

O impacto da industrialização no processo de urbanização de Jacareí, SP

The impact of industrialization on the urbanization process in Jacareí, SP

El impacto de la industrialización en el proceso de urbanización de Jacareí, SP

Edson Trajano Vieira¹

Claudia Regina Bruni Sigríst²

Silvio Luiz Costa¹

Monica Franchi Carniello¹

Recebido em: 02/09/2022; revisado e aprovado em: 15/06/2023; aceito em: 20/06/2023

DOI: <http://dx.doi.org/10.20435/inter.v24i3.3802>

Resumo: O município de Jacareí, SP, apresenta uma mancha urbana que abriga um diversificado parque industrial. Este artigo tem o objetivo de analisar o efeito do crescimento industrial no processo de urbanização do município de Jacareí, SP. A pesquisa foi desenvolvida considerando a abordagem documental qualitativa e apresenta um estudo teórico e revisão bibliográfica. Entre os resultados, observa-se que o processo de implantação das indústrias no município constitui um elemento indutor da ocupação e crescimento da mancha urbana desde a decadência da economia cafeeira no final do século XIX. Neste processo, a inauguração da Rodovia Presidente Dutra, em 1951, representou um novo vetor que passou a orientar a expansão do município com a instalação de indústrias e loteamentos ao longo das vias de ligação do núcleo central urbano com a nova rodovia. Identificou-se um cenário de expansão industrial e ordenamento da mancha urbana intensificado pelo movimento de interiorização da indústria e a proximidade com São José dos Campos.

Palavras-chave: desenvolvimento regional; industrialização; Jacareí; urbanização.

Abstract: The municipality of Jacareí, SP, presents an urban spot that houses a diversified and industrial park. This article focuses on analyzing the effect of industrial growth on the urbanization process in the city of Jacareí, SP. The study was developed considering the qualitative documentary approach and presents a theoretical study and bibliographic review. Among the results, it is observed that the process of implementing industries in the municipality constitutes an element that induces the occupation and growth of the urban area since the decline of the coffee economy at the end of the 19th century. The inauguration of President Dutra Highway in 1951 represented a new vector that started to guide the development of the municipality, whose expansion followed in the direction of the new highway and along the roads connecting the central core with Dutra. It was identified a scenario of industrial expansion and urban planning intensified by the movement towards the interior of the industry and the proximity to São José dos Campos.

Keywords: regional development; industrialization; Jacareí; urbanization.

Resumen: El municipio de Jacareí, SP, presenta una mancha urbana que alberga un parque diversificado e industrial. Este artículo tiene como objetivo analizar el efecto del crecimiento industrial en el proceso de urbanización de la ciudad de Jacareí, SP. La investigación se desarrolló considerando el enfoque documental cualitativo y presenta un estudio teórico y revisión de la literatura. Entre los resultados, se observa que el proceso de implantación de las industrias en la ciudad constituye un elemento que induce la ocupación y el crecimiento de la zona urbana desde la decadencia de la economía cafetera a finales del siglo XIX. En ese proceso, la inauguración de la Carretera Presidente Dutra, en 1951, representó un nuevo vector que pasó a orientar la expansión del municipio con la instalación de industrias y fraccionamientos a lo largo de las vías de conexión entre el núcleo urbano y la nueva carretera. Se identificó un escenario de expansión industrial y urbanismo intensificado por el movimiento hacia el interior de la industria y la proximidad a São José dos Campos.

Palabras clave: desarrollo regional; industrialización; Jacareí; urbanización.

Este é um artigo publicado em acesso aberto (Open Access) sob a licença Creative Commons Attribution, que permite uso, distribuição e reprodução em qualquer meio, sem restrições desde que o trabalho original seja corretamente citado.



¹ Universidade de Taubaté (UNITAU), Taubaté, SP, Brasil.

² Universidade Paulista (UNIP), São José dos Campos, SP, Brasil.

1 INTRODUÇÃO

O desenvolvimento, seja na perspectiva territorial, regional ou local, pode ser entendido como um processo de mudança estrutural empreendido por uma sociedade organizada territorialmente, sustentado na potencialização dos recursos e ativos (genéricos e específicos, materiais e imateriais) existentes no local, com vistas à dinamização socioeconômica e à melhoria da qualidade de vida de sua população.

Parte-se do pressuposto de que há uma relação entre as dinâmicas econômicas e a configuração territorial dos municípios, regiões e países. A Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte (RMVale), na qual se situa o município de Jacareí, *locus* deste estudo, vivenciou um processo intenso de industrialização, fruto de uma política desenvolvimentista do Estado que resultou em uma expansão da industrialização da Região Metropolitana de São Paulo, para o interior, em uma dinâmica de espraiamento da indústria a partir de 1950.

Constitui elemento relevante nesse processo a construção da BR-116, a Rodovia Presidente Dutra, inaugurada em 1951, que representou um novo vetor a orientar o desenvolvimento da cidade, cuja expansão seguia na direção da nova rodovia.

Nesse contexto, discute-se o processo de desenvolvimento do município de Jacareí, situado na Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte, interior do Estado de São Paulo, uma das mais antigas cidades da região. Apresenta-se o desenvolvimento do município considerando a formação e evolução de seu parque industrial.

Assim, o objetivo deste artigo é analisar o efeito do crescimento industrial no processo de urbanização do município de Jacareí, SP.

Para consecução do objetivo geral, adotou-se uma perspectiva metodológica descritiva, quanto aos objetivos, com abordagem qualitativa. O procedimento de coleta de dados ancorou-se nos delineamentos documental e bibliográfico. Dentre as fontes documentais, foram utilizados dados oficiais da Prefeitura Municipal e Câmara Municipal de Jacareí, com destaque para os Planos Diretores municipais e a legislação de uso do solo.

Para fins deste estudo, foi contemplado o recorte temporal a partir da década de 1950, período de implantação das indústrias no município de Jacareí e sua representatividade como elemento indutor da ocupação e do crescimento da mancha urbana.

A seção subsequente apresenta o referencial teórico, que aborda, primeiramente, a temática do desenvolvimento, explora as relações entre industrialização e urbanização, com destaque para a história da industrialização no Vale do Paraíba. Na sequência, são apresentadas as relações entre industrialização e conurbação de áreas urbanas na RMVale.

Em seguida, é apresentado o método de pesquisa detalhado, seguido dos resultados e da discussão e, por fim, das considerações finais.

2 INDUSTRIALIZAÇÃO, DESENVOLVIMENTO TERRITORIAL E URBANIZAÇÃO

As reflexões sobre o desenvolvimento econômico de territórios são fundamentais por possibilitarem a compreensão das mudanças significativas da organização e do sistema socioproductivo, a respeito da reprodução da sociedade contemporânea, entendida como plural e dinâmica em sua constituição social e territorial. Conforme Cidade, Vargas e Jatobá (2008), diferentes processos econômicos e regimes de acumulação se relacionam com a configuração territorial de um país e suas regiões.

Neste intuito, a reação às consequências da crise econômica de 1929 e a política norte-americana pós-Segunda Guerra Mundial para a recuperação dos países da Europa Ocidental elevaram a discussão sobre o desenvolvimento econômico ao centro da política internacional, com intuito de combate da expansão do comunismo (Santos *et al.* 2012).

