA, 2005; BOFFI, RICCI e OLIVEIRA, 2006).

Em 1980, conforme Boffi, Ricci e Oliveira (2006) a indústria já havia passado por grandes mudanças, transformando o Vale do Paraíba em um importante espaço de produção em função do processo de industrialização do país, privilegiando os investimentos a partir do Plano de Metas de Juscelino Kubitschek. Nessa fase vieram para o Vale do Paraíba as indústrias: Mecânica Pesada, Volkswagen, Ericsson do Brasil S.A., Kodak e Ford S.A do Brasil, entre outras.

O Quadro 01 a seguir apresenta as indústrias mais importantes que se instalaram no Vale do Paraíba no período, por ano de fundação e ramo de atividade.

Quadro 1 - Instalação das Indústrias no Vale do Paraíba de 1930 a 1980

Empresa	Ano	Ramo	Empresa	Ano	Ramo
Produtos Alim. Embaré	1930	Alimentos	Ford S.A do Brasil	1958	Metalúrgico/Mecânico
Fábrica de Botões Corozita	1935	Vestuário	Maferasa	1958	Material Ferroviário
Frigorífico Cruzeiro	1939	Alimentos	AISA	1959	Metalúrgico/Mecânico
Cerâmica Weiss	1942	Cerâmica	Alpargatas	1960	Vestuário/Calçados
FNV (Fábrica Nacional de Vagões)	1943	Transportes	Textilquímica/	1961	Química
Fábrica de Papel N.S.Aparecida	1944	Químico	General Motors	1959	Automobilístico
Rhodia	1946	Químico	Providro/ Grupo CEBRACE	1963	Vidraria
Cia.Cícero Prado	1946	Químico (papel)	Schrade do Brasil	1964	Automobilístico
Produtos Alimentares Vigor	1950	Alimentos	Amplimatic	1964	Equip. Eletrônicos
Johnson & Johnson	1953	Químico	Avibrás	1965	Aeroespacial
Tecelagem Madre de Deus	1953	Têxtil	Embraer	1969	Aeronáutica
Ind. Química Taubaté	1954	Químico	Bandiy Tubing	1970	Mecânico
Plasbaté	1954	Químico	Kodak	1972	Químico
Ericsson	1955	Telecomunicações	Volkswagen	1973	Automobilística
Basf	1955	Químico	Philips	1973	Eletrônico
Mecânica Pesada	1955	Metalúrgico	Metalúrgica Fiel	1973	Metalúrgico
Tecelagem e Fiação Kanebo	1956	Têxtil	Monsanto	1975	Químico
Eaton	1957	Mecânica/Metalúrgica	Kone	1976	Metalúrgico
Indústria de Óculos Vizion	1957	Ótica	Refinaria Henrique Lage-Petrobrás	1980	Químico

Fonte: Adaptado de Silva (2005).

2 Interiorização da Indústria em São Paulo

O movimento de interiorização da indústria prosseguiu por toda década de 80 e, a partir daí, a centralização do capital se acentuou, aprofundando o caráter desigual do desenvolvimento brasileiro e, o fortalecimento de tais processos na industrialização recente, significou o revigoramento da tendência à concentração espacial da produção industrial.

De acordo com Vieira (2009, p. 84):

A interiorização da indústria tinha como objetivo evitar que São Paulo perdesse seu espaço como locomotiva do país, pois a capital paulista apresentava cada vez mais dificuldade para atrair novas empresas, devido a uma deseconomia de escala, causada por problemas de transporte e poluição, consequência do intenso crescimento populacional. O processo de interiorização foi resultado das políticas criadas pelo governo do estado, para evitar essa excessiva concentração industrial na região metropolitana

Em São Paulo esta concentração foi reforçada num raio de 150 km da capital paulista e, indo além desta distância, na direção das principais vias de transporte. Os principais determinantes do processo de interiorização da indústria do Estado de São Paulo estiveram relacionados diretamente aos itens a seguir relacionados:

