

**UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO**  
**FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS**  
**DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA**

VICTOR AYRES LEITE

**O Veículo Leve Sobre Trilhos e a Mobilidade do Trabalho em São Vicente – SP.**

São Paulo

2020

VICTOR AYRES LEITE

**O Veículo Leve Sobre Trilhos e a Mobilidade do Trabalho em São Vicente - SP.**

Trabalho de Graduação Individual (TGI) apresentado ao Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, como parte dos requisitos para obtenção do título de Bacharel em Geografia.

Área de Concentração: Geografia Urbana.

Orientadora: Profa. Dra. Isabel Aparecida Pinto Alvarez.

São Paulo

2020

Autorizo a reprodução e divulgação total ou parcial deste trabalho, por qualquer meio convencional ou eletrônico, para fins de estudo e pesquisa, desde que citada a fonte.

Catálogo na Publicação Serviço de  
Biblioteca e Documentação  
Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo

L

Leite, Victor Ayres

O Veículo Leve Sobre Trilhos e a Mobilidade do Trabalho em São Vicente - SP. / Victor Ayres Leite; orientadora Isabel Aparecida Pinto Alvarez. - São Paulo, 2020.

57 f.

TGI (Trabalho de Graduação Individual) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. Departamento de Geografia. Área de concentração: Geografia Humana.

1. Geografia Urbana. 2. Baixada Santista. 3. Região Metropolitana da Baixada Santista. 4. Mobilidade do Trabalho. 5. São Vicente. I. Alvarez, Isabel Aparecida Pinto, orient. II. Título.

Dedico este trabalho à minha família. Com amor, admiração e gratidão por seu apoio, carinho e presença ao longo do período de elaboração deste trabalho.

## **AGRADECIMENTOS**

À Antônio Leite Junior, Mônica Sebadelhe Ayres Leite, Marcela Ayres Leite, juntamente à Gabriel Gonçalves Daltoso, e Lucas Ayres Leite, minha família. Sem seus esforços e amor em toda minha graduação este trabalho não seria possível. Todas as minhas conquistas são sempre por vocês e para vocês. Meu eterno amor.

À Profa. Dra. Isabel, pela atenção e enorme carinho durante todo o trabalho de orientação desta pesquisa. Sua gentileza e delicadeza em todo o processo foram essenciais. Muito obrigado, professora.

À Caio Olivares, Fernando Funchal, Fernando Raczka, Leonardo Milani, Murilo Fabris, Rafael Fazzi e Tito Maule. Os momentos que compartilhamos em nossos anos de graduação fizeram da minha experiência universitária um percurso muito mais prazeroso e gratificante. Vocês são a família que eu construí em São Paulo. Muito obrigado.

À Bruno Marques, Gabriela Vieira, Gabrieli Kaori, Ícaro Rotondo, Natalia Bernardi, Roberta Kimura e Vitor Stipp. Eternamente grato por conhece-los e pela amizade que construímos. Os anos de estágio na EMPLASA foram muito mais do que uma experiência profissional. Muito obrigado pelas palavras nos momentos de dúvidas e incertezas que todos vocês me deram em algum momento deste processo de pesquisa.

Por fim, à toda equipe do Centro de Referência e Acolhida para Refugiados de São Paulo, em especial à Francisco Bomfim, Ingrith Andrade, Juliana Rodrigues, Karan Bozoglian, Lígia Molina, Raíssa Contente, Rafael Mignoni, Sueli Ferreira e Talitha Iamamoto. Há 5 anos me dedico a cuidar de vidas refugiadas em São Paulo e nossa equipe me inspira todos os dias a me dedicar ao máximo a este trabalho tão desafiador quanto encantador. “Muito obrigado pra vocês”.

## EPÍGRAFE

“A partir dos anos 1940-1950, é essa lógica da industrialização que prevalece: o termo *industrialização* não pode ser tomado, aqui, em seu sentido estrito, isto é, como criação de atividades industriais nos lugares, mas em sua ampla significação, como processo social complexo, que tanto inclui a formação de um mercado nacional, quanto os esforços de equipamento do território para torná-lo integrado, como a expansão do consumo em formas diversas, o que impulsiona a vida de relações (leia-se terceirização) e ativa o próprio processo de urbanização. Essa nova base econômica, ultrapassa o nível regional, para situar-se na escala de país: por isso, a partir daí, uma urbanização cada vez mais envolvente e mais presente no território dá-se com o crescimento demográfico sustentado pelas cidades médias e maiores, incluídas naturalmente, as capitais dos Estados.”

SANTOS, Milton. **A Urbanização Brasileira**. São Paulo. Edusp, 2018.

## RESUMO

Leite, Victor Ayres. **O Veículo Leve Sobre Trilhos e a Mobilidade do Trabalho em São Vicente – SP**. Trabalho de Graduação Individual (TGI). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo. São Paulo, 2020.

O que hoje pode-se chamar de dinâmica regional da Baixada Santista é consequência direta da formação de um complexo industrial-portuário entre os municípios de Santos e Cubatão, e comandados por São Paulo, em meados dos anos 1950 (GOLDENSTEIN, 1972), que de certa forma, articularam os outros municípios da Baixada Santista para viabilizar aquele novo momento de reprodução do capital. Em tal processo, o município de São Vicente tornou-se, cada vez mais, um lugar de concentração da classe trabalhadora para Cubatão e Santos. Esse papel na divisão territorial do trabalho na Baixada Santista parece ser reforçado com a implementação do VLT no momento atual. Esta é a hipótese que a presente pesquisa procurou desvendar.

Palavras-chave: Geografia Urbana, Baixada Santista, Região Metropolitana da Baixada Santista, Mobilidade do Trabalho, São Vicente.

## **ABSTRACT**

Leite, Victor Ayres. **The Light Rail System and the Labor Mobility in São Vicente – SP**. Individual Graduation Research (IGR). Faculty of Philosophy, Languages and Human Sciences. University of São Paulo, 2020.

What can be called the economic dynamic region of the Santist Holm today is a direct consequence from the formation of an industrial-port complex between the Cubatão and Santos counties, headed by São Paulo, around the 1950's (GOLDENSTEIN, 1972), which in a certain way, articulated the other counties from the Santist Holm to make feasible the new moment of the capital's reproduction. At the process, São Vicente county became, even more, a spot of reproduction for the labor class to Cubatão and Santos. This role, at the labor territorial division, seemed to be reinforced with the implementation of the Light Rail System at the current moment. This is hypothesis that the present research searched to unveil.

Keywords: Urban Geography, Santist Holm, Metropolitan Region of the Santist Holm, Labor Mobility, São Vicente.

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO .....</b>	<b>10</b>
<b>1 A PRODUÇÃO DO ESPAÇO VICENTINO .....</b>	<b>12</b>
1.1 A Produção da Mancha Urbana Vicentina.....	17
<b>2 O VEÍCULO LEVE SOBRE TRILHOS (VLT) .....</b>	<b>26</b>
2.1 O Fluxo Populacional Vicentino.....	29
<b>3 O PAPEL DE SÃO VICENTE NA RMBS .....</b>	<b>37</b>
3.1 Força de Trabalho e Mobilidade Urbana de São Vicente – SP .....	40
<b>4 CONSIDERAÇÕES FINAIS .....</b>	<b>54</b>
<b>REFERÊNCIAS.....</b>	<b>56</b>

## INTRODUÇÃO

Atualmente a mobilidade urbana de São Vicente está apoiada em três principais meios de transporte coletivos: as vãs municipais, os ônibus intermunicipais e, mais recentemente o Veículo Leve sobre Trilhos. O projeto do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), instalado entre São Vicente e Santos faz parte do chamado Sistema Integrado Metropolitano (SIM) da referida Região Metropolitana da Baixada Santista (RMBS). A construção do VLT em São Vicente se dá sobre uma estrutura férrea já existente que conecta o Vale do Ribeira à Baixada Santista, ligando Cajati ao porto de Santos.

Ao abordar esta temática, queremos compreender quais impactos este novo meio de transporte traz ao município. Este transporte por trilhos tornar-se-á um modal com capacidade para absorver toda a demanda de transporte coletivo ou surgirá como um modal integrar os demais? Quais mudanças este modal irá implicar na espacialidade de São Vicente e Santos? Para melhor apresentar esta problemática, o trabalho está organizado em três capítulos.

O primeiro capítulo é dedicado ao estudo da formação do espaço vicentino e a formação de seu território como conhecemos hoje, especialmente a partir do contexto de formação da indústria cafeeira paulista. Esta atividade é precursora dos fenômenos de produção e circulação do capital na região da Baixada Santista, e possui papel fundamental na construção dos alicerces econômicos, políticos e sociais que mais tarde servirão como estrutura para a instalação do complexo industrial-portuário em Santos e Cubatão. A partir deste contexto, a Baixada Santista passa a se organizar de maneira a atender as demandas que este capital industrial exige deste território.

O segundo capítulo apresenta o novo meio de transporte instalado entre os municípios de Santos e São Vicente, a fim de que se possa compreender quais os agentes envolvidos nos interesses de concretização deste sistema de transporte, de que maneira ele foi desenvolvido e idealizado pelos agentes estatais e privados e a qual parcela da população este transporte atenderá. Consideramos importante tratar o VLT para indagar se esta nova modalidade estaria apontando para um novo papel do Município na RMBS, ou se reforçaria sua condição.

Por fim, o capítulo final tem por objetivo percorrer as bases teóricas para a compreensão e argumentação da hipótese levantada nesta pesquisa. Através do

estudo sobre a formação da Região Metropolitana da Baixada Santista chegou-se à discussão sobre a validade de assumir o caráter pendular de São Vicente. Superada a discussão sobre o caráter pendular do município, o conceito de mobilidade do trabalho nos ajuda a compreender a função de São Vicente na dinâmica regional da RMBS.

