



REGIÃO, REDES, MOBILIDADE E POLICENTRALIDADE: REFLEXÕES PARA UMA PERSPECTIVAÇÃO TEÓRICA AO PLANEJAMENTO REGIONAL

Cilene Gomes¹

Resumo

No presente artigo propõe-se apresentar uma articulação conceitual entre região, redes, mobilidade e policentralidade, com o intuito de ponderá-la junto a formulações de análise sobre novas centralidades da região do Vale do Paraíba e Litoral Norte, instituída em 2012 uma região metropolitana do estado de São Paulo. As reflexões assim balizadas se destinam a suscitar apontamentos iniciais para fins de averiguação da condição metropolitana da região em foco, se de fato é real essa condição, e a discussões acadêmicas a respeito da elaboração gradual e coletiva de uma perspectivação teórica ao planejamento regional, no processo de desdobramento da institucionalização da referida região metropolitana.

Palavras-chave: Região. Redes. Mobilidade. Policentralidade. Planejamento regional.

Recebimento: 10/11/2017 • Aceite: 10/12/2017

¹ Mestrado e Doutorado em Geografia Humana, Docente Pesquisadora do Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional, Universidade do Vale do Paraíba, SP. email: cilenegomes2011@gmail.com; cilenegs@univap.br

REGION, NETWORKS, MOBILITY AND POLICENTRALITY: REFLECTIONS FOR A THEORETICAL PERSPECTIVATION TO REGIONAL PLANNING

Abstract

In the present article we propose to present a conceptual articulation among region, network, mobility and polycentrality, with the intention of pondering it together with analysis formulations on new centralities of Vale do Paraíba and Litoral Norte region, established in 2012 a metropolitan region of the state of São Paulo. Thus, the reflections made are intended to elicit initial notes to ascertain the metropolitan condition of the region in question, if this is indeed a reality, and to academic discussions about the gradual and collective elaboration of a theoretical perspective on regional planning, the process of unfolding the institutionalization of this metropolitan region.

Keywords: region, network, mobility, polycentrality, regional planning.

Introdução

A problemática a respeito da qual se baseia a articulação conceitual e reflexões aqui formuladas entre região, redes, mobilidade e policentralidade, com o objetivo de contribuir para uma perspectiva teórica do planejamento regional, condiz ao contexto das incertezas relativas ao desdobramento da institucionalização da Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte (SP) e às remodelações socioespaciais com implicações no desenvolvimento regional. Preocupa particularmente o problema da dissociação entre a matriz teórica do conhecimento, a análise da realidade regional e as proposições de um planejamento mais equânime diante das condições desiguais das populações habitantes nos distintos espaços regionais ou locais.

De um lado, o problema poderia ser discutido a partir da suposta distância entre o trabalho acadêmico e as instâncias incumbidas do exercício da função pública de interesse comum que subentende ser o planejamento territorial, na escala regional (SÃO PAULO, 1994), ou agora, regional-metropolitana, se assim se pode dizer. E de outro lado, pode ser abordado supondo a necessária distinção entre teorias e ideologias, subjacentes ao planejamento, para a dissolução de ideologias que sustentam as perversidades da globalização (difundidas em todos os lugares) e, então, para a construção de uma perspectiva teórica para o planejamento regional mais aproximada à dimensão territorial da realidade vivida (SANTOS, 1994; 2000).

Tal discussão e abordagem, sem dúvida, indispensáveis, constituem um trabalho de fôlego a ser realizado gradualmente no campo dos estudos urbanos e regionais e, em boa medida, coletivamente e de modo transdisciplinar. Os esforços de pesquisadores, individualmente considerados, podem, todavia, alentar iniciativas conjuntas a curto, médio e longo prazo, na busca de elucidações progressivas para a reversão do problema, no sentido de unificação da matriz teórica com a realidade regional, com sua análise e o planejamento de sua mudança para o desenvolvimento social pleno e o ordenamento territorial igualitário.

Nessa trajetória, será preciso conceber a matriz teórica do conhecimento para o desvendamento e a explanação do mundo contemporâneo, e simultaneamente, no escopo dessa reflexão, para ao menos suscitar apontamentos em vista de orientar a averiguação da condição metropolitana da Região do Vale do Paraíba e Litoral Norte, instituída região metropolitana pela Lei Complementar estadual 1166

(SÃO PAULO, 2012). Está o fato metropolitano inscrito na região? Em que medida? Qual a tessitura de referenciais teóricos para elucidar a pretendida averiguação?

Um ensaio preliminar de articulação conceitual será aqui formulado a partir dos conceitos de região, redes, mobilidade, policentralidade e respectivos pontos de enlace.

Em razão de entender o fenômeno metropolitano em seu caráter macro-organizador do território (SANTOS, 1993; SILVA Neto, 1985) e, por isso, a medida por excelência (porque a mais complexa) para cotejamentos com outras realidades da urbanização contemporânea (por exemplo, uma região metropolitana instituída), o conceito de região deve necessariamente ser revisitado, com base na configuração e dinâmica das redes técnicas e sociais, tão intrinsecamente ligadas que estão à realidade da globalização de nossos dias, e ao próprio questionamento da clássica visão de rede urbana.

É justamente nesse ponto que se imagina o entrelaçamento conceitual da mobilidade inerente ao espaço de fluxos (CASTELS, 1999; SANTOS, 1996), que independe da contiguidade, e ao caráter policêntrico da organização do espaço banal (SANTOS, 1996), onde os movimentos da sociedade se constituem e de onde se irradiam e transpõem limites.

Vejamos em recorrência essa mesma ordem de ideias, mesclada às circunstâncias do espaço regional delimitado territorialmente pelos 39 municípios que compõem a recém instituída Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte.

Região, regionalização e o enfoque das redes

A reformulação do conceito de região supõe certa convergência de entendimentos a respeito da noção de redes. Com tal pressuposto, subentende-se que uma região qualquer pode ser concebida de modo coerente às dinâmicas do mundo globalizado, por meio da lente conceitual das redes técnicas, em suas relações com as redes sociais, o que não exclui, mas comporta a rede urbana e os espaços da horizontalidade geográfica, e assim, a mobilidade e os centros da vida social.