- 1) políticas restritivas à área metropolitana por intermédio de diferentes leis, criaram um aparato institucional de âmbito federal e estadual relativo à proteção ambiental, ao parcelamento do solo, ao zoneamento industrial e à proteção dos mananciais das áreas metropolitanas. Com o passar do tempo, essas leis foram sendo modificadas e aperfeiçoadas, constituindo-se como fator inibidor da ampliação das fábricas de novas unidades industriais;
- 2) políticas de interiorização, estimuladas pelo governo federal. O governo estadual adotou uma série de planos e programas visando ao desenvolvimento urbano e regional de São Paulo, como o Programa de Cidades Médias, Programa de Interiorização de Desenvolvimento - PROINDE, Política de Desconcentração Industrial e Programa do Macro-Eixo Rio São Paulo;
- 3) crescimento das exportações de manufaturados, com aumento da diversificação das exportações de produtos manufaturados, material de

transporte, material bélico e aeronáutico, máquinas e equipamentos e aumento das exportações de insumos básicos - aço, papel e papelão, acentua-se a indústria do interior produtora de bens. Consolida-se o parque produtor de material bélico, aeronáutico e de transporte da região de São José dos Campos;

4) investimentos estatais no setor produtivo e no desenvolvimento da ciência e da tecnologia. Na esfera do investimento do setor produtivo estatal, devemos mencionar a implantação do Centro Tecnológico da Aeronáutica - CTA (1950) e da Embraer (1969), prioridades do Ministério da Aeronáutica para a produção de aviões.

Em função da política de descentralização industrial a partir de São Paulo, desde o período de 1970, o governo federal foi obrigado a sucumbir à lógica capitalista espacial e realizar uma série de investimentos no setor produtivo estatal em São Paulo que reforçou o processo de interiorização. Em 1980, o governo federal, pela dimensão da economia paulista, instalou a Refinaria Henrique Lage em São José dos Campos ampliou a participação relativa da indústria química na estrutura setorial regional.

5) deseconomias de aglomerações entre seus principais itens, tem-se o sistema de abastecimento de transporte de carga e de passageiros, incluindo-se a infra-estrutura viária, o sistema de abastecimento de água e de coleta de esgoto, entre outros. O conjunto desses fatores leva muitos empresários a buscarem alternativas locais, em especial a novos investimentos e ampliação de suas unidades industriais, optando por núcleos urbanos.

Em São José dos Campos e nos municípios vizinhos, o desempenho da economia do interior fez-se presente, sobretudo pela diversificação e crescimento da indústria. Em relação ao restante do interior, o fato é que o processo que ocorreu em São José dos Campos e região, independeu da evolução da base agrícola regional.

São José dos Campos dispõe, atualmente, de um setor terciário significativo na região que impulsiona o processo de metropolização, fato este que também se consubstancia no processo de conurbação dos aglomerados urbanos ao longo da Via Dutra.

Os municípios vizinhos de São José dos Campos, além de sediar importantes indústrias, passaram a empregar mão-de-obra de outras regiões atraindo grande movimento migratório, portanto, adquiriram características metropolitanas, tanto do ponto de vista econômico como demográfico.

São José dos Campos é, hoje, sede de um dos mais importantes aglomerados da rede urbana paulista, mas como pouco se fez em termos de planejamento urbano, esses problemas agravaram-se nos maiores centros que foram afetados pelo processo de urbanização.

Segundo Lencioni (1994) e concordando com a autora, "(...) novas re-hierarquizações urbanas no interior da região da metrópole desconcentrada se impõe."

Os problemas antes concentrados na Grande São Paulo foram, gradativamente, transferidos para as cidades médias do interior, contribuindo para o agravamento da condição de vida precária de parte da população.

A expansão urbana do Vale do Paraíba foi direcionada, principalmente, por dois fatores que incluem fortes componentes extralocais como projetos e investimentos estaduais e federais:

- 1) Abertura de grandes eixos viários e a instalação industrial.

A Rodovia Presidente Dutra foi inaugurada em 1951 e causou grande impacto no município de São José dos Campos, pois os novos loteamentos que surgiam, na década de 50, não se detiveram nas proximidades do núcleo urbano; atingiram locais distantes, tomando a direção da Via Dutra, onde as novas indústrias se instalavam.

Assim, criou-se uma verdadeira faixa industrializada, intercalada por loteamentos residenciais, sem qualquer infra-estrutura. Além disso, muitas vezes invadia áreas produtivas da Zona Rural de maneira esparsa e descontínua.

Por este motivo, foi celebrado um convênio com o Centro de Estudos Urbanísticos da Universidade de São Paulo, em 1958, com o objetivo específico de limitar as áreas passíveis de serem loteadas. Um Plano Preliminar foi elaborado por esse centro de estudos, datado de 1961.