Terminada a Segunda Guerra Mundial (1939-1945), houve maior interesse dos economistas e historiadores por estudos de políticas de desenvolvimento econômico. Antes das grandes guerras, o mundo estava dividido em países industrializados e não industrializados; no entanto, com as duas guerras mundiais e a grande depressão econômica capitalista na década de 1930, surgiu a necessidade e a oportunidade para as críticas ao antigo modelo primário-exportador e a legitimação de um novo modelo de desenvolvimento, baseado na industrialização, quando vários países iniciaram intenso processo de industrialização e optaram pela substituição da importação (Vieira, 2009), o que se aplica ao caso brasileiro.

Conforme Cidade, Vargas e Jatobá (2008, p. 25),

A ampliação do modelo fordista para os países periféricos precisava aliar as vantagens locais já existentes (abundância de mão-de-obra, matéria-prima e recursos naturais) com a necessária modernização da logística, de forma que permitisse a instalação de filiais das empresas multinacionais nesses países. Suas economias de base primário-exportadora deveriam se transformar em economias industrializadas, sem perder, contudo, sua vocação exportadora.

Nesse contexto pós-guerra, um modelo de industrialização nacional com foco no crescimento econômico surgiu da aliança entre o Estado brasileiro, o capital externo e o capital nacional, o que produziu o denominado milagre econômico das décadas de 1960-70, impulsionado pela concentração de recursos econômicos em determinadas atividades e regiões do país. Com este modelo, uma forte concentração da produtividade, em escala setorial e espacial, foi percebida durante a Ditadura Militar (Nunes, 2005).

No Brasil, as assimetrias regionais não foram superadas com a política desenvolvimentista, a despeito de sua intenção de multiplicar e distribuir a renda nacional. O próprio processo de industrialização se deu em regiões que possuíam elementos naturais e sociais facilitadores para sediar as indústrias, perspectiva ancorada em Santos (1996), que afirma que a configuração territorial é composta pelo conjunto de sistemas naturais e pela superposição de sistemas sociais. Cidade (1999) observa que localização, proximidade a fontes de matérias-primas e mercados são fatores que influenciam na decisão de instalação de grandes unidades de produção.

Os municípios da RMVale sediados nas proximidades da rodovia Presidente Dutra, por atenderem, ainda que parcialmente, aos fatores mencionados, em especial a localização privilegiada no eixo Rio-São Paulo, foram estrategicamente incluídos no projeto de industrialização nacional, o que implicou em nova conformação territorial das cidades, especialmente na intensificação da urbanização.

Na linguagem comum, a palavra cidade é usada para designar um espaço físico onde vivem cidadãos que pagam certo tributo a uma administração e, em troca, usufruem de certos recursos, como água potável, energia elétrica, comércio, bem como de espaços públicos nos quais se articulam as trocas de bens de informações e as interações (Lefebvre, 1999).

Cidade pode ter múltiplas definições, mas, em qualquer circunstância, deve ser pensada como objeto de convenção, variável, portanto, e se constitui num instrumento administrativo, jurídico e fiscal. Permanece como união de *urbs* – como era chamada pelos romanos, isto é, território físico da cidade – e *civitas* – comunidade de cidadãos que a habitam, ou ainda como

a “pertença recíproca de uma entidade espacial discreta e física, de certa população” (Choay, 1999, p. 67).

A cidade é produto de ações, gestos e inventividade das pessoas comuns. É lugar de afirmação de mitos, de comemoração e rituais que revelem a sobrevivência de um tempo circular (Morin, 1997). A cidade é um ambiente que provoca, em seus habitantes, mobilidade no espaço físico e social, e, nesse movimento diário e comum, vão se construindo o que muitos autores vêm chamando de fronteiras simbólicas, que separam, aproximam, nivelam e vão ordenando as pessoas em categorias e grupos sociais.

Fundamentado no materialismo histórico, Castells (1984) formula sua interpretação do espaço urbano, a partir do sistema econômico sob o prisma marxista, e analisa o poder por sua competência em decidir sobre os equipamentos urbanos e o Estado como agente, que os fornece para manter certo grau de satisfação da sociedade, evitando descontentamentos que possam provocar revoltas e revoluções.

Na cidade industrial, como afirma Monte-Mór (2006), há também uma transformação radical, uma vez que a indústria impõe à cidade sua lógica centrada na produção e no seu espaço, organizado como *locus* privilegiado do excedente econômico, do poder político e da cultura, legitimado como obra e regido pelo valor de uso coletivo que, então, passa a ser privatizado e subordinado ao valor de troca.

A cidade se transforma também em produto industrial, como defende Lefebvre (1999), pois segue as mesmas leis econômicas que regem a produção. Assim, o espaço privilegiado da reprodução da sociedade se subordina à lógica do “industrialismo” e às necessidades industriais, devendo, portanto, reunir as devidas condições de produção, tais como a reprodução coletiva da força de trabalho, sintetizada pela habitação e pelas demandas complementares. É dessa forma que as grandes cidades industriais se estendem sobre suas periferias, de modo a acomodar as indústrias, seus provedores e trabalhadores, gerando amplas regiões urbanizadas no seu entorno, ou seja, as regiões metropolitanas.

O aumento da concentração demográfica e a heterogeneidade de sua composição, consequente das alterações trazidas pela era industrial, enfraqueceram as ligações entre seus habitantes, assim como a relação de complementaridade que unia a cidade e o campo, abalando uma identificação original, a qual vinha de *ville* (cidade), que, etimologicamente, sublinha a pertença da cidade europeia pré-industrial com a população rural e as atividades do campo (Choay, 1999).

Castells (1984) considera que o espaço é a expressão concreta de cada conjunto histórico em que uma sociedade se especifica. Assim, em uma sociedade cujo modo de produção capitalista é dominante, produção e consumo (industrialização, habitação, equipamentos, aparato sociocultural) e o intercâmbio (vias, comércio, fluxo entre produção e consumo) são a base da organização do espaço. A cidade é o espaço de reprodução da força de trabalho.

Segundo Monte-Mór (2006), a cidade industrial surgiu no Brasil a partir da transformação da cidade política, tradicional sede do aparelho burocrático de Estado e espaço de comando das oligarquias rurais ligadas à economia agroexportadora, ou uma cidade mercantil, marcada pela presença do capital exportador e/ou concentração de comércio e serviços centrais de apoio às atividades produtivas rurais em centro de produção industrial. Além disso, houve a criação e/ou captura de pequenas cidades como espaços de produção monoindustriais por grandes indústrias. Apenas essas cidades industriais, grandes, médias ou pequenas (monoindustriais) reuniam as condições exigidas pelo capitalismo industrial e criavam as condições gerais de produção para a indústria.

As cidades podem atrair e/ou repelir as atividades econômicas de acordo com as (des) economias de urbanização relevantes a cada unidade produtiva. Logo, as unidades de produção são atraídas ou repelidas mediante simples comparação das vantagens e desvantagens inerentes a estas cidades. O que se observa ao longo do desenvolvimento urbano é um processo de surgimento, auge e declínio das economias de urbanização: as economias líquidas (economias menos deseconomias) de urbanização são crescentes a partir de determinado tamanho populacional do centro urbano, atingindo um máximo em dado ponto e apresentam uma tendência decrescente a partir de então. O resultado destas (des)economias de urbanização depende, no entanto, de cada centro urbano individualmente, pois estes são únicos, não podendo ser padronizados (Henserson, 1974).