As mudanças históricas e territoriais impõem a necessidade de uma constante revisão de conceitos. Para Santos (1988), a região não pode mais ser concebida como entidade autônoma, e sim na condição de espaço articulado a uma lógica global de organização e funcionamento da sociedade. A antiga noção de individuação regional

indicaria, hoje, que algumas possibilidades de realização do mundo se combinam em dada região.

Nesse sentido, uma região qualquer do espaço geográfico é solidária a todos os demais espaços da formação socioespacial nacional ou, mesmo, do planeta. As dinâmicas relacionais da região constituem a base para a explicação de sua realidade particular, seus potenciais e condições ao desenvolvimento. É somente em função dos relacionamentos que unem a região a outras realidades geográficas que ela pode mudar substancialmente.

Embora a organização espacial de uma região resulte da história das transformações da sociedade em suas relações internas e com o particular sistema da natureza que a delimita territorialmente, as conexões hoje possíveis entre espaços não contíguos desautorizam concebê-la por *lôcus* da construção de dinâmicas e identidades estritamente locais ou regionais. O modo de vida social dos habitantes de uma região é hoje passível de interdependências e influências entrecruzadas das esferas globais e locais.

Com essa compreensão, as homogeneidades e heterogeneidades do espaço geográfico adquirem novos significados, assim como se renova a questão da regionalização para fins políticos, de planejamento e gestão.

Se ainda hoje as cidades podem ser consideradas unidades dinâmicas da organização do espaço regional, a noção de hierarquia urbana tende a se desestabilizar (SANTOS, 1993) pela nova força de conexão entre os lugares que estabelece outro sistema de centralidades e espaços de influências. O que implica em nova dimensão da vida política e maior flexibilidade de inter-relações da vida social.

A verificação de relações funcionais para a classificação de redes urbanas e regiões, de polos e áreas polarizadas constitui um procedimento metodológico clássico para estudos acadêmicos e de base a ações planejadas que se demarca, no Brasil, a partir da segunda metade do século XX, consoante ao ideal da integração econômica. Nessa perspectiva teórica da análise regional, os fluxos e as cidades são elementos estruturantes da organização socioespacial e econômica.

Esse procedimento condiz à história da regionalização do Estado de São Paulo, com implicações diretas na definição das sucessivas divisões político-administrativas. Ou seja, sobretudo a partir dos anos de 1960, a identificação das regiões funcionais (com suas sedes regionais e áreas de influência correspondentes), baseada no estudo da hierarquia funcional dos centros urbanos (balizada pelo binômio industrialização-urbanização), define um escopo característico dos estudos geográficos e do desenho institucional de

regiões para planejamento (SILVA N. et al., 2002, p. 7). O que impacta na instituição das primeiras regiões metropolitanas brasileiras em 1973/1974.

A partir de meados de 1980, com as novas palavras de ordem do processo de abertura política – descentralização político-administrativa e participação democrática –, chega-se à delimitação das regiões de governo, que serão as unidades de base do reagrupamento de municípios em regiões administrativas e, depois, a partir da Constituição de 1988, da composição de regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões.

Com os desdobramentos dessa prerrogativa do governo estadual e as tendências à globalização tecnológica e econômica, aliadas às políticas neoliberais, ou neo-desenvolvimentistas, a partir dos anos de 1990 e 2000, acelerações nas transformações socioespaciais dos territórios regionais são de fato produzidas, levando a readequações no processo de regionalização institucional. No caso paulista, por exemplo, com cinco das seis regiões metropolitanas hoje oficializadas², e mais as aglomerações urbanas de Jundiaí e Piracicaba, e a Unidade Regional Bragantina (ainda não oficializada) o governo do Estado praticamente consegue instituir a macrometropole paulista como unidade de planejamento (EMPLASA, 2014).

Nesse contexto, a modelação teórica do desenvolvimento regional e da regionalização propriamente dita, segundo explica Silva Neto (2003, p. 363), parece apontar para maior flexibilidade da organização espacial, ou seja, “dos fluxos hegemônicos da política e da economia”. No modelo do desenvolvimento endógeno, o grau de competitividade das regiões e lugares para a integração ao mercado global deveria aumentar de forma mais independente da regulação do Estado. Os “projetos políticos, públicos e/ou coletivos, concebidos, desenvolvidos e implantados regionalmente, através de recursos econômicos, naturais e humanos encontrados nas próprias regiões” (Idem, p. 367-368) acarretariam o desenvolvimento endógeno, baseado nas sinergias entre Estado, mercado e sociedade, no objetivo da constituição de uma “organização social autóctone”.

Para esse mesmo autor, as regiões historicamente constituídas, com base nas relações de proximidade e contiguidade (solidariedade local) e na subordinação hierárquica da rede urbana, podem se

² Além da pré-existente região metropolitana de São Paulo, foram instituídas as regiões metropolitanas da Baixada Santista (1996), Campinas (2000), Vale do Paraíba e Litoral Norte (2012), Sorocaba (2014) e Ribeirão Preto (2016), sendo que esta última não faz parte da macrometrópole.

fragmentar pelo desenho de uma regionalização baseada em outros arranjos urbano-regionais, como o que se conforma a partir dos sistemas de engenharia (Milton Santos), constituindo sistemas metropolitanos; a partir do grau de integração técnico-econômica, um condicionante da competitividade regional e do desenvolvimento regional (SILVA, 2003).

Se de um lado, essa perspectiva explicativa da regionalização parece coadunar-se com a realidade regional mais conexa à expansão metropolitana, conduzida ao menos pelos grandes eixos rodoviários, temos de outro lado, na municipalidade e nos processos e dinâmicas socioespaciais de ordem local, a base a partir da qual, certamente, a remodelação do espaço regional-metropolitano e novas institucionalizações deverão ser referidas. Ou seja, as novas instâncias de organização social (articulações entre agentes sociais diversos), fundadas em interesses comuns, ligados a problemáticas socioterritoriais específicas, envolvem, necessariamente, as municipalidades, mesmo considerando sua relativa autonomia no contexto da governança dos interesses regionais, no caso, metropolitanos.

Em síntese, se o novo conceito de região, novas regionalizações e arranjos urbano-regionais estão ainda por se redefinirem, constituírem ou consolidarem, no contexto da contemporaneidade e na premissa da cooperação e da participação social, o fato é que as relações sociais horizontais tendem a ser cada vez mais focalizadas nos processos de estudo e de construção de ações coletivas e seus novos espaços. Assim sendo, o lugar, a cidade, a região, o país e o planeta parecem constituir quadros de referência na consciência dos distintos agentes de mudança social e, por isso, a dimensão de sua reconstrução coletiva adquire nova espessura - a da ressignificação de experiências particularizadas no contexto de construção de um futuro em comum.