## 1 A PRODUÇÃO DO ESPAÇO VICENTINO

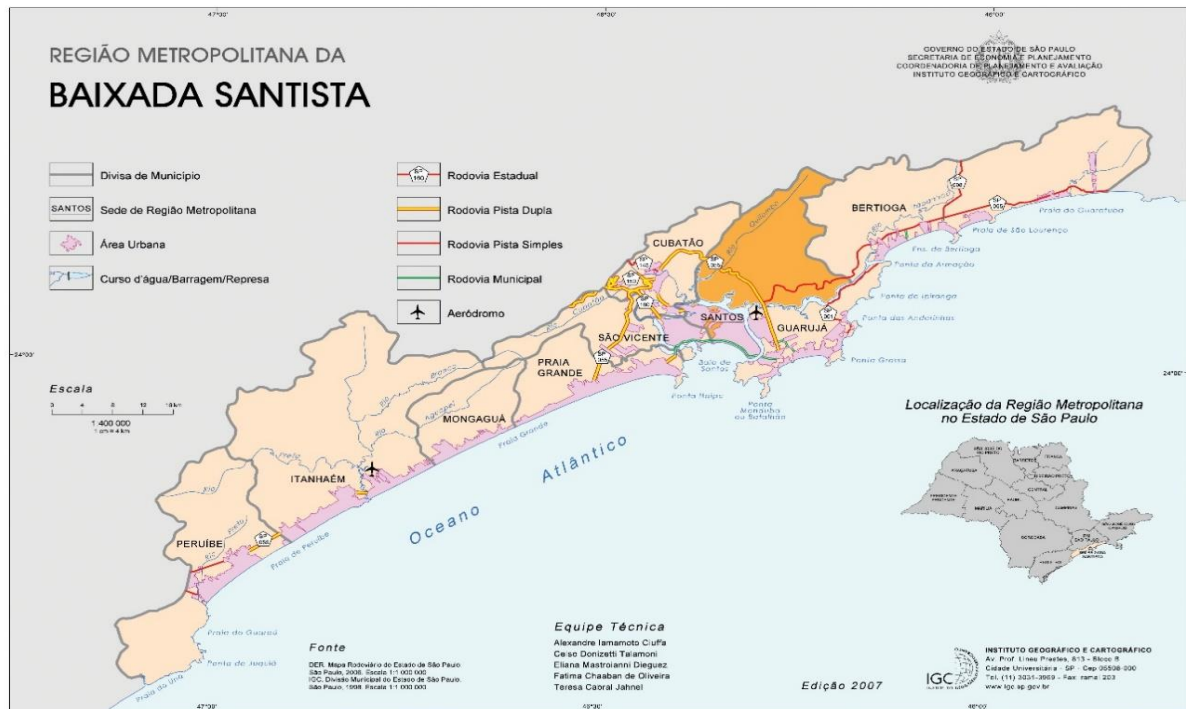
Buscaremos entender, ao desenvolver deste capítulo, quais foram e ainda são as principais dinâmicas de reprodução do espaço urbano vicentino e como este se insere no contexto espacial da Baixada Santista. Conseguir entender o “lugar” deste município é compreender seu papel nas dinâmicas de reprodução capitalista da economia paulista e de que maneira as recentes transformações espaciais aqui vivenciadas atualmente possuem explicações que não são independentes do atual momento de reprodução capitalista.

O município de São Vicente faz parte da Região Metropolitana da Baixada Santista<sup>1</sup> (RMBS), no estado de São Paulo, no Brasil. Com população estimada pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística em 2019 de 365 798 habitantes, sendo a segundo município mais populoso do litoral paulista, ficando atrás apenas de Santos. O mapa abaixo apresenta a divisão política da RMBS:

---

<sup>1</sup> A Região Metropolitana da Baixada Santista foi criada em 1996 a fim de que se traçasse planos de desenvolvimento em comum para as cidades que a compõem nas áreas de saúde, saneamento, meio ambiente, turismo, planejamento urbano, entre outros e está institucionalizado através da Agência Metropolitana da Baixada Santista, criada através da Lei Complementar nº853/98 .

**Figura 1 – Mapa da Região Metropolitana da Baixada Santista**



Fonte: IGC, 2007.

Assim como Santos, parte do território de São Vicente se estende pelo continente em duas porções distintas e ligados por duas pontes: o bairro de Japuí é conectado à área insular pela Ponte Pênsil, construída em 1914 pelo engenheiro Saturnino de Brito, no caminho que rumo à Praia Grande, e a Pontes dos Barreiros, inaugurada em 1914 e construída para ligar o Vale do Ribeira à Santos, que conecta a área insular à porção mais populosa da área continental que inclui os bairros do Jardim Humaitá, Parque Continental, Parque das Bandeiras, Jardim Rio Branco, Samaritá, Vila Ema e o Quarentenário, situados ao longo da rodovia Padre Manuel da Nóbrega, entre Cubatão, Praia Grande e a Escarpa da Serra do Mar. Abaixo, nota-se como a Ilha de São Vicente conecta-se ao continente através destas duas pontes:

**Figura 2 –** A duas pontes que conectam São Vicente Insular à Área Continental



Fonte: Google Earth, 2019.

São Vicente possui uma ocupação muito antiga, datada do período Colonial, quando, no ano de 1532, Martin Afonso de Souza fundou a Vila de São Vicente, a primeira Vila brasileira. Inserido num contexto de acumulação primitiva do Capital, o Brasil Colônia, e consequentemente, São Vicente, já nascem introduzidos em uma lógica econômica até hoje vigente, reproduzidas para além de suas subsequentes crises e produções do espaço no “Novo Mundo”. Sendo correto afirmar, portanto, que todas as fases de ocupação e produção/reprodução do espaço vicentino está obedece a esta logica capitalista.

Os séculos XVII e XVIII foram anos de um verdadeiro hiato de desenvolvimento na Baixada Santista. Um desses fatores se resume às limitações geográficas na expansão do modelo agropecuário da cana-de-açúcar. Frente a um primeiro momento de destaque no cenário nacional, que incentivou o povoamento e desenvolvimento desta região baseado na exploração da flora da Mata Atlântica e plantação de cana-de-açúcar nos primeiros anos de colonização, os anos 1700 e 1800 foram para a Ilha de São Vicente, que agora comportava também o município de Santos, tempos de estagnação econômica e social<sup>2</sup>. Isto porque devido à crescente demanda dos produtos de exportação, a geografia da baixada santista mostrou-se um fator limitante

<sup>2</sup> Associação dos Empresários da Construção Civil da Baixada Santista (ASSECOB). Introdução à Formação Econômica da Baixada Santista. ASSECOB, 1984; p. 18.

para a exploração comercial naquele momento. Em “A Industrialização da Baixada Santista, estudo de um centro industrial satélite”, Léa Goldenstein (1972) ajuda-nos a elucidar a problemática da ocupação da Baixada Santista com uma descrição da planície, ao qual ela diz que estas

terras baixas, resultantes de processos recentes de sedimentação fluvial e marinha; pela sua posição elas recebem esses enormes mananciais de água que descem das encostas da Serra do Mar. Esses depósitos sedimentares quaternários constituem uma pequena faixa, quem tem no máximo 24km de largura. Apresentam-se praticamente sem declividade, o que os torna impotentes para garantir o escoamento dessas mesmas águas e, como consequência, tem-se a formação de meandros e canais. Estes fazem parte da rede hidrográfica rica, e mal definida, incapaz de manter suas águas dentro dos limites de um leito, e, portanto, facilmente, sujeita a transbordamentos que transformam extensas áreas em verdadeiros charcos e dificultam sobremodo a ocupação humana. São área em que denominam dois tipos de vegetação: a Jundu nas terras enxutas (vegetação psamófila) os manguezais (vegetação halófila) nas terras constantemente alagadas, quer devido ao regime dos rios, quer diretamente pelas marés, que fazem com que as águas do rio e das planícies de inundação tornem-se salobras, e portanto, propícias ao tipo de vegetação dos mangues (1972, pg. 21).

Não possui razão apenas geográfica, resultado de fatores físicos da região, a justificativa para um hiato (em relação à outras áreas de povoamento do Brasil) desenvolvimentista de São Vicente. Há pelo menos outros três fatores de ordem sistêmica de decisões por parte da Metrópole que justificam este hiato desenvolvimentista: o primeiro se dá pelo início do cultivo açucareiro no Nordeste do país, segundo está a transferência da capital da Capitânia para São Paulo no final dos anos 1600 após, e por fim, já em meados dos anos 1700 e com início do ciclo de mineração, Rio de Janeiro passa a ganhar muita atenção por se tornar o porto principal para o escoamento destes minérios (ASSECOB, 1984).

A economia paulista do café, no século XIX e início do século XX, traz de volta à Baixada Santista o capital necessário para seu desenvolvimento econômico e social após anos de estagnação em função do não aproveitamento de sua estrutura física

para o desenvolvimento capitalista paulista<sup>3</sup>. E suas estruturas de transporte que ligam o planalto à esta região são elemento importante para compreender com esta dinâmica se desenvolveu.

A Rodovia Anchieta (SP-150) não foi a primeira forma de acesso das mercadorias que saíam da Capital em direção ao litoral. Esta foi construída e inaugurada em 1947 para substituir o transporte ferroviário administrado pela São Paulo Railway (principal meio de transporte da circulação do café no Estado de São Paulo no século XIX e início do século XX), saturada e incapaz de absorver a demanda de mercadorias e transporte de carga que então passaram a se mover da capital para o litoral e vice e versa. Marcando importante momento de industrialização da Baixada Santista<sup>4</sup>.

Em seguida, inaugurada em 1974, a Rodovia dos Imigrantes (SP-160) passou a ser a infraestrutura de transporte mais moderna entre Capital e Baixada Santista tem importância indireta no marco do desenvolvimento capitalista da Baixada uma vez que sua função é quase exclusiva para transporte de veículos de passeio, contribuindo para o fluxo de turismo da região e não estando diretamente ligado ao abastecimento e transporte de cargas do complexo industrial-portuário do eixo RMBS-RMSP<sup>5</sup>, uma vez que é apenas permitido o uso de caminhões e demais veículos de grande porte na pista de subida da rodovia.

As Rodovias Anchieta e Imigrante têm papel central no desenvolvimento capitalista da RMBS e sua integração com a Região Metropolitana de São Paulo

---

<sup>3</sup> Ibid., p.18-19.

<sup>4</sup> GOLDENSTEIN, Léa. A Industrialização da Baixada Santista. Universidade de São Paulo, 1972; p. 71.

<sup>5</sup> Léa Goldenstein (1972), em sua tese de doutoramento pela Universidade de São Paulo, elabora o trabalho de grande importância para o entendimento da dinâmica econômica da região da Baixada Santista. O complexo industrial de Cubatão faz parte de uma dinâmica industrial chamada pela autora de “Centro Industrial Satélite”. Este complexo industrial-portuário é uma articulação entre São Paulo, o centro tomador de decisões financeiras e políticas que regem as dinâmicas de produção e circulação e trabalho dos municípios de Santos, Cubatão.

Ainda segundo a autora, o centro industrial satélite de Cubatão não pode ser considerado um complexo industrial autônomo pois “está ligado a uma grande metrópole” (p.317), e que, portanto, não se pode falar em uma “cidade industrial” e nem mesmo em uma “região industrial”. É, ao invés disso, “um centro de produção industrial anexo à uma grande região industrializada, fazendo parte de uma área metropolitana” (p. 313).

Apensar disso, esta análise que classifica o complexo industrial-portuário à categoria de centro industrial satélite, foi e ainda é capaz de articular os processos de urbanização de toda a Baixada Santista, principalmente Santos e São Vicente, além da própria Cubatão.

(RMSP). A construção destas rodovias reforçou as dinâmicas econômicas e pautaram processos de transformação urbana advinda das atividades de produção e circulação das mercadorias entre as duas regiões.