Neste sentido, compreendem-se as políticas de desconcentração industrial implantadas no Brasil em nível federal e estadual, que consistiram no incentivo à expansão industrial em outras regiões brasileiras e em outras cidades do estado de São Paulo, como São José dos Campos e Jacareí, que ofereciam condições atrativas para receber indústrias, em contraponto às (des) economias da Região Metropolitana de São Paulo.

3 INDUSTRIALIZAÇÃO E CONURBAÇÃO DE ÁREAS URBANAS NA RMVALE

O crescimento industrial do município de Jacareí, assim como de São José dos Campos, foi acompanhado de um intenso movimento migratório, originário principalmente do sul de Minas Gerais, de outras cidades da região e do norte do estado do Paraná. Este crescimento da indústria da RMVale, durante a segunda metade do século XX, está atrelado ao processo de acumulação capitalista brasileiro na região Sudeste, marcado pela ligação com as indústrias da Região Metropolitana de São Paulo.

A região analisada foi elevada à condição de região metropolitana em 2012, nomeada como Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte, composta por 39 municípios (Seade, 2019). Ao analisar o crescimento da população da então delimitada Mesorregião do Vale do Paraíba Paulista por período, nota-se que as décadas de 1970, 1980 e 1991 estão acima da média das outras décadas. Esse fato ocorreu quando as indústrias começaram a ser instaladas em grande número, ocorrendo um aumento significativo de mão de obra para suprir a demanda nas indústrias. Contudo, o processo de urbanização acompanhou essa expansão industrial, com a abertura de novos loteamentos destinados a residências e distritos industriais.

Tabela 1 – Crescimento Populacional de 1950 a 2010, Mesorregião RMVale (número de habitantes)

Ano	População Urbana	População Rural	População Mesorregião	Crescimento Por período
1950	220.910	256.325	477.235	–
1960	383.058	227.501	610.559	0,28
1970	622.663	211.989	834.652	0,37
1980	1.069.274	151.947	1.221.221	0,46
1991	1.513.078	138.516	1.651.594	0,35
2000	1.851.900	140.210	1.992.110	0,21
2010	2.131.296	133.298	2.264.594	0,14

Fonte: Adaptado de Ipeadata (2021).

A situação dos municípios de São José dos Campos e Jacareí é explicada por Godoi e Santos (2007), considerando que a conurbação de áreas urbanas de regiões desenvolvidas se dá ao longo de grandes rodovias. Os índices espaciais (globais e locais) de segregação urbana, propostos por Feitosa *et al.* (2007), levam em consideração a informação espacial, o que significa que são capazes de incorporar o arranjo espacial dos diferentes grupos de população e capturar a interação entre eles além dos limites das unidades de área.

O município de Jacareí, localizado na RMVale, está em um raio de menos de 100 km da Região Metropolitana de São Paulo. O município tem as seguintes informações históricas e geográficas:

- ✓ Área territorial (2019): 464,272 km².
- ✓ População de Jacareí (censo 2010): 211.214 habitantes.
- ✓ Densidade demográfica (2010): 454,94 hab/km².
- ✓ Altitude: 567 metros.
- ✓ Instalação: ano de 1653.
- ✓ Distância da capital: 73,5 km.

A Figura 1 apresenta a localização do município no estado.

Figura 1 – Mapa de localização do município de Jacareí, SP



Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), 2020.

Devido à proximidade geográfica e às atividades econômicas com presença industrial, ocorrem os deslocamentos diários entre local de residência e de trabalho nos municípios de São José dos Campos e Jacareí, constituindo os chamados movimentos pendulares, próprios das áreas metropolitanas em que a centralidade dos negócios e das atividades produtivas se articula com a periferização das residências dos trabalhadores. Galvão (2004) destaca a ocorrência dos movimentos pendulares nas áreas metropolitanas entre seu núcleo e as células metropolitanas periféricas nos casos de maior maturidade do complexo metropolitano.

Os movimentos pendulares consistem nos fluxos entre residência e trabalho e envolvem alterações culturais, familiares e de diferentes inserções no mundo do trabalho. Representam e expressam a valorização diferenciada do espaço urbano e das mobilidades de capitalização do espaço, bem como refletem as diferenciações de valor e ocupação do solo urbano. Em 1974, 10%

dos trabalhadores na indústria de São José dos Campos residiam em Jacareí, 4% em Caçapava, 2% em Taubaté, 0,6% na Região Metropolitana de São Paulo e 0,4% em outros municípios do Vale do Paraíba, segundo indicaram os dados levantados pela pesquisa direta com os trabalhadores nas indústrias de São José dos Campos. Em Jacareí, município com 207.028 habitantes em 2007, o núcleo industrial tradicional é anterior ao de São José dos Campos, porém evoluiu mais lentamente na incorporação das novas grandes indústrias de capital internacional, passando, nos anos 1970, à condição de fornecedor de trabalhadores para a vizinha São José dos Campos (Galvão, 2004).

A expansão urbana da RMVale foi direcionada, principalmente, por dois fatores que incluem importantes componentes extralocais como projetos e investimentos estaduais e federais: a abertura de grandes eixos viários e a instalação industrial. O município de Jacareí, especificamente, em função desse processo de industrialização, alcançou a taxa média anual de crescimento de 1,51%, entre 1991 e 2000, e 1,83% entre 2000 e 2010, em concomitância com a preservação de seu patrimônio histórico (Atlas do Desenvolvimento Humano, 2013). Segundo Costa (2007), durante a década de 1950, o Vale do Paraíba recebeu vultosos investimentos, tanto estatais quanto das empresas privadas multinacionais que se concentraram em São José dos Campos e Taubaté. Na década de 1970, intensificou-se a industrialização na região, o que acarretou falta de infraestrutura devido ao crescimento urbano acelerado (Cunha; Simões; Paula, 2005).

A Rodovia Presidente Dutra, inaugurada em 1951, causou grande impacto nos municípios, criando uma grande faixa industrializada, pontuada por loteamentos residenciais, sem infraestrutura alguma, invadindo áreas produtivas da zona rural de maneira esparsa e descontínua. Em 1970, as áreas urbanizadas dos municípios de Jacareí, São José dos Campos, Caçapava, Taubaté e Pindamonhangaba foram unidas pela Rodovia Dutra, pela antiga estrada Rio-São Paulo e pela Estrada de Ferro Central do Brasil (Reis Filho, 2006).

Além da construção e inauguração da Rodovia Presidente Dutra na década de 1950, a dinâmica do processo de urbanização brasileiro foi acelerada, devido 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 (Boffi; Ricci; Oliveira, 2006), processo este conhecido como período “desenvolvimentista”, durante o governo de Juscelino Kubitschek (1956-1961), quando, pela primeira vez, o planejamento econômico, e mesmo regional, é assumido com política de governo.

Tal processo foi caracterizado pelo grande aporte de investimentos pelo Estado e, de acordo com Bologna (2000), fazia parte da promessa do presidente, resumida no *slogan*, de fazer o país crescer “cinquenta anos em cinco”, o que se daria, principalmente, com a criação de condições para a produção de bens duráveis. Ao mesmo tempo, aconteceram investimentos em infraestrutura, na geração de energia e na implantação de rodovias necessárias para a circulação de pessoas e mercadorias, estruturando o território nacional.