O enfoque das redes

Nessas considerações teóricas, as noções de redes técnicas, redes urbanas e redes sociais estão mais ou menos explícitas na condição de aportes relacionados à compreensão da organização do espaço regional. Mas serão estas noções suficientes para o entendimento do espaço humano em seu todo? Para Milton Santos (1996), não bastaria estudar as redes, daí a contraposição que estabelece entre os lugares articulados em redes e o espaço banal, o espaço de todos.

Guiando-nos inicialmente por este postulado, a noção de redes aplicada à análise territorial condiz ao estágio contemporâneo de evolução das técnicas de informação e comunicação à distância e da força política de sua utilização para fins econômicos ou de socialização. As redes técnicas desenhariam, no contexto de uma interdependência dos lugares, que tende a ser cada vez mais globalizada, “um espaço de fluxos formado por pontos, dotado de um papel regulador em todas as escalas geográficas” (IDEM, p. 22). A partir dos lugares articulados em redes, ou por intermédio das redes técnicas, o espaço adquire a sua dimensão de verticalidade, em razão dos pontos interligados e distantes uns dos outros e de suas distintas funcionalizações, embora constitua apenas o espaço de alguns em meio ao espaço de todos.

Santos (2005, p. 139) é enfático ao afirmar a supremacia do espaço em sua totalidade ao dizer que “além das redes, antes das redes, apesar das redes, depois das redes, com as redes, há o espaço banal, o espaço de todos”. Ao mesmo tempo em que o espaço das conectividades dos lugares em rede se recria, verticalmente, em diversos níveis (local, nacional, mundial), os espaços da horizontalidade geográfica também se renovam no alcance da contiguidade territorial.

Se as redes compõem-se de uma realidade material e um dado social, a topologia dos pontos de acesso, das linhas de transporte ou transmissão e dos nós de comunicação não se dissocia das “pessoas, mensagens [e] valores que [as] frequentam” e nem das forças de atração e difusão, no caso das redes urbanas (SANTOS, 1996, p. 209).

A rigor, as redes definem, em princípio, as relações sociais, as comunicações entre pessoas e lugares. Por isso, são originalmente espontâneas e de alcance limitado. Denominam-se redes propriamente ditas com o sucessivo avanço de seus suportes técnicos e com um funcionamento de alcance cada vez menos limitado pelas fronteiras políticas e econômicas. Aliás, segundo a indicação de Santos (1996, p. 212), levando em conta o grau da evolução científico-tecnológica dos modernos objetos técnicos, na realidade nem haveria mais propriamente redes, sendo seus suportes apenas pontos. Suas topologias diferenciadas definiriam, entretanto, espaços de conectividade que estabelecem sociabilidades à distância, sendo transmissores eficazes dos agentes hegemônicos da globalização em curso.

As redes são heterogêneas e se sobrepõem em dado território, sendo desigual o seu aproveitamento social e diverso o nível de solidariedade que estabelecem (IDEM, p. 215). Nesse espaço das verticalidades, essa solidariedade é obtida pela circulação de

diferentes fluxos, pelo intercâmbio entre distintos agentes e o controle hegemônico do funcionamento global da sociedade e da economia.

Essas novas formas de solidariedades entre os lugares devem ser objetos de novos estudos no quadro das relações interurbanas. Daí a ideia de que as forças polarizadoras das metrópoles não mais exerceriam sua influência sobre uma área delimitada por sua contiguidade geográfica; daí a ideia de uma metrópole do tipo rede (Santos, 1996, p. 216) e/ou de nova espécie de hierarquia urbana que se realiza através da informação, que é hoje “o grande regedor das ações [e interdependências] que definem as novas realidades espaciais” (IDEM, p. 226).

Nesse sentido, o mesmo autor entende que as cidades sejam, de fato, “o ponto de intersecção entre verticalidades e horizontalidades” (IBID., p. 226). Pois, a partir dos lugares organizadores do território urbano poderíamos identificar os pontos que se articulam no espaço de conectividade das redes e/ou os pontos que se articulam no espaço das conexões geográficas estabelecidas pelas relações horizontais, na proximidade ou contiguidade da organização espacial, incluindo aqui o âmbito das relações urbano-rurais.

Além disso, esse entrecruzamento de relações verticais e horizontais, representado pelas cidades, deixa entrevista a dimensão e importância atual da informação e da comunicação nas dinâmicas sociais e interpessoais de organização do tempo humano. Porque em ambos os espaços – criados pelos lugares em rede ou contíguos – são os processos de informação e comunicação que constituem as medidas de uma razão instrumental (funcional) ou uma razão da vida em sentido mais amplo. Quer seja no sentido de uma união vertical dos lugares ou da união no espaço da co-presença, que remete ao lugar da vida cotidiana, o fato é que as informações e comunicações veiculadas (ou não) pelas redes técnicas no contexto das mais diversas redes de relações sociais materializadas em diferentes cidades são, hoje, os princípios ativos de interdependências e cooperações que podem estar a serviço de finalidades hegemônicas ou de suas contra-finalidades.

É no lugar e a partir dele que o tempo social cotidiano se mostra em conformidade a razões hegemônicas criadoras de ordem no benefício de seus próprios agentes, ou se revela conciliado aos propósitos de fortalecimento das relações horizontais, “a partir das ações localmente constituídas”, criando “uma base de vida que amplie a coesão da sociedade civil, a serviço do interesse coletivo” (SANTOS, 1996, p. 228). É no lugar e a partir dele que, na perspectiva de uma reorientação filosófica e política do ser humano, para o planejamento, o cotidiano tende a ser reinventado no processo de gênese de novas

afinidades e sinergias entre Estado e Sociedade, o que, mediante o uso (ou não) de redes técnicas, certamente seria criador de novas redes sociais, mas gerando, por meio delas, menos aprisionamentos e mais libertação.