Essa diretriz teve a intenção de disciplinar a implantação de loteamentos no município e esses seriam permitidos somente na Zona Urbana. Para tanto, foi criada uma legislação específica que limitava essas áreas e permitia o parcelamento na Zona Rural do município desde que a gleba possuísse área mínima de 0,5 ha. “Em 1970, as áreas urbanizadas dos municípios de Jacareí, São José dos Campos, Caçapava, Taubaté e Pindamonhangaba já estavam unidas pela Rodovia Dutra, a antiga estrada Rio - São Paulo e a Estrada de Ferro Central do Brasil”. (REIS FILHO, 2006).

O desenvolvimento industrial ao longo da Dutra estava definido e as áreas lindeiras à rodovia foram intensamente ocupadas, principalmente, no período entre 1970-1986.

3 O espaço econômico do Vale do Paraíba

De acordo com Vieira (2009, p. 25) Perroux distingue espaço geoeconômico de espaço econômico. Na distinção efetuada por Perroux, o espaço geoeconômico refere-se às relações e à distribuição das atividades econômicas no espaço geográfico, enquanto o espaço econômico corresponde a um conjunto “definido como área de decisão de planejamento de uma empresa na produção de insumos e distribuição de mercadorias”. Quando Perroux desenvolve os conceitos de espaço econômico e geográfico, apresenta relações e interdependências, mostrando que as atividades econômicas são deslocalizadas, prevalecendo as dimensões econômica, social e política. Os diversos espaços econômicos, representados pelas Regiões como a do Vale do Paraíba, representam combinações de fluxos de mercadorias e, portanto, um espaço abstrato. O Espaço econômico, assumido como um plano de ação para as regiões do Estado de São Paulo, não ficou caracterizado num programa no qual as várias regiões são dependentes de uma decisão central.

Scott e Storper (1988, p.38) reforçam e afirmam que “muitos centros surgiram como grandes ímãs para vários tipos de indústria de alta tecnologia”. Na década de 70 ocorreu expressivo desenvolvimento urbano em São José dos Campos e, desde os anos 50 e 60, um expressivo crescimento na região do médio Vale do Paraíba.

Na década de 70, pode-se verificar que as cidades vizinhas – Jacareí, Caçapava e Taubaté – possuíam 385 estabelecimentos industriais e empregavam 14,2 mil pessoas, enquanto que em São José dos Campos havia 275 estabelecimentos com 17,8 mil pessoas ocupadas.¹

Pode-se afirmar, diante destes números, que antes mesmo que a “interiorização da indústria” ganhasse uma dimensão maior, na década de 70, os municípios do Alto Vale do Paraíba já sediavam alguns dos mais importantes estabelecimentos industriais do interior do Estado de São Paulo, segundo Negri (1988). São José dos Campos já agregava, naquele período, características marcantes de ser o pólo central desse aglomerado.

Em termos regionais, os anos 70 foram marcados por uma expressiva expansão da base industrial do Alto Vale do Paraíba. Em São José dos Campos e Taubaté o número de pessoas ocupadas na indústria multiplicou-se por 2,3; em Jacareí por 1,7 e em Caçapava por 2,4.

Mais significativo que isto é o fato desse crescimento ter se concentrado em grandes plantas industriais dos segmentos de material de transporte, mecânica e química. A estrutura industrial moveu-se em direção aos setores de bens intermediários, de capital e de consumo duráveis, reduzindo ainda mais o peso dos bens de consumo não duráveis.²

Nessa mesma década, o crescimento da indústria também pode ser dimensionado pelo valor da transformação industrial. Entre 1970 e 1980, a taxa de crescimento do valor da transformação industrial de São José dos Campos atingiu 15,3% a.a. O volume do emprego industrial, medido pelo censo de estabelecimentos, passa, no mesmo período, de 17.786 para 41.432 empregados, com uma taxa significativamente mais alta que o crescimento da população urbana do mesmo período. Em síntese, o desempenho industrial da região assegurou taxas de crescimento muito superiores às verificadas para o conjunto do Estado.

Desde 1970, este processo tem acarretado o aumento da participação do Vale do Paraíba no total do produto industrial de São Paulo. Assim, entre 1970 e

¹ FIBGE. Censo Industrial de 1970.

² Fonte: FIBGE, Censos Industriais de 1970, 1975, 1980.

1980, a participação no VTI estadual (Valor da Transformação Industrial, segundo os censos industriais da FIBGE) passou de 3,3% para 5,5%.

Entre 1980 e 1995, medida pelo valor adicionado (Secretaria da Fazenda), esta participação continuou ampliando-se: de 5,5% para 8,8%. Dentre as regiões mais industrializadas do Estado, este foi o melhor desempenho relativo superando, inclusive, a variação do valor adicionado da região administrativa de Campinas.