Nesse contexto, o município de São José dos Campos assumiu o papel de metrópole emergente, que se impôs, desde 1970, com a metropolização da região do Vale do Paraíba. O município, pelo seu caráter regional do setor de serviços, dá sustentação à intensificação dos fluxos e das relações entre as cidades do seu entorno e compõe traços fundamentais do processo de metropolização da região do aglomerado do RMVale. Este desenvolvimento se reflete nas atividades de comércio e prestação de serviços. 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 (Lencioni, 1994). Nos estudos de Costa (2007), pode-se encontrar a afirmativa de que o interior de São Paulo reúne, desde 1960, condições favoráveis para abrigar novos investimentos, em razão dos condicionantes de competitividade que se impõem às empresas.

O movimento de interiorização da indústria prosseguiu por toda a década de 1980, e a partir daí a centralização do capital se acentuou, aprofundando o caráter desigual do desenvolvimento brasileiro e o fortalecimento desses processos na industrialização recente, o que significou o revigoramento da tendência à concentração espacial da produção industrial (Costa, 2007).

Antes mesmo que a interiorização da indústria ganhasse uma dimensão maior na década de 1970, os municípios do Vale do Paraíba já sediavam alguns dos mais importantes estabelecimentos industriais do interior do Estado de São Paulo, segundo Negri (1996). São José dos Campos já agregava, naquele período, características marcantes de ser o polo central desse aglomerado. Em termos regionais, os anos 1970 foram marcados por uma expressiva expansão da base industrial do Alto Vale do Paraíba, registrando, em São José dos Campos e Taubaté, um número de pessoas ocupadas na indústria que se multiplicou por 2,3; em Jacareí, por 1,7, e em Caçapava, por 2,4.

Mais significativo que isso é o fato de esse 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 (Ipeadata, 2021).

Na mesma década de 1970, o crescimento da indústria também pôde ser dimensionado pelo valor da transformação industrial. Este processo acarretou aumento da participação do Vale do Paraíba no total do produto industrial de São Paulo, entre 1970 e 1980, cuja participação no Valor da Transformação Industrial (VTI) estadual, segundo os censos industriais da Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (FIBGE), passou de 3,3% para 5,5%. Entre 1980 e 1995, medida pelo valor adicionado (Secretaria da Fazenda), a 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 (IBGE, 2020).

O principal fator indutor desse crescimento rumo ao interior foi de origem extralocal, e foi na década de 1970, também, que teve início o processo mais intenso de desconcentração industrial da região metropolitana de São Paulo, uma vez que, no interior, estavam as bases do crescimento urbano que transformariam estes municípios em um dos aglomerados mais importantes do país, o que daria à indústria regional um porte mais significativo.

A instalação do parque industrial trouxe dinâmica de empregos e se refletiu nas diversas áreas da sociedade, proporcionando ganhos que contribuem com o desenvolvimento territorial, inclusive da Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte.

3 MÉTODO

A pesquisa caracteriza-se como descritiva, qualitativa, com delineamento bibliográfico e documental. Para nortear a análise, foi adotada a linha do tempo da instalação de algumas das indústrias que impactaram o crescimento de Jacareí e, de forma objetiva, a posição que ocupam no *ranking* da economia no Estado de São Paulo e da Região Metropolitana do Vale do Paraíba

e Litoral Norte.

Ao relacionar os fatos históricos e dados estatísticos coletados em torno da pesquisa científica, este estudo elegeu a metodologia de abordagem descritiva, com delineamento documental, que, segundo Triviños (1987), pretende descrever os fatos e fenômenos de uma determinada realidade.

Para o alcance do objetivo proposto, foi desenvolvida fase bibliográfica, para construção do suporte teórico e fundamentação de parte dos resultados, bem como fase documental. Na busca bibliográfica sistemática, foram utilizadas as palavras-chave: “gestão e desenvolvimento regional”; “indústria”; “crescimento”; “população”; “Jacareí”. O recorte temporal delimitado foi de 1950 até a atualidade.

Quanto às fontes documentais, foram consultados dados disponíveis em órgãos administrativos do município, bem como informações obtidas em instituições de pesquisa, tais como: Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD); Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE); Sistema Estadual de Análise de Dados (SEADE); Federação das Indústrias do Rio de Janeiro (FIRJAN); Atlas do Desenvolvimento Humano (2013); Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano (EMPLASA); Prefeitura Municipal de Jacareí e Câmara Municipal de Jacareí.

Em função da abordagem qualitativa da pesquisa, os resultados foram organizados textualmente, de forma a relacionar as informações referentes à industrialização do município de Jacareí e sua expansão urbana.

4 RESULTADOS E DISCUSSÃO: INDUSTRIALIZAÇÃO E URBANIZAÇÃO NO MUNICÍPIO DE JACAREÍ, SP

Para compreender os processos de industrialização e urbanização de Jacareí, faz-se necessário remeter aos ciclos econômicos que precederam a presença de indústrias no município.

A evolução do município de Jacareí deu-se em três fases distintas, segundo Denis Neto (1992), acompanhando, assim, o desenvolvimento do Vale do Paraíba. Na primeira, durante o século XVIII, as vilas do Vale do Paraíba, passagem natural entre as Minas Gerais e o litoral, tornaram-se centros abastecedores da mineração. Na segunda fase, início do século XIX, a região foi ocupada extensivamente pela cultura do café, acelerando o processo de urbanização, época de riqueza para Jacareí, cuja prosperidade deu-se pela alteração do leito do Rio Paraíba do Sul, afastado 404 metros da vila, por volta de 1850; no entanto, o progresso trazido pelo café não se sustentou.

Como consequência, a mancha urbana de Jacareí sofreu grandes alterações desde sua fundação, com a chegada do café na década de 1860, principalmente com a inauguração da Estrada de Ferro Central do Brasil, em 1876. Novos edifícios, prédios públicos e igrejas foram construídos, sendo abertas ruas e calçadas, e o município cresceu em direção à nova estação, ampliando os limites acanhados do antigo núcleo e a ferrovia.

A terra farta e propícia para o plantio do café e lavoura, por volta de 1790, propagou-se pelos municípios do Vale do Paraíba, cuja monocultura cafeeira, já em 1840, fazia parte do setor econômico do município de Jacareí. Conhecidos como nova aristocracia, os Barões do Café passaram a manter grande contingente de escravos africanos nos campos da lavoura de café e, ao serem transferidos das fazendas para as cidades, seus costumes se afrancesaram, pois trabalhavam com o carregamento dos navios com o café e descarregavam mercadorias da Europa,

como baixelas de prata, pianos, mármore, entre outras centenas de produtos europeus. Assim, nascia também o comércio, com o crescimento populacional, e, no dia 3 de abril de 1849, Jacareí deixou de ser vila para se tornar uma cidade (Lencioni, 1972).

Com o domínio do café no município, que perdurou por dez anos, entre 1860 e 1870, essa riqueza foi cenário para os grandes barões intitulados pelo Império, entre eles, o Barão de Jacareí e o Barão de Santa Branca, que construíram grandes mansões, modificando a paisagem urbana da cidade, sendo que muitas delas se transformaram em patrimônio histórico (Lencioni, 1972). No entanto, segundo Denis Neto (1992), a atividade cafeeira no Vale do Paraíba entrou em declínio, o que representou fator relevante para a instalação de empreendimentos industriais. Em 1920, a cafeicultura na região entrou em colapso, e a economia passou a girar em torno da criação de gado, principalmente leiteiro.