Mobilidade e centralidades da vida social

No pressuposto dessa reflexão, a mobilidade é um fenômeno socioespacial que se intensifica com os processos de aceleração do tempo social contemporâneo nos últimos três decênios aproximadamente. Os movimentos que constituem a sociedade humana em todos os tempos adquirem significação especial em nosso tempo, em razão dos processos de reorganização da vida social cotidiana que a intensificação desses diferentes movimentos acarreta e, sobretudo, pelas motivações dos mesmos.

Ora, tudo que se movimenta no espaço gera deslocamentos de um lugar para outro, tendo em vista os distintos centros de referência (para distintas finalidades) que os lugares são ou englobam em sua organização e dinâmica relacional. Mobilidade e centralidades são atributos da constituição socioespacial em qualquer escala de tempo e espaço que se defina para a análise, mas assumem, hoje, contornos e conteúdos completamente remodelados pelas especificidades e acelerações da transformação histórica no período contemporâneo.

Na base dessa aceleração das transformações socioespaciais, encontram-se as evoluções de distintas naturezas (demográficas, econômicas, políticas, culturais, técnico-científicas) que convergem pelo aumento de suas velocidades, a uma relação espaço e tempo, onde os movimentos cada vez mais numerosos e diversificados tendem a alcances cada vez maiores, em espaços de tempo cada vez menores, ocasionando alterações sucessivas no estado de uma dada organização socioespacial, por exemplo, delimitada regionalmente. Dessa forma chega-se ao atual estágio da globalização onde os processos de unificação técnico-econômica, política e sociocultural constituem tendências reais da vida social, cujas unidades espaciais podem ser concebidas enquanto pontos do espaço, ou centros organizacionais e organizadores do espaço global, hoje, potencialmente acessível em todo lugar.

Assim sendo, mobilidade e centralidades se redimensionam e se redefinem reciprocamente no espaço econômico e social global a partir de sua base local dada pelos lugares articuláveis em redes ou no plano da horizontalidade. Quer sejam tomados os movimentos ou as imobilidades relativas, desencadeados por novos modos de vida e/ou

por constrangimentos sociais, o fato é que as novas polaridades urbanas têm se constituído a partir de uma super-extensão dos processos de urbanização. Inscrevendo-se numa relação de descontinuidade com os núcleos originais das cidades, essa urbanização extensiva (MONTE-MÓR e LINHARES, 2009) se sustenta não somente pela acessibilidade física potencial, mas também pela acessibilidade social diferenciada que induz os distintos agentes a localizações mais ou menos valorizadas ou passíveis de revalorizações.

Como entendido em Bonnet e Desjeaux (2000, p. 11-12),

esses novos conjuntos urbanos mais ou menos estendidos são conduzidos a se religarem a partir de uma lógica de redes: redes de cidades no quadro da metropolização do território, mas igualmente redes de menor amplitude com os conjuntos territoriais difusos que se constituem através da periurbanização das cidades. Por certo, os sistemas e os modos de transporte participam da reunificação desses territórios descontínuos, mas contribuem igualmente à sua dispersão e os habitantes organizam sua vida do dia a dia sobre uma base de relações sociais mais ou menos ampliadas, mais ou menos difusas, mais ou menos localizadas.

Dessa forma, as mobilidades e os territórios de pertencimento social tendem a ser redefinidos, acarretando novas evoluções nas trocas sociais, mais ou menos duráveis.

De fato, a mobilidade concebida em termos de distância entre dois pontos para o deslocamento do centro à periferia ou vice-versa tende a ser repensada no contexto de um sistema territorial de organização da vida social, como por exemplo, o de uma região metropolitana ou outra forma de organização do espaço regional. Nesse sentido, o território seria descrito como um conjunto de lugares, dotados, cada um, de características próprias, e de fluxos que os interligam num todo interdependente (Bonnet e Desjeaux, 2000, p. 19 e 23).

A mobilidade é um elemento de um sistema complexo de ações que une os diferentes lugares de residência, estudo, trabalho, acesso aos bens de consumo e serviços, espaços de uso coletivo, lazer, turismo etc. (IDEM, p. 17). É no intervalo que separam os lugares que se define o espaço da vida cotidiana. Os itinerários da mobilidade cotidiana representam as oportunidades de desenvolvimento de atividades. Mas a vida cotidiana não é apenas ritmada pelos retornos à residência entre os diferentes lugares e/ou as diferentes atividades. As novas relações sociais que se estabelecem por intermédio das redes de informação e comunicação se inserem no contexto de novas práticas espaciais e de

uma re-localização de atividades da vida cotidiana no tempo (IBID. p. 81 e 136).

Em nosso tempo, não é mais a distância física que estrutura o espaço, mas sim a acessibilidade e/ou a distância-tempo. Os movimentos têm a sua ancoragem nos diferentes lugares da vida cotidiana, mas suas escalas espaciais de inserção se multiplicam.

A mobilidade espacial cotidiana tornou-se chave de leitura do fenômeno urbano-regional, pois remete às escalas geográficas da inserção social dos grupos e indivíduos. Os grupos sociais diferem quanto ao acesso à mobilidade e à sua capacidade de geri-la transformando-a em meio para a criação de redes sociais. Os fluxos de pessoas revelam as diferenciações, centralidades, cooperações, concorrências e defasagens dos lugares (Bonnet e Desjeaux, 2000, p. 23 e 81).

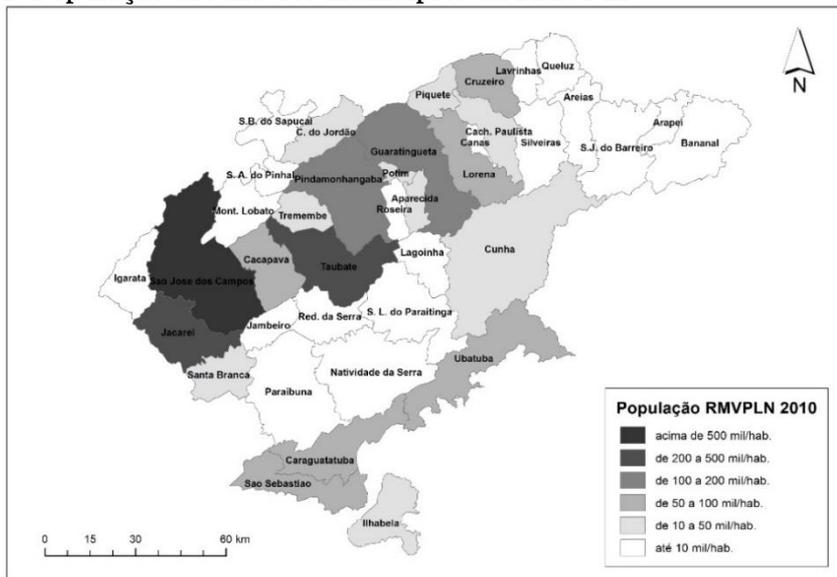
Repensando a proposição de análise de novas centralidades na região do Vale do Paraíba e Litoral Norte?