### **1.1 A Produção da Mancha Urbana Vicentina**

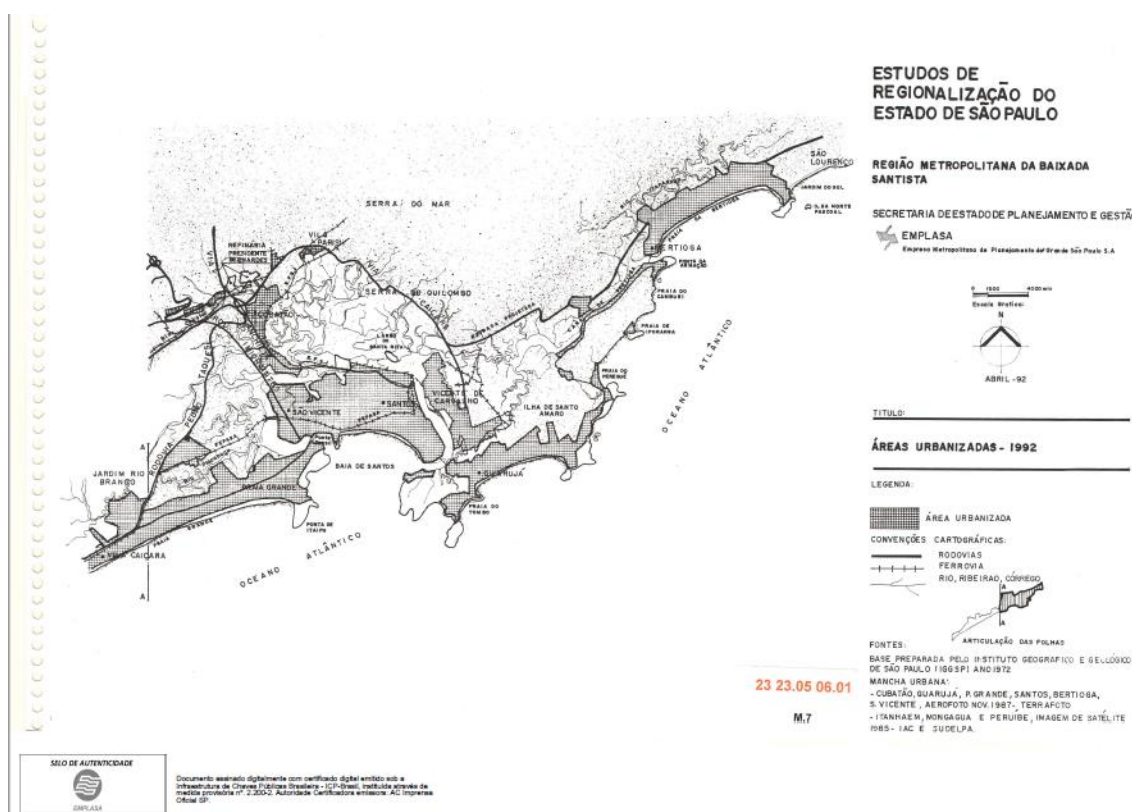
No tocante a evolução da mancha urbana vicentina e de como ela acompanha o desenvolvimento econômico e técnico que atingiu a Baixada Santista a partir do ciclo da café, através de, primeiro, a implantação e utilização das Estradas de Ferro Santos-Jundiaí e da Estrada de Ferro Sorocabana, a fins logísticos de escoamento da produção do café até o Porto santista, depois da construção da Rodovia Anchieta, em 1947 durante o Governo de Adhemar de Barros, e por fim da construção da nova Rodovia do planalto até a planície, a Rodovia dos Imigrantes, em 1973, tudo isso acompanhado pelo boom industrial de Cubatão, entre a década de 1950-1960, é crível admitir que as consequência demográficas observadas em São Vicente sejam a de um incremento considerável como já destacado anteriormente, tornando-se marcos da urbanização vicentina.

No entanto, como se espacializou este fenômeno? De que a maneira a nova ordem de desenvolvimento trazido pela industrialização de Cubatão (como bem analisou Goldenstein, 1972) trouxe transformações a São Vicente e quais as consequências deste novo momento na cidade na organização de seu território? Para tentar elucidar a questão, recorreremos ao estudo realizado por Odette Seabra, sobre o processo de ocupação e verticalização da orla marítima de Santos (1979), em “A Muralha Que Cerca O Mar: Uma Modalidade de Uso do Solo Urbano”, elabora um cartograma de uso e ocupação do solo da ilha de São Vicente com a evolução da mancha urbana de ambas cidades até aquele momento. Siga-se para análise:



A partir de 1910, a terceira fase da evolução da mancha urbana vicentina observada por Odette Seabra se inicia com a economia do café já consolidada, e inclusive substituída por uma economia paulista industrial de base e do setor químico em Cubatão, e a ocupação do solo vicentino atinge o interior da ilha, assim como a continuidade da ocupação do solo na Área Continental com os bairros Vila Ema, Parque das Bandeiras, Vila Matias e Vila Iolanda, todos estes ainda muito ligados à Estação Ferroviária Sorocabana, como mostra no Estudo de Regionalização do Estado de São Paulo em mapa confeccionado pela EMLASA S.A. no ano de 1992:

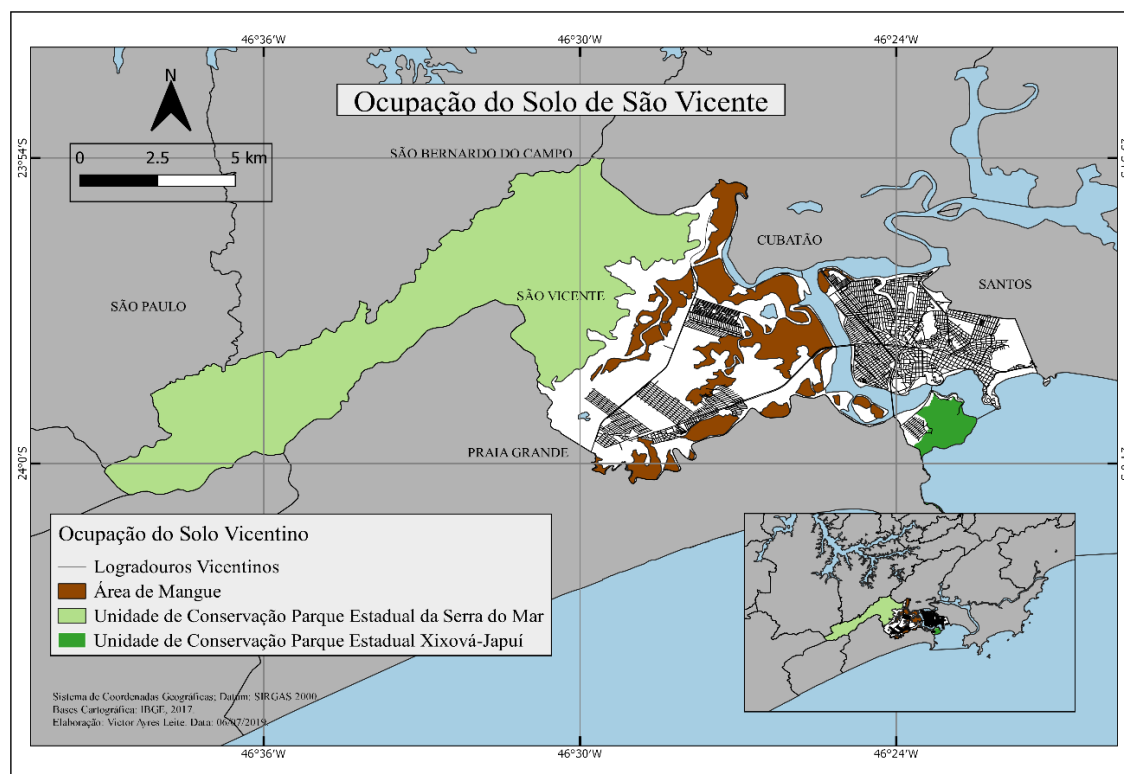
**Figura 4 – Ocupação da Área Continental de São Vicente**



Fonte: EMLASA, 1992.

A Área Continental, já em meados dos anos 1980, representava o vetor de maior crescimento demográfico da cidade, expandindo-se em direção as suas duas vias principais (a Rodovia Padre Manuel da Nobrega e a Avenida Quarentenário) como o principal suporte para seu crescimento e desenvolvimento. Hoje, são cerca de 10 bairros e cerca de 150mil habitantes de um total de 355mil total do Município. O mapa a seguir ilustra como o município se encontra em relação à ocupação de seu solo e o atual estágio de desenvolvimento urbano:

**Mapa 1 – Ocupação do Solo de São Vicente**



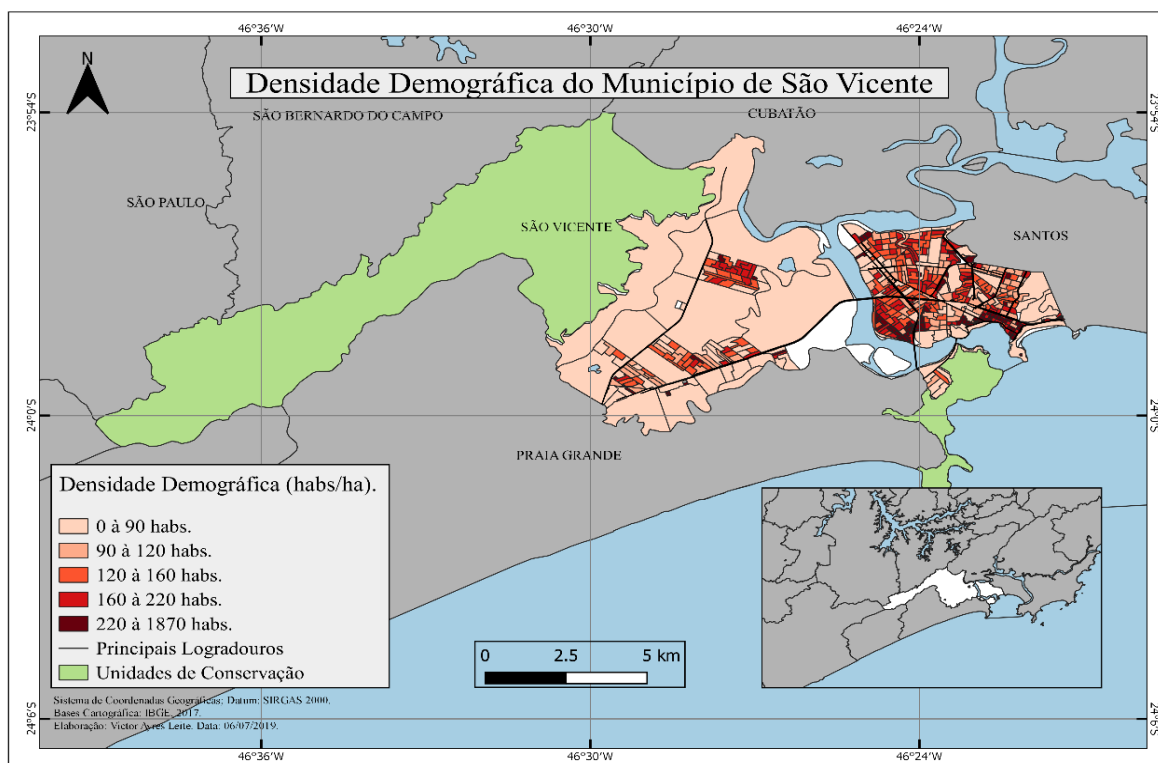
Elaboração: LEITE, Victor. 2019. Fonte: IBGE, 2010.