Com a decadência definitiva da produção cafeeira, entre 1920-1935, a população da região também decresceu; porém, o município de Jacareí obteve a maior evolução populacional, com incremento de 23,4%, levando-se em consideração como ponto de partida, no início do século XX, as instalações fabris (Ricci, 2006).

A terceira fase vem com a industrialização, a partir de 1950, principalmente com a construção da BR-116 – Rodovia Presidente Dutra e da instalação, em São José dos Campos, do Centro Técnico de Aeronáutica (CTA), seguido de diversas indústrias multinacionais. Em Jacareí, consolidou-se um parque industrial diversificado de alimentos, bebidas, móveis, metalurgia, papel, vidro, automóveis, produtos químicos e tecidos.

Antes do processo intensivo de industrialização a partir da década de 1950, recorte temporal deste estudo, o município de Jacareí registrou a gênese da sua atividade industrial com as instalações da indústria têxtil, empregando em torno de 600 trabalhadores, no período de 1879 a 1911 (Ricci, 2006).

Em decorrência das instalações fabris e do processo de industrialização constantes, começaram a se formar novos núcleos de ocupação urbana, loteamentos destinados a um acréscimo de população, principalmente para os novos trabalhadores que se dirigiam para a próspera região do Vale do Paraíba em busca de novas perspectivas. Também houve uma aceleração de núcleos não regularizados de ocupação, os loteamentos clandestinos. Alguns municípios do Vale do Paraíba não sofreram quedas drásticas nos indicadores econômicos, e seus recursos foram viabilizados para o desenvolvimento em outras áreas, como, por exemplo, o município de Jacareí, que tem novas atuações em investimentos em outros ramos, sendo também um dos pioneiros no ramo têxtil (Ricci, 2006).

A mancha urbana de Jacareí se estruturou a partir do Rio Paraíba e se desenvolveu em ambas as margens, mas não de forma linear, pois a várzea possui solo de difícil ocupação. Nas imediações do Pátio dos Trilhos, foram implantadas as indústrias têxteis, consolidando-se ali as funções industriais, e, a partir da implantação da Rodovia SP 66, em 1928, a mancha urbana registrou mudança na direção de seu crescimento, passando, assim, a acompanhar linearmente o eixo da rodovia, que registra população urbana com 11.797 habitantes, e rural, 11.872 (Lencioni, 1972).

A partir de 1950, com a inauguração da Rodovia Presidente Dutra, várias indústrias foram instaladas na cidade, e a área urbana começou a se expandir no entorno dos vetores de ligação com esta rodovia e, também, com a Rodovia SP-66, que faz a ligação do município de Jacareí com São José dos Campos, acentuando cada vez mais a mancha urbana.

No período de 1971 a 1980, o processo de industrialização no território de Jacareí acelerou-

-se, mesmo sem que o município dispusesse de recursos para implantação da infraestrutura necessária para suportar os efeitos do crescimento urbano, que deixou de ter uma lógica de direção em função da existência de fatores indutores desse crescimento.

Até setembro de 2020, o município de Jacaré possuía 150 inscrições ativas de indústrias, das quais 24 eram de grande porte, apresentando uma produção diversificada de atuação nos ramos cervejeiro, químico, papelero, de confecções, fios e tecidos, mangueiras de borracha, vidros, produtos químicos, gases industriais, revestimentos e pisos, cerâmica, latas para a indústria de cerveja, papel e celulose, e produção de alimentos (Jacaré, 2002). A cronologia de instalação dessas indústrias pode ser observada no Quadro 1.

Quadro 1 – Cronologia da implantação das principais indústrias no município de Jacaré de 1953-2018

Anos	Empresas	Setor
1953	Rohm Hass Química	Químico
1957	Papel Simão Papel e Celulose	Papel e Celulose
1959	Adatex – Fios	Têxtil/Fios
1966	Indústria de Meias Avantel LTDA	Têxtil
1974	CEBRACE – Companhia Brasileira de Crista	Vidro
1975	Gates do Brasil	Autopeças
1976	LANOBRASIL – Indústria Comércio e Produtos Têxteis	Têxtil
1977	Parker do Brasil	Máquinas e Equipamentos
1980	Avibras – Jacaré	Aeroespacial
1985	Fábrica de Tintas Castelo LTDA	Químico
1985	FREUDENBERG- FITESA	Médico/Industrial
1987	SHA Alimentos	Alimentos
1988	PRESS MECÂNICA USIN FERRAM	Mecânica
1988	Cervejaria Brahma	Cervejaria
1992	Votorantim Papel e Celulose	Papel e Celulose
1994	Polypetro Ind e Com de Plásticos Ltda	Químico
1995	MECVALE Indústria e Caldeiraria Ltda	Mecânica
1995	Rhodia Brasil LTDA	Químico
1996	Latasa – Alumínio	Alumínio
1997	LATAPACK-BALL – EMBALAGENS	Embalagens
1998	JVM – Elétrica e Automação	Automação Industrial
1999	Ambev – Cervejarias	Cervejarias
2002	Trico Latinoamericana do Brasil LTDA	Autopeças
2004	Latecoere do Brasil	Aéreo
2007	Pulcra Chemicals Brasil	Químico
2009	Tarkett do Brasil Pisos Vinílicos	Material de Construção
2009	FIBRIA CELULOSE S. A.	Papel Celulose
2011	Teknia Tecnotubo Automotive	Autopeças
2013	Armco do Brasil S. A. – Aço	Siderurgia
2014	Chery do Brasil	Automotivo
2015	Grupo HEINEKEN Brasil – Cervejaria	Cervejaria
2016	Legacy Automação Industrial	Automação Industrial
2017	Sany do Brasil	Máquinas e Equipamentos
2018	Decamentais – Durarelx	Material de Construção

Fonte: Adaptado pelos autores, a partir dos dados da Prefeitura Municipal de Jacaré, 2021.

O município possuía, em 2020, cerca de 4.000 estabelecimentos comerciais, com estrutura bastante diversificada, contando com uma rede de ensino particular significativa, rede hoteleira e, principalmente, grande quantidade de pequenas empresas comerciais, responsáveis pela geração de uma parcela expressiva do emprego no município. As Unidades de Planejamento (UP) agregam alguns loteamentos, considerando, na medida do possível, a identidade socioeconômica e a continuidade territorial, assegurando a interligação entre elas por meio do transporte público.

A relação entre a indústria e a urbanização pressupõe que esta última seja uma das principais manifestações do processo de produção do espaço, entendido como ligação tanto com a produção de bens e mercadorias quanto com a produção de relações sociais, ideologias, cultura, valores, modos de vida, entre outros (Carlos, 1999).

Observa-se o crescimento de implantação de loteamentos e indústrias e, a partir de 1950, começa a existir uma certa proximidade entre eles, que foi também observada na década de 1960. Já na década de 1970, os loteamentos aumentaram significativamente na mancha urbana, porém mais dispersos. A partir da década de 1970, houve um salto crescente na taxa de urbanização do município de Jacareí, e se constatou, nas décadas seguintes, a expansão da mancha urbana. Nesse período, a industrialização tornou-se um forte elemento de geração de emprego e renda para a RMVale (Andrade, 2020).

A taxa de urbanização saltou de 0,55, em 1950, para 0,98, em 2010, e os dados reforçam a expansão da mancha urbana no município a partir da inauguração da Rodovia Presidente Dutra, que contribuiu para atrair grandes indústrias no eixo da rodovia e trabalhadores à procura de mão de obra. Este crescimento contínuo da urbanização deve-se aos novos loteamentos implantados no município para suprir as necessidades de moradias desses trabalhadores (Jacareí, 2002).