No entendimento de que as centralidades urbanas podem ser definidas por um conjunto de atributos dos núcleos urbanos de uma dada estrutura espacial particularizada regionalmente, atributos característicos de períodos recentes da história, tais atributos refletiriam o grau de centro-complexidade (TEILHARD de C., 1963), ou o grau de organização-consciência desses núcleos. Daí subentende-se que todos os núcleos urbanos constituem centros da organização do espaço regional, enquanto “peças” articuláveis às demais peças ou centros da vida social e, ao mesmo tempo, constituem-se em si mesmos, por um grau de organização interna que reflete, em certa medida, a sua força de ser centro, sua centreidade ou interioridade.

Segundo esta concepção, podemos ensaiar uma leitura do que poderia representar esse grau de centro-complexidade dos diferentes núcleos urbanos da região, e ponderar sobre a emergência histórica de novas centralidades na região do Vale do Paraíba e Litoral Norte. Talvez, pudéssemos partir mesmo do perfil da urbanização regional, entendido aqui como a distribuição dos municípios da região, segundo classes de tamanho da população urbana. No caso, o agrupamento populacional seria visto, necessariamente, como a base de qualquer estágio de desenvolvimento urbano que se possa definir. Ou seja, o grau de centro-complexidade de cada núcleo urbano poderia ser equiparado ao seu estágio de desenvolvimento, a partir mesmo do seu tamanho populacional, mas sem tomá-lo por suficiente para a definição do referido grau.

Sim, pois ao tamanho da população de cada núcleo urbano deve corresponder certa estrutura de organização da vida material (representada pela estrutura espacial urbana, de atividades e lugares adequados para a sustentação das necessidades materiais da vida coletiva e individual), e certa estrutura de forças dinâmicas da consciência coletiva – entendidas a partir dos seres individuais e das associações sociais constituídas voluntariamente ou de forma instituída, e de suas ações e práticas centradas por um propósito comum de desenvolvimento.

Figura 1: População urbana dos municípios da RMVPLN



Fonte: IBGE.

Em 2010, no agrupamento dos 19 municípios com até 10 mil habitantes urbanos, pouca diversificação de atividades econômicas e baixo nível de autogestão e desenvolvimento planejado, talvez a nova centralidade emergente possa ser admitida, em parte, pela relativa nova força da atividade turística associada ao patrimônio histórico, cultural e ecológico, e sobretudo, considerando o caso de São Luiz de Paraitinga, em razão de seu Plano Diretor Participativo, supondo uma força mobilizadora da consciência coletiva, chamada à prova, aliás, logo após a aprovação do plano, para o enfrentamento da situação crítica instalada com a destruição de boa parte da cidade pelas fortes chuvas de 2010.

No agrupamento dos 4 municípios com até 20 mil habitantes urbanos, pode-se identificar na cidade de Cunha uma força de centralidade ligada também à estruturação da atividade turística, onde, além das peculiaridades naturais do município, o artesanato da cerâmica constitui um dos seus atrativos, já que envolve uma estrutura de produção que abrange o emprego de variados processos de elaboração técnica e artística, resultando na inserção de certos agentes produtores inclusive em circuitos de exportação. Além de Cunha, os demais três municípios, Potim, Piquete e Santa Branca, destacavam-se, em 2000, dentre os 19 municípios com fluxos pendulares de saída mais numerosos, e em 2010, dentre os 14 municípios de origem de deslocamentos para trabalho ou estudo.

Já em relação ao agrupamento de municípios com população urbana acima de 20 mil e até 50 mil habitantes, a saber, Aparecida do Norte, Cachoeira Paulista, Campos do Jordão, Ilhabela e Tremembé, talvez se possa considerar Campos do Jordão como novo centro microrregional, incluindo ao menos Santo Antônio do Pinhal e São Bento do Sapucaí, integrantes, os três municípios, do Circuito Turístico da Mantiqueira. Esses dois pequenos municípios parecem funcionar em estreita relação com as demandas de estruturas turísticas complementares ligadas a Campos do Jordão. Além desse atributo de centralidade, o município jordanense é sede hoje de diferentes unidades do ensino superior, tais como o Centro Universitário do SENAC, UNIVAP e Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia. A sua vez, Aparecida do Norte também parece se constituir como nova centralidade turística da região, integrando o Circuito Turístico Religioso, e além destes dois municípios, Tremembé, em sua forte dinâmica relacional de uma cidade conurbada com Taubaté, e ainda, Cachoeira Paulista, fortemente interligada às cidades vizinhas (pelos movimentos pendulares para trabalho ou estudo) e a São José dos Campos, em razão de abrigar uma sede do INPE, talvez constituam forças de centralidade regional ou microrregional, mais do que Ilhabela, com seu potencial turístico ligado em boa medida aos fluxos populacionais paulistanos.

No que se refere ao agrupamento dos 6 municípios com até 100 mil habitantes urbanos em 2010, Caçapava, Caraguatatuba, Cruzeiro, Lorena, São Sebastião e Ubatuba, como reconsiderar a questão das novas centralidades? Basicamente, pode-se afirmar, em princípio, que a força de centralidade destes municípios é contextual, dizendo respeito ao fato de integrarem os dois principais eixos da urbanização regional: Caçapava, Lorena e Cruzeiro no eixo Dutra e São Sebastião, Caraguatatuba e Ubatuba no eixo litorâneo. Dentre os três primeiros

municípios citados, deve-se considerar que a força de centralidade de Cruzeiro é histórica e condizente à sua condição de sub-sede regional, junto a São José dos Campos, Taubaté e Guaratinguetá, numa escala descendente que se gradua a partir do maior grau de complexidade em São José dos Campos até o menor em Cruzeiro. Quanto a Caçapava, destaca-se por integrar a estrutura industrial do Vale do Paraíba assentada no eixo da Dutra. No caso de Lorena, talvez se tenha aí realmente uma nova centralidade constituída nas últimas décadas com força de influência no campo do ensino superior - a partir das sedes da USP, UNISAL e do Centro Universitário UNIFATEA -, sobretudo no alcance de municípios circunvizinhos, incluindo alguns do sul de Minas Geras.