Como pode ser observado no mapa, a área insular já se encontra em estágio de completa ocupação de seu solo. É também ali que as principais atividades de comércio e serviço da cidade se desenvolvem. É ainda, na área insular que os principais serviços públicos se concentram, como a prefeitura, câmara municipal secretarias municipais, etc.

Já no tocante à área continental, restam as funções de habitação e comércio de abastecimento da própria comunidade, dando a ela uma característica mais periférica em relação à área insular da cidade. É ainda na Área Continental de São Vicente que se encontram o Parque Estadual da Serra do Mar e uma vasta área de mangue devidamente protegidas por legislação federal, imposição esta que conflita com o caráter de expansão demográfica da área.

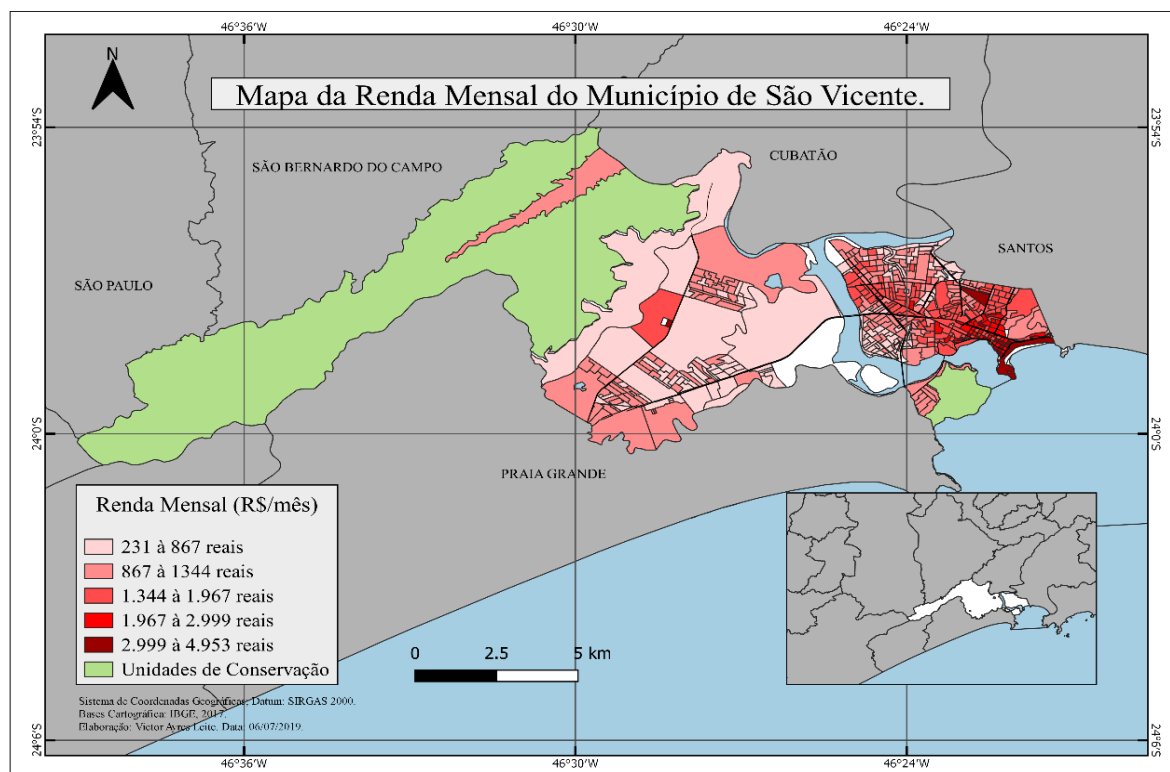
Para além de uma espacialização da ocupação do solo de São Vicente, os mapas a seguir apresentam, respectivamente, as taxas de Densidade Demográfica e a renda mensal da população vicentina divididas por setores censitários Censo IBGE de 2010:

**Mapa 2 – Densidade Demográfica de São Vicente por Setor Censitário**



Elaboração: LEITE, Victor. 2019. Fonte: IBGE, 2010.

**Mapa 3 – Renda Mensal por Setor Censitário**



Elaboração: LEITE, Victor. 2019. Fonte: IBGE, 2010.

É possível aferir dos dois últimos mapas apresentados que os Setores Censitários de maior adensamento populacional que correspondem aos bairros do Itararé e da Biquinha são também o que possuem a maior renda mensal registradas pelo Censo de 2010. São nestas áreas que dois processos articulados revelam essa situação: verticalidade das residências ali postas e o uso do solo relacionado ao caráter balneário da cidade como dito em SEABRA (1979).

Há de se notar, também, que na porção sudoeste da área insular do município, onde se encontra o bairro México 70, há uma alta taxa de densidade demográfica contrastada com baixa renda média destes setores censitários.

Temos, assim, uma primeira aproximação para o entendimento do município de São Vicente. Intensamente inserido em um contexto de industrialização de Cubatão, a cidade passou a crescer de maneira desigual em seus diferentes bairros a partir dos anos 1940, criando, em sua essência, bairros intimamente ligados à questão industrial-portuária no interior da ilha e na Área Continental, enquanto que o caráter balneário e turístico da cidade se materializa nos bairros próximos a praia. Inegável é a importância da Estrada de Ferro Sorocabana e a Rodovia dos Imigrantes no desenvolvimento da cidade e sendo os elementos materiais de maior relevância para a “modernidade” vicentina pois articulam o município à São Paulo em diferentes momentos, que podem ser resumidos a dois processos de produção espacial:

1) a construção do trecho Juquiá-Santos da Estrada de Ferro Sorocabana juntamente à Rodovia Padre Manoel da Nobrega contribuindo para a produção do espaço da área continental vicentina, e

2) a implantação Rodovia dos Imigrantes, que contribuiu para o adensamento dos bairros ao seu redor e, o papel de São Vicente como município turístico, mas ampliando a expansão urbana, relacionada, sobretudo à concentração de população trabalhadora de outras localidades da RMBS, como Cubatão

A evolução da mancha urbana de São Vicente está também intrinsecamente associada à evolução populacional que também exercerá um papel no desenvolvimento capitalista regional.

A segunda metade do século XIX voltou a deixar a Baixada Santista em um lugar de destaque na moderna economia paulista devido a indústria do café, momento

no qual observamos que surgem as bases que regem a produção e reprodução do espaço vicentino se formaram. Em um contexto estadual, a economia do café facilitou e permitiu que a industrialização de São Paulo ocupasse lugar de destaque e fez com que São Paulo puxasse o carro da modernização industrial e consequente urbanização da sociedade brasileira.

Milton Santos (1993), ao dissertar sobre a urbanização brasileira lança as bases para a compreensão da modernização do nosso território e como o processo de urbanização foi impulsionado pela industrialização que São Paulo vivenciou: “ a partir dos anos 1940-1950, é essa a lógica de industrialização que prevalece: o termo industrialização não pode ser tomado, aqui, em seu sentido estrito, isto é, como criação de atividades industriais nos lugares, mas em sua mais ampla significação, como processo social complexo, que tanto inclui a formação de um mercado nacional, quanto os esforços de equipamento do território para torna-lo integrado, como a expansão do consumo de formas diversas, o que impulsiona a vida de relações (leia-se terciarização) e ativa o próprio processo de urbanização. Essa nova base econômica ultrapassa o nível regional, para situar-se na escala do país; por isso, a partir daí, uma urbanização cada vez mais envolvente e mais presente no território dá-se com crescimento demográfico sustentado pelas cidades médias e maiores, incluídas, naturalmente, as capitais de Estado (pg.30)”.

Para compreendermos, portanto, quais as atuais dinâmicas atuantes em São Vicente, precisamos entender o que significa a modernização de nosso território e como esta foi capaz de modificar o espaço vicentino. SANTOS (1993), no excerto acima, nos dá a base para a compreensão do processo de modernização da sociedade brasileira. Em São Paulo, impulsionado pela economia do café dando as bases técnicas assim como a mão de obra que saiu do trabalho rural, a industrialização serviu como um instrumento de mudança no paradigma social paulista, tornando a cidade como produtora das riquezas e centralizadora das dinâmicas sociais, daí culminando no processo de urbanização causada também pela explosão demográfica. Milton, em escala nacional, busca evidenciar, dando a devida importância, para o boom demográfico observado no Brasil no início do século XX, destacando que apenas 4 cidades possuíam mais de 100 mil habitantes em 1900 no Brasil, sendo elas Rio de Janeiro (691 595), São Paulo (239 820), Salvador (205 813) e Recife (113 106) (1993, pg. 23). 60 anos depois, a cidade de São Paulo possuía

uma população total de 3 820 303 habitantes, crescendo 15 vezes em apenas 60 anos em seu tamanho. Junto à demografia, Milton destaca o papel da terceirização da sociedade, o que de fato daria qualidade, à urbanização. Em 1920, o setor primário possuía 6 377 000 de pessoas ativas, em 1940, 9 732 000, dando um incremento de aproximadamente 60% em 20 anos. No setor terciário, em 1920 cerca de 1 509 00 pessoas participavam desta atividade enquanto que em 1940 haviam 3 412 000, aumentando em 130% (1993, pg. 25).

Para entendermos esse processo na Baixada Santista, recorreremos ao capítulo “A população Regional” do livro organizado por Aroldo de Azevedo (1965) “A Baixada Santista – aspectos geográficos, volume II”. Neste capítulo, o autor procura desvendar os fatores do aumento demográfico que se verificou na Baixada Santista a partir da economia do café, trazendo daí, dados estatísticos ainda dos primeiros anos do século XIX. Será feito uso apenas dos dados pelo autor apresentados a partir do século XX, afim de que possamos compreender a evolução demográfica de São Vicente no século XX:

**Tabela 1 – Evolução da População do Município de São Vicente.**

1900	1920	1934	1940	1950	1960	1970	1980	1991	2000
4004	7 656	13238	17 294	31 684	77 208	117 856	193 002	268 618	303 551

Fonte: USP, 1965 e IBGE, 2010.

Foi durante as décadas de 1970-1980 e 1980-1990 que São Vicente viu sua população aumentar cerca de 150 000 habitantes em 20 anos, chegando apenas em 1970 à casa das centenas de milhares de habitantes, índice este que Rio de Janeiro, São Paulo, Salvador e Recife já haviam alcançado em 1900 (SANTOS, 1993).

Tendo em vista que neste período a Baixada Santista experimentava um processo industrialização (GOLDENSTEIN, 1972), em São Vicente os resultados deste processo obtiveram reflexo quase que instantaneamente no Município. Este movimento que se observou de aumento vertiginoso a partir de 1970 teve seus primeiros indicio ainda no decorrer dos anos 1950-1960. São Vicente viu sua população mais que duplicar neste período.

Curioso, no entanto é que Léa Goldenstein também mostra que a taxa de urbanização em São Vicente atinge já em 1940 75% (pg. 99), chegando em 1960 a

99,0%, se mostrando muito superior aos índices de evolução nacional que Milton Santos indica em 1993:

**Tabela 2 – Taxa de Urbanização Brasil x São Vicente.**

	Brasil (%)	S.V. (%)
1940	26,35	75,1
1950	36,16	88,6
1960	45,52	99
1970	56,8	99
1980	68,86	99
1991	77,13	99

Fonte: SANTOS, 1993 e GOLDENSTEIN, 1972.