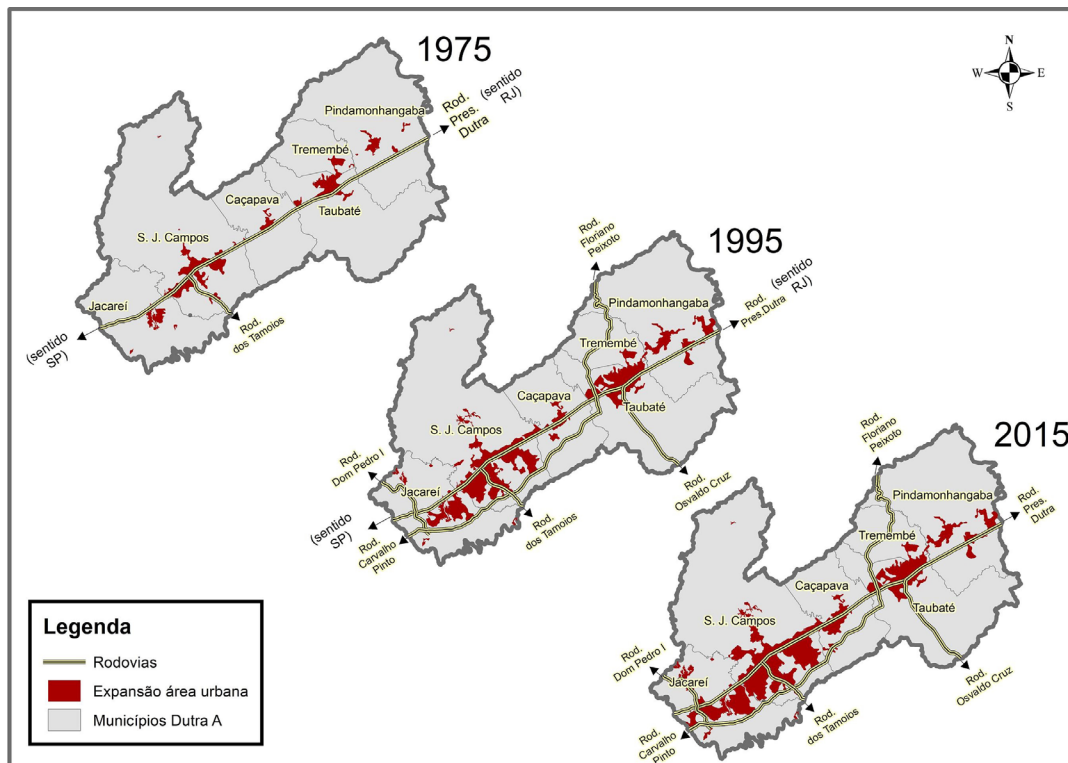
Com o comparativo demográfico, é possível observar que houve um leve aumento de pessoas na zona rural, de 1,73% ao ano, entre 1991 e 2000, podendo-se atribuir esses aumentos a índices de desemprego na cidade. No entanto, em paralelo, a zona urbana apresentou tendência de aumento de 1,86% ao ano, entre 1991 e 2000 (Ipeadata, 2021). Salienta-se que o município de Jacareí elevou seu Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDH-M) e promoveu crescimento na geração de empregos. O IDH-M de Jacareí passou de 0,547, em 1991, para 0,777, em 2010, o que situa esse município na faixa de Desenvolvimento Humano Alto (IDH-M entre 0,700 e 0,799), enquanto o IDHM da Unidade Federativa (UF) passou de 0,578 para 0,783. Isso implica uma taxa de crescimento de 42,05% para o município e 35% para a UF; e em uma taxa de redução do hiato de desenvolvimento humano de 49,23% para o município e 53,85% para a UF. Como dado comparativo, o Produto Interno Bruto (PIB) brasileiro, divulgado pelo IBGE, teve alta de 0,4% no segundo trimestre de 2019, diante do período anterior, na comparação dessazonalizada, sendo que, no acumulado de 2019 até junho, o PIB teve crescimento de 0,7%. A dimensão que mais contribuiu para o resultado do IDH-M do município foi a longevidade, com índice de 0,837, seguida de renda, com índice de 0,749, e de educação, com índice de 0,749 (Atlas de Desenvolvimento Humano, 2013).

A média da renda mensal em 2018 é considerada alta com relação à UF, por ser acima de 2,6 salários mínimos. A taxa de escolarização de 6 a 14 anos de idade, em 2010, foi de 98,3, considerada moderada-alta, o que coloca o município em 3º lugar no *ranking* das oito cidades do entorno regional. O PIB *per capita* em 2018 foi considerado alto, colocando o município em 2º lugar no *ranking* das oito cidades do entorno regional (IBGE, 2015).

No período de 1991 a 2000, a média da participação dos empregos formais na indústria no total de empregos formais, no município de Jacareí, foi de 39,31%, e, no período de 2001 a 2018, essa média baixou para 30,82%. Porém, a média dos empregos formais da indústria mostrou que a média no mesmo período, de 1991 a 2000, foi de 11.713 empregos formais, e, para o período de 2001 a 2018, a média subiu para 13.179 empregos formais, reconhecendo, então, que a indústria obteve um aumento de empregos formais com relação às outras atividades do município no segundo período citado (SEADE, 2019).

Em 2020, o município de Jacareí contava com uma população estimada de 235.416 habitantes (SEADE, 2019). O mapeamento da ocupação urbana nos referidos municípios, considerando os anos de 1975, 1995 e 2015, mostra o crescimento ao longo do eixo da Rodovia Presidente Dutra, com destaque para os municípios de Jacareí, São José dos Campos, Taubaté e Caçapava das respectivas áreas urbanas que apresentaram maior crescimento (Figura 2).

Figura 2 – Expansão da área urbanizada em 1975, 1995 e 2015



Fonte: Andrade (2019).

Andrade (2019) observa que há ainda uma maior expansão da área urbana no sentido sul da rodovia Presidente Dutra, nos municípios de Jacareí, São José dos Campos e Caçapava. Nos demais municípios, a ocupação territorial aparentou uma consolidação de áreas urbanas no sentido norte.

Com o crescimento da mancha urbana do município na década de 1990, pode-se observar 63,3% para 50,9%. Esse movimento deveu-se, especialmente, à redução da contribuição do município de São Paulo, que, embora tenha permanecido no topo da lista, teve queda de 14,8% para 9,0%, e dos municípios da região do Grande ABC, cuja participação regrediu de 11,4% para 7,2%. Essas perdas são consequência da reestruturação do setor metalmeccânico e da cadeia

produtiva automobilística da área metropolitana, assim como da instalação de novas unidades no interior do Estado (SEADE, 2019).

Tabela 1 – Principais unidades fabris do município de Jacareí em dez. de 2020 e número de empregos

Unidade Fabril	Empregos Diretos	Empregos Indiretos
Adatex	420	30
Ahlstrom Munksjo	259	35
Ambev S. A.	726	320
Armco	340	15
Avibras	1880	759
Ball	240	64
Compass Minerals	300	120
Dow	94	11
Heineken	450	110
Inylbra	86	16
Sany do Brasil	18	10
Teknia	180	40
Wana Química	115	40
Suzano	Não informado	Não informado
Caoa Chery	500	120

Fonte: Secretaria de Desenvolvimento Econômico/Prefeitura Municipal de Jacareí (Jacareí, 2002).