Considerando os municípios do eixo litorâneo, apresentavam, em 2000, uma inter-relação mais significativa por meio de movimentos pendulares com a região metropolitana da Baixada Santista do que propriamente com a região valeparaibana, embora a rodovia dos Tamoios constitua uma importante via de acesso, com implicações futuras marcantes no processo de desenvolvimento econômico deste trecho do litoral, mas também com impactos preocupantes de ordem socioespacial e ambiental, em razão de sua duplicação recente, bem como de outros empreendimentos viários e projetos de envergadura, como a modernização do Porto de São Sebastião e as instalações do complexo petrolífero ligadas à exploração do Pré-Sal. Além disso, não é possível ignorar o vetor das atividades turísticas que também responde pela força de centralidade desta microrregião em seu conjunto e de suas três principais cidades (acima citadas).

No agrupamento dos 5 municípios com população urbana maior que 100 mil habitantes em 2010, se São José dos Campos e Taubaté, e secundariamente, Guaratinguetá, mantêm suas posições relativas de principais sedes sub-regionais do Vale do Paraíba, com destacada e diferenciada força de influência na região, talvez possamos ver nos núcleos municipais de Jacareí e Pindamonhangaba, duas novas importantes centralidades do dinamismo do eixo Dutra e arredores. No caso de Jacareí, o município constitui com São José dos Campos, a principal área de conturbação da região, sendo evidente no cotidiano sua dinâmica estreitamente integrada ao município joseense. Em 2010, do total de 20892 pessoas que realizaram deslocamento pendular por razão de trabalho e estudo (na semana de referência do censo), 92% tinha como destino São José dos Campos, e 36% dos deslocamentos pendulares saídos de São José dos Campos tinham em Jacareí seu principal destino.

Já no caso de Pindamonhangaba, junto à sua estrutura industrial também importante, deve-se mencionar a intensificação de seu processo de urbanização que em alguma medida (mas não apenas por isso) parece se dar em razão de sua localização no entroncamento viário que une a rodovia Dutra à rodovia Floriano Pinheiro que leva a Campos do Jordão e aos demais municípios turísticos da Serra da Mantiqueira.

No que ainda importa à identificação de novas centralidades na região de São José dos Campos, se a análise do tamanho urbano nos fornece pistas para o reconhecimento da posição relativa de uma cidade na rede urbana, o significado de sua localização geográfica induz a outra ordem de diferenciação das cidades em razão das forças incidentes em cada localização valorizando-as diferencialmente. Nesse sentido, a partir do dimensionamento de sua base populacional poderíamos chegar à avaliação da complexidade do lugar em que se encontram, já que em função dessa localização (mais ou menos complexa) as dinâmicas relacionais das cidades de mesmo tamanho seriam distintas de outras cidades da região localizadas em outros contextos intra-regionais.

A força de centralidade das diferentes cidades seria função, primeiramente, do grau de complexidade do lugar em que se localizam. Sob esse ponto de vista, na região do Vale do Paraíba e Litoral Norte, a força de centralidade das cidades localizadas no eixo São Paulo – Rio de Janeiro seria maior, bem como, secundariamente, a daquelas localizadas no eixo litorâneo. Essa maior acessibilidade das diferentes cidades (localizadas nos dois principais eixos do desenvolvimento regional) aos mercados e benefícios da vida social urbana relaciona-se diretamente ao grau de diversificação das funções centrais presentes nestas cidades.

Ou seja, o potencial de conexões geográficas destas cidades interfere diretamente em seus processos internos de organização socioespacial. Como já apontavam os estudos de Muller (1969) o sistema regional de circulações estabelecido desde os primeiros caminhos terrestres até as rodovias modernas tem se constituído, pelas conexões geográficas possibilitadas por tal sistema, um elemento matriz e de consolidação da organização do espaço urbano-regional e, por isso, da dimensão produtiva e social de suas cidades.

curso a própria remodelação do sistema socioespacial, como também a de seus modelos de interpretação.

Nessas modelações teóricas da realidade metropolitana (ou urbana, em alguns casos) em transformação, o caráter da policentralidade tenderia a prevalecer enquanto elemento norteador das explicações em detrimento do binômio centro-periferia dos sistemas socioespaciais. Extrapolando essa conformação de diferentes centralidades para o espaço regional, poderíamos supor que as periferias das redes urbanas (cidades de nível hierárquico inferior) se revestem, hoje, igualmente, e ainda que pontualmente, de capitalizações e inovações, que são propriedades frequentemente atribuídas às áreas centrais e/ou às cidades da rede urbana de nível hierárquico superior). A própria constituição do mundo rural, cada vez mais presidida por atividades e relações de caráter urbano, passaria a representar não só o processo de alargamento dos tecidos urbano-regionais como a tendência à conformação policêntrica da organização socioespacial.

Além disso, a redefinição do sistema de novos centros emergentes destes processos de transformação tende a se orientar pela constituição simultânea de espaços da verticalidade e espaços da horizontalidade geográfica, justamente em razão da perda relativa de importância da contiguidade geográfica em favor dos processos à distância tornados possíveis e intensificados por meio dos sistemas tecnológicos da informação e comunicação. Os fluxos de informação não necessitam da contiguidade para concretizar as relações funcionais entre os lugares.

Todavia, e paradoxalmente, essa nova localização possível dos lugares na dimensão dos espaços da verticalidade parece repercutir diretamente na possibilidade mais concreta da própria reconstituição interna dos lugares e de suas dinâmicas relacionais horizontais. E aqui, a informação e a comunicação constituem, igualmente, a medida de escolhas e valores dos agentes sociais e de suas organizações possíveis, os ingredientes essenciais das forças locais de organização e coesão social dada pela crescente conscientização coletiva e individual.