É possível dizer, portanto, que no que se refere ao gradual aumento da população absoluta de São Vicente, obedeceu-se uma ordem de conjuntura sistêmica associável, ou seja, no plano nacional a industrialização foi acompanhada do aumento populacional no país, coisa esta que também se observou no município de São Vicente em relação à industrialização da Baixada Santista através das indústrias que se instalaram em Cubatão e sua respectiva construção do polo industrial. No entanto, diferentemente do que se observa em escala nacional apontado por SANTOS (1993), há muito que São Vicente possui sua população essencialmente urbana e residencial. Em dados atualizados pelo SEDAE, São Vicente, hoje, possui taxa de 99,81% de urbanização.

Desde meados do século XIX São Vicente acompanhou o desenvolvimento do capitalismo industrial da Baixada Santista, não comportando as indústrias que se instalaram nesta região, nem tendo papel centralizador desta atividade como possui seu município vizinho Santos, mas comportando a massa trabalhadora destas atividades. Isto pode ser aceito devido ao aumento populacional tanto na economia do café como nas indústrias do setor Químico, Metalúrgico e etc. que fizeram de Cubatão seu terreno.

Admitir esta função do município dentro da lógica capitalista da RMBS é questão chave para entender o papel da mobilidade e compreensão do contexto e da lógica em que o Veículo Leve sobre Trilhos, obra do Governo do Estado, está inserido na Baixada Santista, e mais especificamente em São Vicente.

## 2 O VEÍCULO LEVE SOBRE TRILHOS (VLT)

CARLOS (2011) aponta para o trabalho enquanto um elemento “criador de formas”, e “em uma grande cidade, as formas urbanas se recriam constantemente, ganhando sempre novos sentidos” (p.34). E este excerto define muito bem a função que a estrada de ferro Jukeí-Santos teve ao longo dos anos: Antes, uma de linha de transporte de cargas. Hoje a mesma linha ganha uma nova significação, a de transporte de pessoas em uma modalidade nova de transporte urbana: O Veículo Leve Sobre Trilhos. Esta nova significação faz parte de um novo momento no processo reprodução do capital na RMBS.

O espaço que comporta a linha ferro que hoje circula o VLT, sofreu influencias de acordo com as necessidades e interesses de reprodução do capital em cada momento. Conforme observou-se na formação da área continental vicentina em função da linha férrea ali, novas formas e conteúdos sociais foram produzidos e articulados às necessidades do chamado complexo industrial-portuário. Conforme as atividades que ali se desenvolveram, tornaram-se saturadas, porque o próprio complexo foi se transformando, a região e suas estruturas são ressignificadas e reproduzidas sobre outras perspectivas e necessidades que o capital impõe. Antes (pela via férrea) uma estrutura de transporte de mercadorias, hoje uma estrutura (o VLT) que viabiliza o deslocamento da classe trabalhadora, portanto, sua mobilização pelo capital.

O Veículo Leve Sobre Trilhos é o mais novo projeto de mobilidade urbana na região da Baixada Santista. Seu projeto relaciona ao processo de Metropolização da região e a justificativa se pauta na modernização dos sistemas de transporte e mobilidade, através da implantação d este novo modal, uma vez que há uma crescente demanda e os sistemas de mobilidade hoje encontrados na região estão saturados.

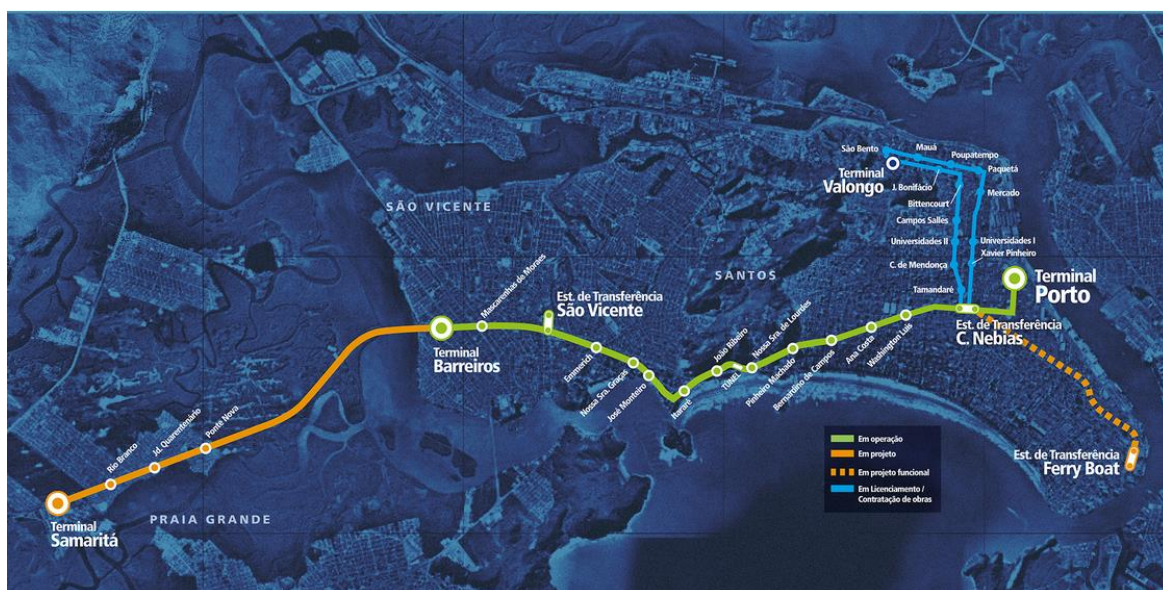
O projeto do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT)<sup>6</sup> da Região Metropolitana da Baixada Santista (RMBS) faz parte do chamado Sistema Integrado Metropolitano

---

<sup>6</sup> Projeto do Governo do Estado de São Paulo e coordenado pela Secretaria dos Transportes Metropolitanos por meio da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo (EMTU/SP). Visando reestruturar o transporte público da RMBS, o Sistema Integrado Metropolitano (SIM) se caracteriza por uma rede de transportes coletivos de média capacidade, composta por um sistema de VLT e demais linhas ônibus metropolitanos e municipais, que operariam de forma integrada.

(SIM) da referida região. Quando da apresentação do empreendimento em audiência pública realizada em agosto de 2011, estava prevista a construção de uma rede com cinco trechos seguindo um horizonte de curto, médio e longo prazos para a implantação de cada um. Os dois primeiros trechos, definidos como prioritários e com implantação a curto prazo, eram Barreiros-Porto, que faria a ligação entre os municípios de São Vicente e Santos, e Conselheiro Nébias-Valongo, já inteiramente em Santos. Os dois trechos cuja implantação se daria no médio prazo eram Barreiros-Samaritá, no município de São Vicente, e Conselheiro Nébias-Ferry Boat, em Santos. Por fim, o quinto e último trecho, com implantação prevista para longo prazo, era o Samaritá-Tático, que ligaria São Vicente ao município de Praia Grande. Posteriormente, este último trecho deixou de fazer parte do projeto do SIM e o quarto trecho passou a se chamar Conselheiro Nébias-Ponta da Praia. Abaixo, encontra-se a atual situação do VLT nos municípios de Santos e São Vicente:

**Figura 5 - Traçado atual do Veículo Leve sobre Trilhos.**



Fonte: EMTU, 2019

A operação do VLT da Baixada Santista é definida por meio de uma Parceria Público-Privada (PPP), na forma de uma concessão patrocinada do SIM da RMBS. O objeto da concessão é a prestação dos serviços públicos de transporte urbano coletivo intermunicipal, por ônibus, VLT e demais veículos de baixa e média capacidade, contemplando o fornecimento de sistemas e de veículos, operação e manutenção. Dessa forma, o contrato de concessão prevê a integração dos modos ônibus e VLT no âmbito do SIM. O prazo do contrato é de 20 anos, sendo o poder concedente o

Governo do Estado de São Paulo e a interveniente-anuente e gerenciadora do contrato, a EMTU/SP. Concluída a licitação em fins de 2014, a responsabilidade pela operação passou para o consórcio BR Mobilidade, formado pelas empresas Viação Piracicabana Ltda. e Comporte Participações S.A., único licitante a apresentar proposta, o qual assinou o contrato da PPP em 23 de junho de 2015 no valor de R\$ 5,6 bilhões. A operação do VLT por parte do consórcio começou em junho de 2016.

As PPPs são uma “concessão de serviço público que possui como objetivo atrair o investimento privado, nacional ou estrangeiro, para a viabilização de projetos de grande vulto que não podem ser suportados apenas pela administração pública. Em contrapartida, ao parceiro privado (contratado) é garantido um retorno mínimo sobre o capital investido, mediante uma contraprestação paga pelo parceiro público a longo prazo, gerando despesas de caráter continuado ao ente público”<sup>7</sup>. É regida pela lei 11.079/2004, de caráter geral nacional e de observância obrigatória por todos os entes da administração direta e indireta dos Poderes Executivo e Legislativo, pois editada pela União no exercício da competência prevista no artigo 22, XXVII, da Constituição Federal.

A Concessão Patrocinada é a modalidade de parceria público-privada em que as tarifas cobradas dos usuários não são satisfatórias para compensar os investimentos realizados pelo parceiro privado. Sendo assim, na concessão patrocinada, o poder público, em adição às tarifas cobradas dos usuários, complementa a remuneração do parceiro privado por meio de aportes regulares de recursos orçamentários (contraprestações do poder público)<sup>8</sup>.

O que o sistema de PPP revela, nestas últimas décadas, é a crise, na qual o Estado perde arrecadação e poder de intervenção na economia e obras de infraestrutura, ao mesmo tempo em que favorece a iniciativa privada, com a concessão de serviços públicos, tornando-os cada vez mais onerosos à maioria da população. As empresas privadas investem nestas parcerias porque almejam alcançar lucros ampliados; a oferta universal de serviços, portanto, passa a ser cada vez mais um projeto social distante, aumentando as desigualdades. No que tange à

---

<sup>7</sup> Disponível em: <<https://jus.com.br/artigos/58271/principais-aspectos-das-parcerias-publico-privadas-ppp>> (Acesso em: jun/2019);

<sup>8</sup> Disponível em: <<http://www.pppbrasil.com.br/portal/content/concess%C3%A3o-patrocinada>> (Acesso em: jun/2019).

produção do espaço, trata-se do aprofundamento de sua privatização, uma vez que sua produção visa sobretudo torna-lo lucrativo.