O município de Jacareí (14,4%) ocupa o 2º lugar no *ranking* da Participação no VTI Estado de São Paulo no setor de bebidas, segundo o SEADE (2019), cuja participação é precedida pelo município de Jundiaí (18,9%). No setor de celulose e produtos de papel, o município de Jacareí está em 7º lugar no *ranking* dos 20 municípios com maior participação no VTI Estado de São Paulo (2016), conforme o Mapa da Indústria Paulista 2003-2016, que lista o município de São Paulo com a liderança, com 8,8% de participação, e Jacareí, com 3,9% (SEADE, 2019).

O município de Jacareí obteve o 5º lugar na classificação dos 20 municípios com maior participação no VTI Estado de São Paulo (2016) no setor de transformação industrial – minerais não metálicos, segundo o Mapa da Indústria Paulista 2003-2016 (SEADE, 2019), sendo a liderança do município de São Paulo, com 9,5%, e Jacareí em 5º lugar, com 4,3% de participação. Em relação a produtos de metal, exceto máquinas e equipamentos, no Estado de São Paulo, Jacareí alcançou o 2º lugar no *ranking*, com 9,3%, precedido pelo município de São Paulo, com 15,8%.

Atualmente, com base nas leis urbanísticas em vigência, as quais direcionam a implantação dos edifícios e o posicionamento no território do município, é percebido, cada vez mais, que as indústrias não são mais implantadas na zona central no município de Jacareí. Percebe-se uma concentração de indústrias nos eixos das rodovias. Na década de 1980, loteamentos e poucas indústrias foram implantados bem próximos da zona urbana do município, com exceção de uma indústria, Cervejaria Brahma, que teve sua implantação em área distante do centro, na zona rural.

A interrupção da produção da Chery em 2021/22 tem impactos econômicos no setor industrial que precisarão ser mais bem analisados nos próximos anos. A promessa da empresa de retorno da produção nos próximos anos, com a produção exclusivamente de carros elétricos,

potencialmente trará novo dinamismo ao setor industrial automotivo e, conseqüentemente, terá efeito no processo de urbanização do município.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O objetivo deste artigo foi analisar o efeito do crescimento industrial no processo de urbanização do município de Jacareí, SP.

Com base nos resultados, foi possível compreender a conformação territorial do município como efeito do processo de industrialização. Verificou-se que a expansão se deu ao longo das vias de ligação do núcleo central com a Dutra, como reflexo da política desenvolvimentista adotada pelo governo brasileiro.

Contribui, neste processo de industrialização de Jacareí, a implantação de políticas de desconcentração industrial em nível federal e estadual, as quais consistiram no incentivo à expansão industrial em outras regiões brasileiras e em outras cidades do estado de São Paulo que ofereciam estímulos especiais para receber indústrias e/ou condições favoráveis para sediar as plantas fabris, tais como a localização propícia, caso dos municípios do Vale do Paraíba às margens da Rodovia Presidente Dutra.

Um dos reflexos da expansão urbana no município de Jacareí, no processo de adaptação da cidade para incorporar a atividade industrial, foi uma ocupação desordenada do espaço urbano, visto que se intercalaram indústrias e bairros populares, sem infraestrutura alguma, deixando inúmeros vazios.

As leis urbanísticas do município alavancaram a expansão urbana quanto à aprovação de loteamentos e à implantação das indústrias no município de Jacareí e sua representatividade como elemento indutor da ocupação e do crescimento da mancha urbana, decorrente também da migração e do êxodo rural. Durante o processo de acelerada urbanização, também foram ocupadas áreas ao longo das ligações com São José dos Campos (SP 66), Guararema (SP 66) e Santa Branca (SP 77).

Em decorrência das instalações fabris e do processo de industrialização constante, formaram-se novos núcleos de ocupação urbana, loteamentos destinados a um acréscimo de população, principalmente para os novos trabalhadores que se dirigiam para a próspera região do Vale do Paraíba em busca de novas perspectivas.

O efeito do crescimento industrial no processo de urbanização do município de Jacareí, SP, a partir em 1950, e a influência deste na mancha urbana permitem constatar que o município acompanhou o processo de desenvolvimento regional desde a cultura cafeeira, assim como outras cidades da Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte, até alcançar a condição de cidade industrializada.

O município de Jacareí teve acelerada expansão da mancha urbana a partir da instalação de indústrias; no entanto, a oferta de infraestrutura adequada e a oferta de empregos ainda são fatores que merecem atenção para que a qualidade de vida da população seja sensivelmente melhorada.

Espera-se que este artigo possa fornecer subsídios que conduzam à possibilidade de ampliar o reconhecimento quanto à importância que Jacareí ocupa na RMVale, cuja ascensão comercial e industrial é sensível até a atualidade, tanto sob o aspecto histórico quanto pelo desenvolvimento.

REFERÊNCIAS

- ANDRADE D. J. ; SOUZA, A. A. M. ; GOMES, C. Análise Temporal Expansão Urbana nos municípios do Vale do Paraíba Paulista. *Mercator*, Fortaleza, v. 18, p. 1-15, abr., 2019. Disponível em: <https://www.scielo.br/jj/mercator/a/sZnXP6Dm65tZsSBpVXnwRYH/?lang=pt>. Acesso em: 14 set. 2023.
- ATLAS DO DESENVOLVIMENTO HUMANO. *Atlas Brasil*, [s.l.], 2013. Disponível em: http://www.atlasbrasil.org.br/2013/pt/perfil_m/jacarei_sp. Acesso em: 30 ago. 2020.
- BOFFI, S. A. N. 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). In: ENCONTRO LATINO AMERICANO DE PÓS-GRADUAÇÃO, 6., São José dos Campos, 2006. *Anais [...]*. São José dos Campos: Universidade do Vale do Paraíba, 2006. p. 3059-62. Disponível em: <https://www.inicepg.univap.br/cd/INIC2006/epg/06/EPG00000542ok.pdf>. Acesso em: 14 set. 2023.
- BOLOGNA, S. M. F. *A experiência dos planos diretores de São José dos Campos: instrumentos eficazes de planejamento urbano*. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) – Universidade do Vale do Paraíba, São José dos Campos, 2000.
- CARLOS, A. F. S. Novas contradições do espaço. In: CARLOS, A. F. S.; SEABRA, O. L. (Org.). *O espaço no fim do século: a nova raridade*. São Paulo: Editora Contexto. 1999. p. 62-74.
- CASTELLS, M. *A questão urbana*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1984.
- CHOAY, F. O Reino do urbano e a morte da cidade. *Projeto História: Revista de Estudos Pós-graduados de História*, São Paulo, n. 18, p. 67-89, 1999. Disponível em: <https://revistas.pucsp.br/index.php/revph/article/view/10977/8097>. Acesso em: 14 set. 2023.
- CIDADE, L. C. Acumulação flexível e gestão do território no Distrito Federal. In: PAVIANI, A. (Org). Brasília – *Gestão urbana: conflitos e cidadania*. Brasília: Ed. UnB. 1999. p. 233-51.
- CIDADE, L. C. F.; VARGAS, G. M.; JATOBÁ, S. U. Regime de acumulação e configuração do território no Brasil. *Cadernos Metrópole*, São Paulo, n. 20, p. 13-35, 2008. Disponível em: <https://revistas.pucsp.br/index.php/metropole/article/view/8634>. Acesso em: 14 set. 2023.
- COSTA, P. E. O. *Legislação urbanística e crescimento urbano em São José dos Campos*. 2007. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007.
- CUNHA, A.; SIMÕES R.; PAULA, J. A. Regionalização e história: uma contribuição introdutória ao debate teórico – metodológico. In: CONGRESSO BRASILEIRO DE HISTÓRIA ECONÔMICA, 6.; CONFERÊNCIA INTERNACIONAL DE HISTÓRIA DE EMPRESAS, 7., de 5 a 7 de setembro de 2005, Conservatória, RJ. *Anais [...]*. Conservatória: ABPHE.
- DENIS NETTO, J. B. Pelas Ruas da cidade. *A Tribuna da Cidade*, Jacareí, 19 jul. 1992.
- EMPRESA PAULISTA DE PLANEJAMENTO METROPOLITANO [EMPLASA]. *PAM –Plano de Ação da Macrometrópole Paulista 2013-2040: política de desenvolvimento da macrometrópole*. São Paulo: EMLASA, 2014. V. 4.
- FEITOSA, F. F.; CÂMARA, G.; MONTEIRO, A. M. V.; KOSCHITZKI, T.; SILVA, M. P. S. Global and local spatial indices of urban segregation. *International Journal of Geographical Information Science*, [s.l.], v. 21, n. 3-4, p. 299-323, 2007.
- FUNDAÇÃO SISTEMA ESTADUAL DE ANÁLISE DE DADOS [SEADE]. *Mapa da Indústria Paulista 2003-2016*.