Dessa forma, os atributos de centralidade da região, cidade ou localização geográfica qualquer remetem às capacidades e condições de organização das pessoas, das atividades e dos lugares, no plano das relações verticais e horizontais, tendo como matéria e energia os processos de informação e comunicação e, por isso, de conscientização e solidarizarão social. Portanto, as atividades ligadas a funções com embasamento técnico-científico informacional ou comunicacional e, mesmo, nos processos organizacionais e de governo, tendem a gerar

maior força de atração e maior potencial para irradiações. As dinâmicas do ensino superior e das atividades de produção de conhecimentos e pesquisas são interessantes de serem observadas regionalmente, pois definem o espaço social mais afeiçoado ao meio técnico-científico informacional, ao lado das empresas de base tecnológica, das unidades administrativas e instituições de governo e outras organizações sociais.

Com essa perspectiva, torna-se oportuna uma nova indagação sobre os nexos socioeconômicos preponderantes, em vista de reaproximar às dinâmicas urbano-regionais, distinguindo-as segundo o seu caráter globalizado, ou mais localizado, metropolitano ou peculiar aos demais tempos sociais que presidem a vida cotidiana na região. Sim, vale perguntar: como ver as novas centralidades na região considerando o plano das relações socioespaciais horizontais e verticais?

No plano das relações verticais, as novas centralidades seriam aquelas com capacidade de gerar fluxos qualitativamente favoráveis às interações com os sistemas globais, gerando forças de desenvolvimento regional mais articulado com agentes extra-locais. Se desde logo poderíamos destacar ao menos as forças de centralidade (para as articulações verticais da economia) de São José dos Campos, Taubaté e Jacareí, não se pode deixar de levantar a hipótese de novas centralidades em outras diferentes cidades, como por exemplo, São Sebastião, Campos do Jordão, ou mesmo em Cunha para citar apenas algumas com indícios mais evidentes. Nesse caso, se o eixo Dutra e mesmo o litorâneo podem enfeixar um conjunto maior de forças de articulação econômica no espaço das verticalidades, por hipótese essas forças podem incidir em outras cidades que, se não se localizam nos principais eixos de desenvolvimento regional, a eles se articulam e, muitas vezes, com força relativamente maior do que alguns municípios localizados nos próprios eixos principais.

Ainda a respeito dessas forças de articulação vertical dos agentes atuantes na região, alguns novos vetores preferenciais das políticas e investimentos pareceriam poder reforçá-las ainda mais nos dois eixos preferenciais do desenvolvimento regional, e possivelmente engendrando a emergência de novas centralidades ou a sua consolidação.

Um desses vetores seria a utópica implantação do Trem de Alta Velocidade, podendo acentuar a força de centralidade de Aparecida do Norte, por exemplo, mas igualmente de outros núcleos municipais. A instituição da região metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte seria igualmente outro vetor de possíveis novas articulações

socioeconômicas e políticas no plano dos espaços da verticalidade, sobretudo, e ao menos, considerando suas articulações com o PAM (EMPLASA, 2014). A consolidação de um grande polo tecnológico na região, centrado nas dinâmicas que se engendram em São José dos Campos e por meio deste município, a partir das instituições de ensino e pesquisa e empresas de base tecnológica aí presentes, seria mais um vetor de verticalização das relações econômicas e sociais. Outros vetores da ação regional, estabelecidos pelo PAM, que também se anunciam na expectativa de fortalecimento das conectividades com a Região Metropolitana de Campinas e a Macrometrópole paulista, apontam igualmente para o reforço da força de centralidade dos núcleos do eixo São Paulo – Rio de Janeiro, contrapesando de forma ainda mais díspar com a força débil dos espaços mais defasados e deficitários da região que, grosso modo, encontram-se no Vale Superior do Paraíba do Sul e no Vale Histórico.

Seria precisamente nesse ponto que a antevisão dos espaços da horizontalidade se revela, pois, nesse caso, interpõem-se as questões da força de articulação “individualizada” dos governos, sociedades e agentes das populações locais e da autonomia relativa de processos regionais ou locais. De igual modo, vale perguntar: quais as forças de desenvolvimento local com possibilidade de fazerem frente às imposições indesejáveis do processo de expansão metropolitana e/ou da globalização econômica?

Por hipótese, na condição de serem todos centros, se os lugares puderem gerar um modo diferenciado de fazer valer suas forças de desenvolvimento e sustentação, uma destas forças a ser desde logo promovida seria justamente a força de resistência às estruturas de dominação e segregação, até que se alcance de fato uma superação conjunta das perversidades do modelo socioespacial hegemônico, onde quer que ele atue, seja na metrópole ou em qualquer outro lugar. Aqui, as diferenças qualitativas dos lugares voltariam a ter importância fundamental, assim como sua dimensão antropológica e política inscrita no cotidiano, enquanto um tecido flexível de relações, adaptável às novas circunstâncias em movimento do tempo social contemporâneo.

Mas em que medida esses espaços da horizontalidade e suas centralidades podem ser identificados na região em estudo?

Considerando que no plano dessas relações a contiguidade ou a proximidade continua sendo importante, os fluxos populacionais e as interações que desencadeiam constituem dados primordiais para essa releitura da região. Condicionados pelo sistema viário e de transportes, os fluxos populacionais são indicadores da integração territorial da

economia e da vida social considerada em sentido mais amplo, de acesso aos bens e serviços e às dinâmicas comunicacionais e de troca de informações geradas naturalmente pelos encontros humanos.

Mas o que inferir como conclusão, senão o raciocínio de que para a identificação das novas centralidades do espaço de todos, os deslocamentos populacionais são até certo ponto insuficientes, pois terminam por dar a impressão de que os mesmos pontos do território dotados, em certas medidas, de mais atributos para as articulações no plano vertical das relações socioeconômicas e políticas são aqueles que se apresentam como os mais integrados horizontalmente. Ou seja, parece haver uma relação direta entre integração horizontal e vertical das relações sociais nos dois eixos mais importantes da urbanização regional e no eixo secundário que leva a Campos do Jordão.

Dessa forma, o conjunto de centralidades do espaço da horizontalidade praticamente não inclui os municípios mais defasados ou mais desintegrados em relação aos eixos do desenvolvimento regional. Nesse caso, como entrevistê-los enquanto centralidades? Quais os novos atributos presentes nos municípios poderiam acenar para a constituição de uma força de atração e desenvolvimento local integrado?