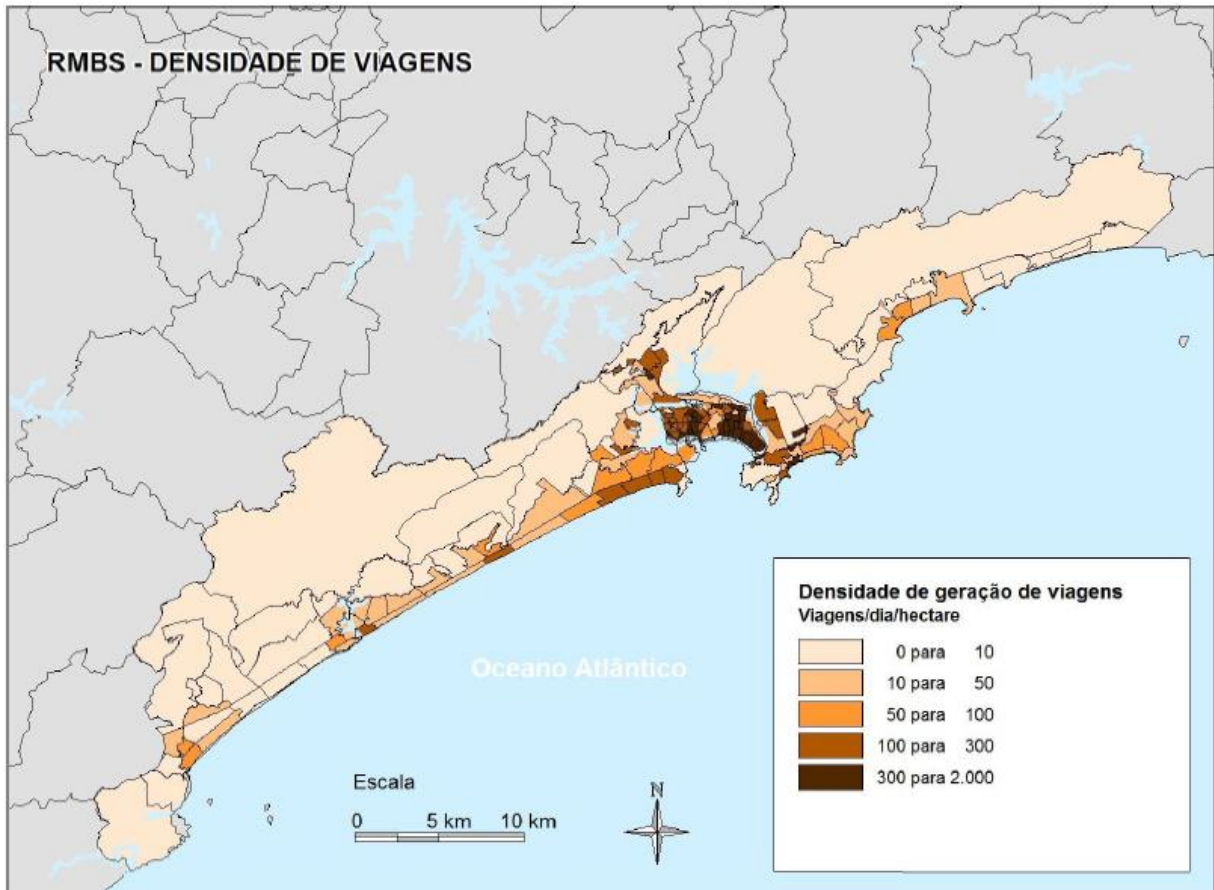
O formato da parceria que o Governo do Estado encontrou para viabilizar este projeto de mobilidade urbana na RMBS elucida um duplo caráter deste projeto em São Vicente. Não que ao idealizar este novo modal para a região, os agentes envolvidos já agissem nesta dupla faceta do projeto, mas que uma seria consequência direta e que traria ganhos não só no campo político e social, mas também no plano de reprodução do capital e do espaço ao qual o traçado do VLT encontra-se.

## **2.1 O Fluxo Populacional Vicentino.**

Apresentar um novo plano de mobilidade urbana para a região demandou dos agentes envolvidos conhecer as características e peculiaridades (se é que as existem) da população da RMBS, e neste caso especificamente de São Vicente. Para tal, a Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos (EMTU) realizou uma pesquisa origem-destino. Esta pesquisa objetiva conhecer o padrão de deslocamentos, em razão das características socioeconômicas da população, assim como a localização dos polos de produção e atração de viagens segundo os motivos trabalho, estudos, compras, lazer e outros, assim como fornecer insumos para formulação de políticas públicas, nas áreas de planejamento urbano, transporte e de outras infraestruturas.

A última pesquisa origem-destino da EMTU, de 2012, aponta que diariamente são realizadas cerca de 2 milhões de viagens na RMBS, e que a Ilha de São Vicente concentra uma alta densidade desta geração de viagens, como mostra imagem a seguir:

**Figura 6 – Densidade de Geração Viagens por Municípios por Setor Censitário.**

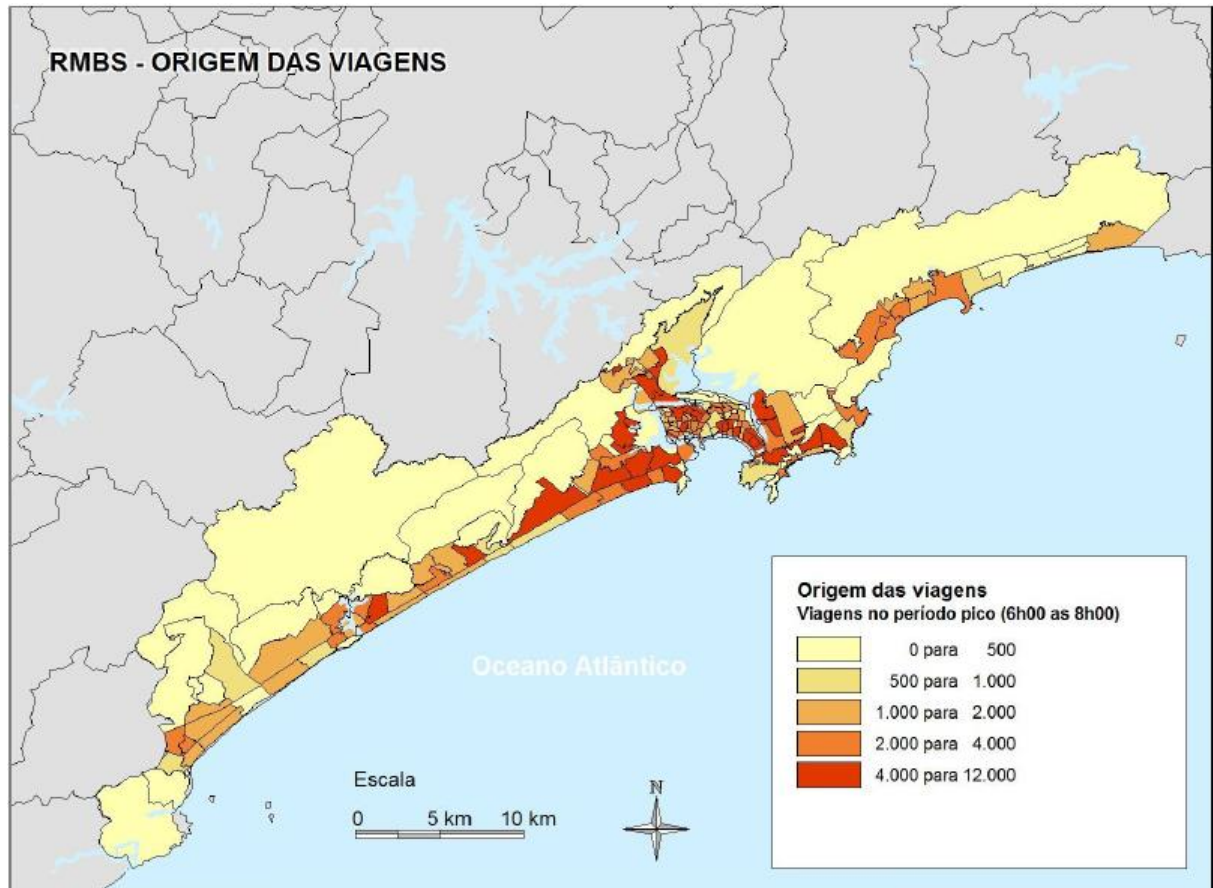


Fonte: EMTU, 2012

Fica claro pela figura acima apresentada que os municípios de São Vicente, Praia Grande, Santos e Cubatão são os responsáveis pelas maiores taxas de densidades de viagens diárias na RMBS. Primeiro, porque estão nestas cidades as redes de transportes mais complexas responsáveis pelo atendimento de maior demanda da Baixada Santista devido à oferta de serviços que estas quatro cidades dispõem para a manutenção do trabalho e lazer, e segundo, por que os números absolutos populacionais estão também concentrados nestas quatro cidades de maior origem de viagens diárias.

As duas figuras a seguir, apresentam as taxas de origem e destino das viagens diariamente realizadas na Baixada Santista:

**Figura 7 – Origem das viagens por Setor Censitário.**



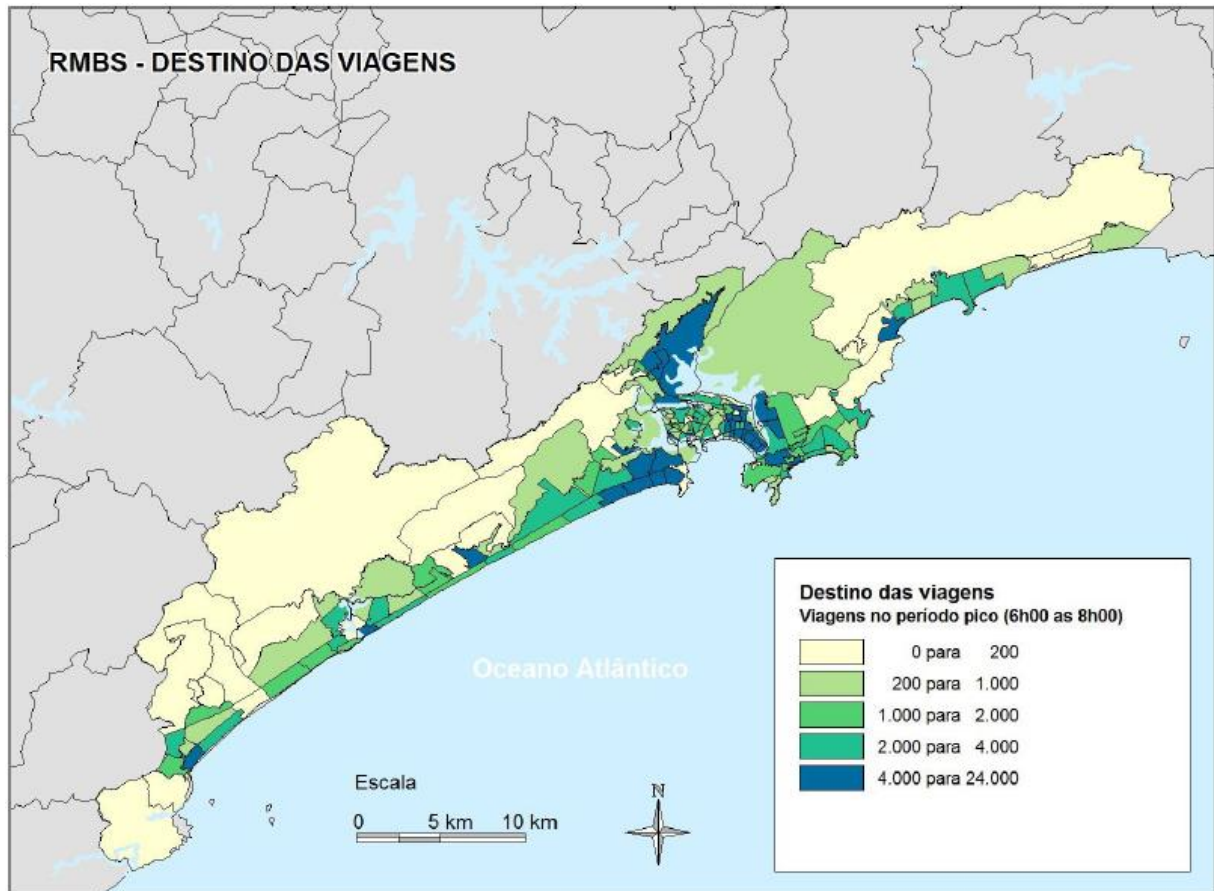
Fonte: EMTU, 2012

Na figura 2 observa-se que as principais origens de viagens realizadas diariamente no período de pico na Baixada Santista justamente do complexo das quatro principais cidades que a compõe: Praia Grande, São Vicente, Santos e Cubatão. O método usado pela EMTU para a confecção destes mapas é de origem do IBGE e Setores Censitários, que são

unidades territoriais de coleta das operações censitárias, definido pelo IBGE, com limites físicos identificados, em áreas contínuas e respeitando a divisão político-administrativa do Brasil (Fonte: <<http://dados.gov.br/dataset/setores-censitarios>>. Acesso em ago/ 2019).