São Paulo: SEADE, 2019. Disponível em: https://www.seade.gov.br/wp-content/uploads/2021/09/MapaIndustria_abril2019.pdf. Acesso em: 1º ago. 2021.

GALVÃO, L. I. G. *Da Cultura rural a fundação cultural – um estudo sobre cultura e políticas culturais na vida urbana de São José dos Campos Século XX*. 2004. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) – Universidade do Vale do Paraíba [UNIVAP], São José dos Campos, SP, 2004.

GODOI M. M.; SANTOS, E. A. Análise das políticas públicas da cidade de Jacareí para contenção do efeito de conurbação urbana. In: ENCONTRO DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL, 12., Belém, PA, 2007. *Anais [...]*. Belém: ANPUR, 2007.

HENDERSON, J. V. The sizes and types of cities. *American Economic Review*, Pittsburgh, v. 64, n. 4, 1974, p. 640-56, 1974.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA [IBGE]. Cidades. *Portal IBGE*, Rio de Janeiro, 2015. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/jacarei/panorama> Acesso em: 7 nov. 2020.

IPEADATA. *Banco de dados do IPEA*. Brasília, 2021. Disponível em: www.ipeadata.gov.br. Acesso em: 26 abr. 2021.

JACAREÍ (Cidade). *Projeto de urbanização de Jacareí*. Jacareí: Prefeitura Municipal, 2010. Disponível em: www.prefeiturajacarei.com.br. Acesso em: 6 ago. 2021.

JACAREÍ (Cidade). *Caderno de caracterização*. Jacareí: Prefeitura Municipal, 2002.

LEFEBVRE, H. *A revolução urbana*. Belo Horizonte: Editora da UFMG, 1999.

LENCIONI, B. S. *Jacareí e as questões controversas*. Aparecida: [s.n.], 1994.

LENCIONI, B. S. *Histórias, gentes e causos de minha terra*. 2. ed. Jacareí: Status, 1972.

MONTE-MÓR, R. L. *O que é o urbano no mundo contemporâneo*. Belo Horizonte: ed. Cedeplar, 2006.

MORIN, E. *Cultura de massas no século XX*. 9. ed. São Paulo: Forense Universitária, 1997. V. 1.

NEGRI, B. *Concentração e desconcentração industrial em São Paulo (1880-1980)*. Campinas: Unicamp, 1996.

NUNES, A. J. A. *Industrialização e desenvolvimento*. Editora Quartier Latin: São Paulo, 2005.

REIS FILHO, N. G. *Notas sobre urbanização dispersa e novas formas de tecido urbano*. São Paulo: Via das Artes, 2006.

RICCI, F. *Indústrias têxteis na periferia: origens e o desenvolvimento – o caso do Vale do Paraíba*. Taubaté: Cabral, 2006.

SANTOS, E. L.; BRAGA, V.; SANTOS, R.S.; BRAGA, A. M. S. Desenvolvimento: um conceito multidimensional. *Desenvolvimento Regional em Debate*, Mafra, SC, n. 1, 2012.

SANTOS, M. *A natureza do espaço: técnica e tempo – razão e emoção*. São Paulo, Hucitec, 1996.

TRIVIÑOS, A. N. S. *Introdução à pesquisa em ciências sociais: a pesquisa qualitativa em educação*. São Paulo: Atlas, 1987.

VIEIRA, E. T. *Industrialização e políticas de desenvolvimento regional: o Vale do Paraíba Paulista na segunda metade do século XX*. 2009. Tese (Doutorado em História Econômica) – Universidade de São Paulo [USP], São Paulo, 2009.

Sobre os autores:

Edson Trajano Vieira: Doutor em História Econômica pela Universidade de São Paulo (USP). Mestre em Economia pela Universidade Mackenzie. Economista pela Universidade de Taubaté. Professor da Universidade de Taubaté, no Mestrado Profissional em Gestão e Desenvolvimento Regional e no Mestrado Acadêmico em Planejamento e Desenvolvimento Regional. **E-mail:** etrajanov@gmail.com, **ORCID:** <https://orcid.org/0000-0003-2171-2683>

Claudia Regina Bruni Sigrist: Mestre em Planejamento e Desenvolvimento Regional pela Universidade de Taubaté. Arquiteta e urbanista pela Universidade Paulista. Professora da Universidade Paulista. Diretora do IAB – Região Metropolitana do Vale do Paraíba. **E-mail:** claubruni.arq@hotmail.com, **ORCID:** <https://orcid.org/0000-0001-5936-6945>

Silvio Luiz Costa: Doutor em Educação pela Universidade de São Paulo (USP). Mestre em Ciências Sociais pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo (PUC-SP). Filósofo pela Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais (PUC Minas). Professor do Programa de Mestrado em Planejamento e Desenvolvimento Regional da Universidade de Taubaté. **E-mail:** silvio.lcosta@unitau.br, **ORCID:** <https://orcid.org/0000-0001-7693-3067>

Monica Franchi Carniello: Pós-doutora pela Universidade Metodista e pela Universidade do Minho, Portugal. Doutora em Comunicação e Semiótica pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo (PUC-SP). Mestre em Comunicação e Letras pela Universidade Presbiteriana Mackenzie. Graduada em Comunicação Social pela Pontifícia Universidade Católica de Campinas (PUC Campinas). Professora da Universidade de Taubaté, no Mestrado Profissional em Gestão e Desenvolvimento Regional e no Mestrado Acadêmico em Planejamento e Desenvolvimento Regional. Professora da Faculdade de Tecnologia de Pindamonhangaba (FATEC). **E-mail:** monicafcarni2000.ello@gmail.com, **ORCID:** <https://orcid.org/0000-0002-3107-901X>