O principal fator indutor desse crescimento rumo ao interior foi de origem extralocal, e é nessa década que também teve início o processo mais intenso de desconcentração industrial da grande São Paulo.

A consolidação de infraestrutura viária rumo ao interior, juntamente com as transformações estruturais da economia e os fatores ligados à deseconomia de aglomeração, presentes na metrópole paulista, impulsionaram o processo de descentralização relativa das atividades industriais concentradas na Grande São Paulo.

Negri (1988) afirma que os custos de aglomeração decorrentes da concentração industrial na Grande São Paulo reforçou o processo de metropolização e constituiu fator determinante na descentralização da indústria paulista, delimitando dois segmentos:

a extensões da Grande São Paulo da qual o Vale do Paraíba se inclui, como área de influência da capital, pela sua proximidade, com marcas significativas de uma economia urbana e do outro lado o Eixo Campinas/São José do Rio Preto onde a dimensão do processo de modernização agrícola seria suporte dessas transformações (NEGRI, 1988, p. 85).

Portanto, no interior estavam as bases do crescimento urbano que transformariam estes municípios num dos aglomerados mais importantes do país e que daria à indústria regional um porte mais significativo.

O processo de industrialização toma impulso na década de 50, com a inauguração da Via Dutra e com a instalação do CTA (Centro Tecnológico Aeroespacial). Com o milagre econômico brasileiro, recursos chegam a São José dos Campos atingindo índice considerável de urbanização, de 6,82% nas décadas de 70 a 80.

4 A ocupação e o crescimento desigual

De acordo com Tavares (1975) a expansão industrial dos anos 30 redefiniu a divisão do trabalho entre as regiões mais desenvolvidas do Estado de São Paulo, o mesmo ocorreu nos municípios que abrangem o Vale do Paraíba. O grau de intensidade deste crescimento industrial, a diversificação e a forma de produção industrial, no que diz respeito à organização dos processos produtivos, vão estimular uma transformação na divisão social e territorial do trabalho, modificando o espaço social e econômico da região.

A perda de importância econômica do Vale do Paraíba, no Estado de São Paulo, foi, em parte, decorrente da falta de articulação agricultura-indústria. Este processo articulado foi liderado por Campinas e Ribeirão Preto.

Assim, observou-se para a região valeparaibana o trânsito de uma industrialização “restringida” para uma industrialização pesada, com as características de um desenvolvimento retardatário e dependente. A opção industrial para a região representou o trânsito de um processo de industrialização restringida para uma solução local, principalmente em São José dos Campos, a cidade que mais rapidamente se promoveu como pólo industrial e consolidou a implantação de uma sociedade urbana – industrial. Alheia à articulação agricultura-indústria, a região do Vale do Paraíba assume a opção industrial como forma de crescimento e de desenvolvimento, sem, no entanto, ter definido um segmento industrial, na forma de concentração geográfica especializada (TAVARES (1975).

Para Campos Filho (1999), a distribuição da população e das atividades econômicas no solo urbano no quadro do capitalismo, segue a regra básica, pela qual quem pode mais, em termos de poder aquisitivo, melhor se localiza na estrutura das cidades, em relação a emprego, oferta de serviços urbanos e ao comércio e serviços em geral, especialmente os de cultura e lazer. No capitalismo periférico (cabe salientar que aqui se insere o caso brasileiro), um fator agravante faz-se presente, tornando a vida das classes médias urbanas e dos trabalhadores na cidade cada vez mais difícil: a especulação imobiliária, tanto da terra rural nas vizinhanças das cidades, na expectativa de que se tornem urbanas, como a especulação imobiliária das terras urbanas no interior das cidades.

Desse modo, a maior parte do espaço urbano brasileiro se origina clandestina ou legalmente irregular, com todos os problemas daí decorrentes. Não é previsto o atendimento às normas sanitárias (mesmo as mínimas), como o não loteamento de áreas insalubres, inundáveis, de excessiva declividade, a previsão de galerias de águas pluviais nos pontos baixos do loteamento, a canalização dos cursos d'água, larguras mínimas e declividades máximas de ruas, a destinação de áreas verdes e de preservação ambiental, etc. Tampouco serão previstas a passagem de vias estruturais de interligação do loteamento à estrutura urbana ou a interligação das ruas de um loteamento com as dos vizinhos.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Não há dúvidas que o desenvolvimento industrial trouxe crescimento econômico para o Vale do Paraíba, atraindo investimentos, transformando a paisagem e a vida na região. Contudo trouxe consigo uma explosão demográfica que até o presente não foi totalmente absorvida pelas cidades, resultando na apropriação de áreas sem qualquer infra-estrutura, na invasão de áreas ambientalmente protegidas e no desequilíbrio na população. A consequência desse desequilíbrio é o direcionamento para uma forma divergente do desenvolvimento, aquela que gera e amplia as disparidades.