No contexto do evoluir de um acontecer solidário que se realiza no espaço banal ou espaço de todos, é que se imagina a constituição de novos círculos de cooperação por um desenvolvimento local, onde os lugares se reconstituam na condição de configurações de uma nova força de atração recriadora do tempo social. As novas centralidades, em suas dinâmicas relacionais ou cooperativas, deverão ter a força de reverter as enormes desigualdades socioespaciais, que é ainda o grande desafio, inadiável, aliás, que se apresenta hoje aos governos e à sociedade em geral.

Considerações finais: por uma perspectivação teórica ao planejamento regional

Se no plano federal, houve de certo modo uma retomada da planificação do ordenamento territorial e do planejamento regional (FARIA e Schvarsberg, 2011), com o Estatuto da Metrópole (BRASIL, 2015) essa tendência parece ter se reafirmado, ainda que não se tenha noticia do que está sendo feito na RMVPLN para a elabora o de seu PDUI, tendo à frente o Conselho de Desenvolvimento Metropolitano e a Agência Metropolitana (AGEMVALE).

A questão da necessária revisão crítica de aportes para uma perspectiva o teórico-metodológica em que basear as discussões

sobre o planejamento regional-metropolitano continua válida no âmbito do debate acadêmico. Nesse sentido, as articulações conceituais aqui propostas podem ser aprimoradas e levadas a novas proposições de análise. Na proposição das redes sociais e da policentralidade, valeria indagar sobre as possibilidades reais de construção coletiva de forças locais e regionais de desenvolvimento social e reorganização territorial. Sim, porque, se no contraponto do planejamento estratégico de regiões e cidades (que reforça as relações sociais verticais a custos de recursos e sinergias locais, mas em causa própria dos agentes hegemônicos da economia), o planejamento participativo tende a se desenvolver, a questão do papel regulador do Estado e de suas relações com a sociedade necessita ser repensada.

O caráter distorcido de nossa formação socioespacial, os problemas estruturais condizentes e os mecanismos ideológicos criados para o seu não enfrentamento teriam que ser objetivados no contexto de um projeto de nação e de uma coordenação de políticas envolvendo todos os níveis do poder público e à base de processos de conscientização e posicionamento de cidadãos, organizados em coletivos sociais e políticos, ou considerados individualmente. Nesse sentido, como Estado e sociedade poderão se abrir às novas interações em novos círculos de cooperação e produção, considerando as regiões ou localidades com menor força produtiva e social?

Particularmente no que importa à transformação das relações entre mobilidade e organização territorial, como nos inspira o livro de Bonnet e Desjeux (2000), novas questões também se impõem para a reflexão e a intervenção pública. Como passar de uma lógica de arquipélagos urbanos ligados a um crescimento difuso e descontínuo a outra unidade socioespacial? Como orientar localizações/implantações no intuito de constituir um “novo” espaço de fluxos, onde o direito à acessibilidade e à mobilidade pudesse ser extensivo a todos?

Importa prosseguir com as investigações para respondermos quais os novos atributos dessa nova força de “ser centro” a serem desvendados ou construídos no lugar e através dele, e quais os processos e evidências a caminho de uma remodelação socioespacial mais condizente ao Homem e à sua vida digna como centralidade e, pois, à reinvenção da vida social cotidiana.

Se o fato metropolitano está inscrito na região, para averiguar as medidas dessa sua condição metropolitana, a tessitura teórico-conceitual de região, redes, mobilidade e policentralidade pode contribuir para elucidar a contemporaneidade do fenômeno metropolitano e, assim, orientar a escolha de variáveis de análise para a pretendida averiguação no âmbito regional.

Referências Bibliográficas

BONNET, M. e DESJEUX, D. (Direction). **Les territoires de La mobilité**. Paris: Presses Universitaire de France, 2000.

BRASIL (2015). Lei no 13.089, de 12 de janeiro de 2015. Institui o Estatuto da Metrópole. Disponível em: <http://www.camara.gov.br>. Acesso: 16 de out. 2015.

CASTELLS, M. **A Sociedade em Rede**. São Paulo, Paz e Terra, 1999.

EMPLASA. **Plano de Ação da Macrometrópole Paulista 2013-2040**: política de desenvolvimento da macrometrópole (4 volumes). São Paulo: Emplasa, 2014.

FARIA, R. de e Schvarsberg, Benny (orgs.). **Políticas urbanas e regionais no Brasil**. Brasília, Universidade de Brasília, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, 2011.

MONTE-MÓR, R. L. de M. e LINHARES, L. Urbanização extensiva: Expressões no Brasil. In: REIS, N. G. (org.). **Sobre dispersão urbana**. São Paulo, Via das Artes, 2009, p. 147-169.

MULLER, N. L. **O Fato Urbano na Bacia do Rio Paraíba – SP**. Rio de Janeiro, IBGE, 1969.

SANTOS, M. **Metamorfoses do espaço habitado**. São Paulo, Hucitec, 1988.

SANTOS, M. **A Urbanização Brasileira**. São Paulo, Hucitec, 1993.

SANTOS, M. **A Natureza do Espaço: Técnica e tempo. Razão e emoção**. São Paulo, Hucitec, 1996.

SANTOS, M. **Por uma outra globalização**. Rio de Janeiro, São Paulo, Record, 2000.

SÃO PAULO (Estado). Lei Complementar Nº 760, de 01 de Agosto de 1994. Disponível em: <http://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/lei.complementar/1994/lei.complementar-760-01.08.1994.html>

SÃO PAULO (Estado). Lei Complementar Nº 1.166, de 09 de Janeiro de 2012 (Atualizada até a Lei Complementar nº 1.258, de 12 de janeiro de 2015). Disponível em: <http://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/lei.complementar/2012/alteracao-lei.complementar-1166-09.01.2012.html>

SILVA, M. L. da. *Metropolitanização*. Trabalho programado apresentado ao Curso de Mestrado, FAUUSP, São Paulo, 1985.

SILVA Neto, M. L. da. A questão regional hoje: reflexões a partir do caso paulista. In: SOUZA, M. A. A. **Território brasileiro**: usos e abusos. Campinas: Instituto Territorial, 2003, p. 355-379.

TEILHARD de C., Pierre. La centrologie. Essai d' une dialectique de l' union (1944). **Oeuvres**: Cahier 7 – A' Activatios de L' Énergie, Paris, Seuil, 1963.

Agradecimento

Ao IPPUR, na pessoa do Professor Rainer Randolph e à UNIVAP, pelo apoio institucional.

Ao CNPQ e à CAPES, pelo apoio financeiro.