É por este motivo que muitos dos Setores Censitários dos mapas confeccionados pela EMTU estarem com o valor mínimo de origem e destino das viagens. Em muitos destes Setores não há qualquer ocupação humana, principalmente nos que possuem geometria desproporcionalmente grande, uma vez que são os que estão já em área de Escarpa da Serra do Mar.

**Figura 8 – Destino das viagens por Setor Censitário.**



Fonte: EMTU, 2012

A figura 3 dos dados apresentados pela EMTU apresenta os principais destinos destas mesmas viagens diárias contabilizadas em horários de pico na Baixada Santista. Nesta figura, Cubatão, Praia Grande e Santos possuem os maiores índices contabilizados, enquanto que São Vicente apresenta um fenômeno diferente: não se coloca como principal destino destas viagens matutinas. No caso de Cubatão, isto se explica ao complexo industrial ali presente que atrai grande número de pessoas diariamente para seu território. Santos, enquanto principal cidade da região, comporta as estruturas de serviços, como universidades, escolas, hospitais, sedes regionais de empresas, comércios mais especializados, entre outras, justificando, portanto, uma alta taxa de destino destas viagens.

Fica claro, portanto, que São Vicente figura entre umas das cidades em que mais pessoas se deslocam para realizar suas atividades diárias (seja trabalho, estudo ou lazer) ao mesmo tempo que não está entre a origem final destas viagens diárias. Existe, portanto, um caráter pendular na mobilidade da população vicentina.

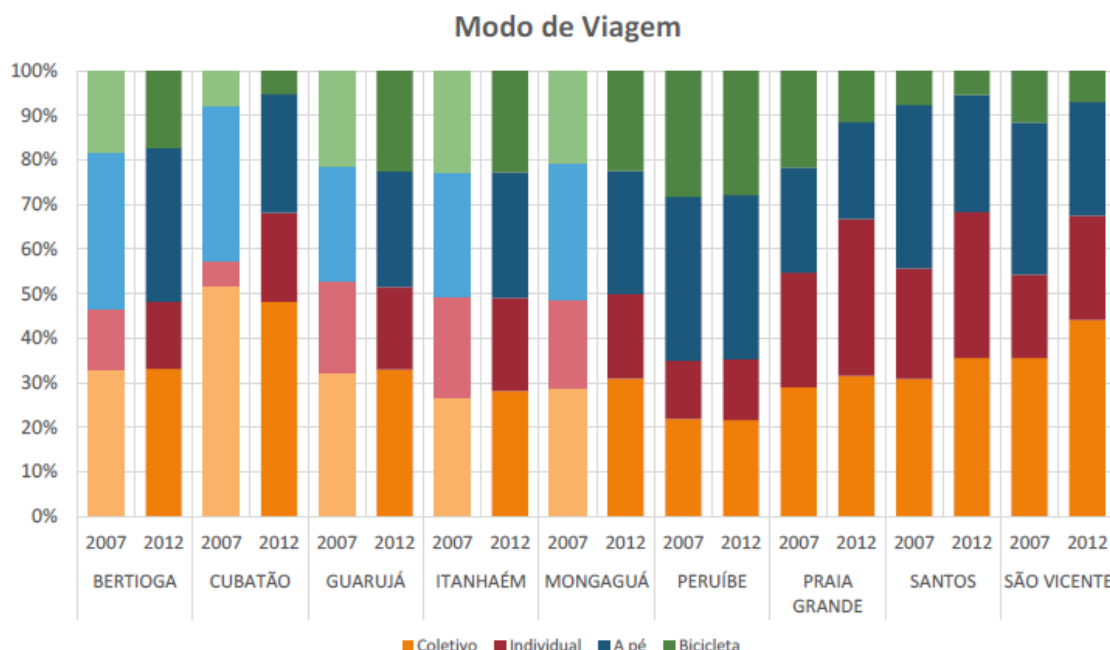
Os movimentos pendulares são os responsáveis pelo volume de população que exerce suas atividades (trabalho, estudo, serviços, lazer, etc.) fora de seu município de residência. Os estudos de sobre este fenômeno são importantes indicativos da integração regional de uma ou mais regiões metropolitanas, e destacam ainda mais o papel das infraestruturas de transporte em uma região que se pretende “integrada”. Moura, Castello Branco e Freitas Firkowski (2005) em estudos sobre os movimentos pendulares<sup>9</sup>, ao definem-os como *“deslocamentos entre o município de residência e outros municípios, com finalidade específica”*, e afirmam que a discussão sobre o movimento pendular é *“indissociável da de mobilidade [...] É ela que vai caracterizar a vida urbana atual, acentuando a importância dos transportes”*. E ao relacionar a mobilidade urbana aos movimentos pendulares, usam de Andan, D’Arcier e Raux<sup>10</sup> (1994) para salientar o conceito de mobilidade, definido como o *“conjunto de deslocamentos que o indivíduo efetua para executar os atos de sua vida cotidiana (trabalho, compras, lazer)”*.

A pesquisa OD da RMBS de 2012 traz ainda um comparativo da variação dos principais modais utilizados nestes traslados diários da região, conforme a figura abaixo:

---

<sup>9</sup> MOURA, R.; CASTELLO BRANCO, M.L.G.; FIRKOWSKI, Olga de Lucia C. de Freitas. Movimento pendular e perspectiva de pesquisa em aglomerados urbanos. São Paulo em Perspectiva. vol. 19 nº 4. São Paulo oct./dec. 2005.

<sup>10</sup> ANDAN, O.; D’ARCIER, B.F.; RAUX, C. Mouvements, déplacements, transport: la mobilité quotidienne. In: AURAY, J. P.; BAILLY, A.; DERYCKE, P. H.; HURIOT, J. M. (Org.). Encyclopédie d’économie spatiale: concepts - comportements - organisations. Paris: Economica, 1994. p. 247-252.

**Figura 9 – Modais de Viagem por município.**

Fonte: EMTU, 2012.

Em todas as principais cidades da RMBS, o transporte coletivo é o mais utilizado pela população e suas atividades diárias desde a última pesquisa realizada em 2007. Para os anos de 2012 são 3 fatos novos de grande relevância que cabem ser colocados aqui. O primeiro é que a demanda pela utilização de transporte público aumentou nos 5 anos que dividem as duas pesquisas aqui comparadas, com exceção de Cubatão que observou um aumento no transporte individual de sua população. Santos, viu sua população crescer nas taxas de transporte tanto coletivos quanto individuais em detrimento de uma diminuição significativa da utilização do traslado a pé. Similar ao que ocorreu em São Vicente, onde a escolha por um transporte coletivo aumentou no mesmo cenário em que o transporte individual permaneceu estático e as viagens a pé foram as que perderam proporcionalmente para o incremento do transporte coletivo. Vale ainda ressaltar, que Praia Grande também viu suas taxas no uso do transporte coletivo aumentar nestes 5 anos.

A EMTU é responsável pelo gerenciamento de transporte coletivo intermunicipal metropolitano das regiões de Campinas, Baixada Santista, São Paulo e Vale do Paraíba, agregando um total de 27,6 milhões de passageiros e 107 municípios inclusos. Na RMBS, com uma população fixa de 1,8 milhões e PIB agregado de 41 bilhões de reais, a EMTU contabilizou em seu relatório anual de 2014

um total de 5 milhões de passageiros transportados, com uma média em dia útil de 218 mil e 113mil viagens realizadas.

Ressalta-se ainda que esta pesquisa OD realizada pela EMTU em 2012 já se encontrava em um contexto de necessidade e “vontade” dos agentes envolvidos para a implementação do VLT na RMBS, e que, portanto, os números aqui apresentados contribuíram para que o Estado justificasse a necessidade pensar novas possibilidades de mobilidade urbana para estas cidades.

Como parte de implantação do VLT, por força de lei<sup>11</sup>, exige-se seja feito um Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental (o EIA/RIMA).

No ano de 2009 a Secretaria de Transportes Metropolitanos do Estado de São Paulo apresenta o primeiro EIA/RIMA para a implementação do primeiro trecho do Veículo Leve sobre Trilhos na Baixada Santista (Estação Barreiros – Conselheiro Nébias), em contrato realizado com a empresa Walm Engenharia e Tecnologia Ambiental<sup>12</sup>, esta seria o primeiro estudo de viabilidade ambiental de implantação da nova modalidade de transporte coletivo urbana a ser instalada na região.

Em suas justificativas para a instalação do projeto estavam: 1. Racionalizar e modernizar o sistema de transportes metropolitanos na RMBS; 2. Permitir o uso da faixa ferroviária de patrimônio da CPTM, incorporando este importante eixo de deslocamento na estruturação de um Sistema de Transportes Metropolitanos; 3. Atender a demanda por transporte do município de Santos, que concentra de 70 a 75% do destino final das viagens originárias dos outros municípios da Região Metropolitana da Baixada Santista, além de se constituir um polo turístico e de negócios. (EMTU, 2009).

Ainda mais ambicioso dos resultados que o VLT trará para a Baixada Santista, o EIA do segundo trecho do VLT (Conselheiro – Valongo), editado em 2015, aponta justificativas que fazem do VLT um projeto inevitável para o “progresso” da região ao indicar que “o SIM-VLT busca, de um lado, implantar um projeto que estrutura o

<sup>11</sup> Resolução Complementar 9/1987.