O trabalho não esgota o assunto, pois o dinamismo da economia, a mobilidade do capital e a ocupação do espaço, seja ele econômico ou geográfico, se traduzem na demanda por ações de seu principal agente, o homem. Assim, compreende-se que o desenvolvimento regional e urbano será sempre objeto de observação sistêmica, na procura da adaptação dos meios-recursos aos fins, considerando que a tecnologia sempre deverá estar a serviço do homem.

Neste sentido, foram incorporadas ao texto teorias e métodos operacionais da economia regional, que, em última instância, procuraram mensurar um desenvolvimento economicamente viável, social e ecologicamente correto.

A economia global elevou os padrões de competitividade e passou a exigir ações de caráter estrutural e organizacional para viabilizar a atividade empresarial e, conseqüentemente, o desenvolvimento de uma região. Na busca da redução das

desigualdades as ações no plano local tendem a atender mais rapidamente as demandas sociais. Ainda como consideração final deve-se entender o mercado como elemento dinamizador e, portanto não basta que se tenha uma boa organização empresarial. Um mercado consumidor interessado em absorver os produtos e serviços também constitui base sólida, capaz de permitir o fortalecimento das atividades empresariais na região.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANEPAC. **Vale do Paraíba**: maior região produtora de areia do país.

BOFFI, S. A. N. de O.; RICCI, F.; OLIVEIRA, E. A. A. Q.. Análise histórica da região do Vale do Paraíba como atrativo para a implantação da indústria de base (1930-1980). Revista UNIVAP, v. 13, p. 1, 2006. Disponível em: http://www.inicepg.univap.br/INIC_2006/epg/06/EPG00000542_ok.pdf. Acesso em 28/12/2010.

CAMPOS FILHO, Cândido Malta. **Cidades brasileiras**: seu controle ou o caos. São Paulo: Studio Nobel, 1992.

CANO, W. Desequilíbrios Regionais e Concentração Industrial no Brasil. Campinas: Instituto de Economia/UNICAMP, 1998.

COSTA, Paulo Eduardo Oliveira. **Legislação urbanística e crescimento urbano em São José dos Campos**. Dissertação Mestrado FAUUSP, 2007

LACERDA, A. et al. Economia Brasileira. 2.ed. São Paulo, Saraiva, 2003.

LENCIONI, Sandra. Reestruturação Urbano-industrial no Estado de São Paulo: a Região da Metrópole desconcentrada. **Espaço e Debates**, São Paulo, n. 38, p. 54-61, 1994.

NEGRI, B. **A Interiorização da Indústria Paulista** (1920 - 1980). In: CANO, W. A Interiorização do Desenvolvimento Econômico no Estado de São Paulo. SEADE / FECAMP/ UNICAMP, 1988, vol. 1, nº 2.

OLIVEIRA, André Luiz Viana. **Qualidade de vida**: uma proposta mais adequada de uso e ocupação solo. Universidade do Vale do Paraíba. Faculdade de Engenharia, Arquitetura e Urbanismo. São José dos Campos, 2002

SCOTT, A.J.; STORPER, M. Indústria de alta tecnologia e desenvolvimento regional: uma crítica e reconstrução teórica. **Espaço e Debates** nº 25. 37-42 São Paulo, 1988.

SILVA, D. F. Desenvolvimento e Desequilíbrio Regional no Vale do Paraíba: uma Abordagem das Disparidades Econômicas e Tecnológicas. 2005. 145 f. Dissertação

(Mestrado em Gestão e Desenvolvimento Regional) – Departamento de Economia, Contabilidade e Administração, Universidade de Taubaté, Taubaté.

SOUZA, Maria A. **Governo urbano**. São Paulo: Nobel, 1988.

TAVARES, M. C. **Da substituição de importações ao capitalismo financeiro**. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1975.

VIEIRA, E. T. **Industrialização e políticas de desenvolvimento regional: o Vale do Paraíba paulista na segunda metade do século XX**. Orientação de José Jobson de Andrade Arruda. São Paulo: [s.n.], 2009. 178 p. Tese (Doutorado em História Econômica) - Departamento de História, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1993.