<[http://www.mp.go.gov.br/nat\\_sucroalcooleiro/Documentos/legislacao/Geral/est\\_imp\\_amb/eia3.pdf](http://www.mp.go.gov.br/nat_sucroalcooleiro/Documentos/legislacao/Geral/est_imp_amb/eia3.pdf)> (acesso: jan/2020)

<sup>12</sup> “A Walm Engenharia e Tecnologia Ambiental é uma empresa brasileira precursora na gestão e planejamento ambiental. Desde 1992, a Walm vem desenvolvendo projetos de grande magnitude em todo território nacional, sempre conciliando o desenvolvimento com a qualidade socioambiental”. <<http://www.walmambiental.com.br/>> (acesso em: ago./2019).

sistema de transporte coletivo e, de outro, ser elemento para desencadear a requalificação urbana ao longo de toda a RMBS (EMTU, 2015)” e que “a implantação de uma rede de VLT fornece a oportunidade, portanto, para um questionamento dos pressupostos urbanísticos até então adotados, podendo ser utilizada também como vetor de renovação e requalificação urbana (EMTU, 2015).

A análise do EIA/RIMA nos ajuda a entender quais são os objetivos do Estado e da iniciativa privada ao elaborar um novo modal de transporte para os municípios de São Vicente. “Modernização”, “racionalização” e “progresso” são termos que estes agentes lançam para a população a fim de que as justificativas para este empreendimento, e de que o VLT, inclusive, possui potencial para questionar os pressupostos urbanísticos atuais. Porém se “modernização”, “racionalização” do espaço e “progresso” já são pressupostos urbanísticos que o capital implica nas cidades, uma vez que são estes os pressupostos as próprias condições para a reprodução contínua do capital, de que maneira este empreendimento os conflita? Nesta pesquisa, entendemos que o VLT atua como um instrumento de reforço dos ditos “pressupostos urbanísticos” uma vez que este atua como mais um elemento da mobilidade urbana, e que possui função diretamente ligada às necessidades de reprodução do capital.

### 3 O PAPEL DE SÃO VICENTE NA RMBS

Até aqui, nesta pesquisa, foi feito um estudo acerca do município de São Vicente e os processos responsáveis por transformar a população e seu território além da apresentação sobre esta nova estrutura de transporte entre Santos e São Vicente, o Veículo Leve sobre Trilho, que faz parte de uma lógica de integração regional. No capítulo que segue, entenderemos quais os fenômenos por trás desta integração e que papel o VLT cumpre dentro desta dinâmica regional.

Goldenstein (1972), ao apresentar Complexo Industrial-Portuário da Baixada Santista revelou que a implantação das indústrias no município de Cubatão esteve associada a uma estratégia do local, pela proximidade ao Porto Santista que beneficiaria o escoamento de produtos e, ao mesmo tempo, de encabeçada por São Paulo, centro nas tomadas de decisões financeiras e políticas. Esse complexo Industrial-Portuário, significa, ao nosso ver, o momento principal do desenvolvimento capitalista industrial na Baixada Santista durante o século XX.

As consequências deste *boom* industrial que integrou ainda mais Santos e Cubatão, no entanto, não estão exclusivamente centralizadas nestes municípios. Toda a Baixada Santista foi inserida nesta fase de reprodução capitalista sob comando do Planalto Paulista. Indicativo disto é que até meados de 1960, a Baixada Santista era extensivamente uma região de produção agrícola e São Vicente apesar de já altamente urbanizada, era carente de equipamentos urbanos essenciais na extensão de todo o seu território, a não ser nas porções balneárias que serviam de segunda residência à elite paulistana.

A consequência direta da formação deste complexo industrial portuário é o exponencial crescimento populacional já indicado no Capítulo 1, quando observamos que em apenas uma década (entre 1940 – 1950) a população do município praticamente dobrou, indo de 17.200 habitantes para 31.600. No intervalo seguinte, entre 1950 – 1960 a população mais que dobra, atingindo 77.200 habitantes, contribuindo, assim para uma ocupação territorial avançada no município. Quanto a este considerável aumento populacional, GOLDENSTEIN já indica em sua tese que que o fenômeno industrial modificou completamente as estruturas sociais e urbanas da Baixada Santista ao indicar que:

“Se do ponto de vista financeiro, técnico e comercial as indústrias que estão vinculadas a São Paulo, do ponto de vista da mão de obra ver-se-á que foram eliminadas as fronteiras municipais e mesmo as distancias. Os quatro principais municípios da Baixada Santista constituem um todo no qual, para buscar diferenciações, foi preciso levar a pesquisa a um maior aprofundamento de modo que esta nova concentração urbana, consequência direta do surto de industrialização, e portando da criação de empregos, pudesse ser analisada e compreendida” (1972, p. 15).

No trecho acima, ao afirmar que “os quatro municípios da Baixada Santista constituem um todo”, referindo-se à Cubatão, Guarujá, Santos e São Vicente (Praia Grande, hoje, considerado um dos quatro municípios principais da Baixada Santista, tornou-se autônoma de São Vicente apenas em 1967), Goldenstein nos dá indicativo da transformação social e política que a Baixada Santista estava vivenciando na década da formação do complexo Industrial-Portuário. Era então, um primeiro sinal de integração entre estes municípios em função desta nova etapa de desenvolvimento capitalista na Baixada Santista. Momento este que desencadearia na institucionalização da Região Metropolitana da Baixada Santista em 1996.

E que para alimentar as recentes atividades industriais do município de Cubatão, Goldenstein (1972, p. 264) identifica uma dinâmica de pendularidade entre a força trabalhadora de Santos e São Vicente para Cubatão. A autora então, apresenta dados mostrando que 65% da mão-de-obra são originais de Santos e São Vicente.

No excerto abaixo, Goldenstein nos dá um indicativo de como esta dinâmica econômica se impõe na Baixada Santista e como a partir dela o espaço vicentino se organiza de maneira a privilegiar a reprodução deste capital industrial:

“Os fluxos diários que se estabelecem, num movimento pendular, constituem, juntamente com os de matéria-prima, os maiores fatores de entrosamento entre Santos, São Vicente e Cubatão, já que os grandes fluxos financeiros e de produtos acabados fazem-se quase exclusivamente com o Planalto” (1972, p. 264).

Assim, o capital industrial responsável por mudar as dinâmicas espaciais na Baixada Santista, estão diretamente ligados ao Planalto, que por sua vez atribuíram as funções de produção e circulação ao Complexo Industrial-Portuário entre Cubatão e Santos respectivamente e à São Vicente e Santos, principalmente, estava, já naquele momento, a função de articulação da força de trabalho para que este impulso inicial capitalista crescesse na Baixada Santista

A partir, portando, da introdução desta nova dinâmica econômica no município de São Vicente, observou-se no espaço vicentino uma diversificação e especialização de seus serviços e estruturas urbanas de maneira a atender a nova dinâmica econômica regional, surgindo a partir deste momento novas formas de convivência e socialização que o novo padrão de desenvolvimento econômico proporcionou. Em nosso entendimento, trata-se também do momento de formação do que mais tarde se institucionalizou como RMBS.

Se, portanto, este complexo Industrial-Portuário, foi o elemento principal de formação da RMBS e por consequência vicentino, de que maneira o este capital tomou forma e se materializou em São Vicente, uma vez que as indústrias não se concentraram no município?

São Vicente não é território desta produção industrial que molda os atuais processos de reprodução capitalista. Dados da Fundação SEADE, em 2017, mostram que a participação do segundo setor na economia Vicentina possui um total de apenas 3,36% na participação da população dos empregos formais (no estado, ainda segundo a Fundação SEADE, a participação dos empregos formais na área industrial é de 21,2%). O setor de serviços, por outro lado, chega a 59,97% da participação dos empregos formais. No município de Santos, que concentra os serviços na dinâmica econômica da RMBS, a participação dos empregos no setor chega à 76,22% contra 4,56% do setor secundário. Vale ainda lembrar que o setor de comercio, tanto em São Vicente quanto Santos, também possuem maiores taxas de participação no PIB do que o setor industrial, com 32,47% e 16,36% respectivamente. Entende-se, portanto, que o setor de serviços altamente inflado do município de São Vicente é consequência da alta demanda por de tais atividades depois que o complexo Industrial-Portuário se incorporou na RMBS, fazendo desta atividade secundaria o motor que impulsionou as outras atividades econômicas e sociais que dão suporte a urbanidade pós *boom* industrial da Baixada Santista.

O que as análises mostradas nos parecem mostrar, é que São Vicente ocupa a função de lugar de reprodução e mobilização da força trabalhadora na RMBS, desde que o Complexo Industrial-Portuário foi se constituindo. Assim, em nosso entendimento, o VLT reforça este papel de São Vicente, a partir da possibilidade de garantir a mobilidade da força de trabalho dentro da dinâmica econômica da Baixada Santista.

### **3.1 Força de Trabalho e Mobilidade Urbana de São Vicente – SP**

Compreender os instrumentos e estruturas que fazem parte de uma rede de percursos que a sociedade faz diariamente a fim de cumprir seu papel enquanto força produtora de mercadorias e riquezas se faz crucial para compreender como este sistema se reproduz e quais são os fenômenos que ele cria neste movimento.

Certo dizer que no sistema capitalista, a necessária articulação entre capital, a força de trabalho e meios de produção cria espaços capazes de contribuir para sua reprodução de maneira que seu ciclo de criação de mais-valia sempre aumente. As cidades, como as que vivemos hoje, são produtos e meios pelos quais o capital garante sua reprodução, uma vez que a concentração de atividades produtivas e financeiras são fatores de produção da cidade, ao mesmo tempo que são elas próprias mercadorias a serem consumidas.

Sob a perspectiva materialista dialética, o espaço urbano é composto por essencialmente dois elementos importantíssimos para a compreensão das atividades que tornam o espaço causa e consequência da reprodução do Capital. Karl Marx, nos estudos sobre a sociedade inglesa industrial no século XIX, aponta estas duas formas com as quais o capital se manifesta, e explica que:

“Meios de produção, de um lado, e força de trabalho, de outro, não são mais do que diferentes formas de existência que o valor do capital originário assim ao se despojar de sua forma dinheiro e se converter nos fatores do processo de trabalho (2013, pp. 286)”

Marx (2013), portanto, chega à definição de capital constante ao detalhar as formas com que esta forma do capital agrega valor à mercadoria. Aponta

que seu caráter estático, infinito, imutável (portanto constante) “transferem valor à nova figura do produto na mercadoria na medida em que, durante o processo de trabalho perdem valor na figura de seus antigos valores de uso” (p.283). E conclui que “por isso, os meios de produção jamais podem adicionar ao produto um valor maior do que eles mesmos possuem, independente do processo de trabalho no qual tomam parte” (p. 283).

A partir desta leitura acerca da definição de capital constante, conclui-se que nesta fase de produção da mercadoria o capital constante não é suficiente para garantir a produção da mais-valia, uma vez que o que é realmente consumido nos meios de produção é o seu valor de uso e “é por meio deste consumo que o trabalho cria produtos. Ao trabalhador e sua força de trabalho cabe a função de “conservar valor ao mesmo tempo que adiciona valor”

É na definição de capital variável que Marx identifica o momento do processo de produção que o mais-valor é formado, pois é neste trabalho que “ela não só produz o equivalente do seu próprio valor, como produz um excedente, um mais-valor, que pode variar, sendo maior ou menor de acordo com a circunstância” (2013, p.286).

Tendo em mente este papel ímpar que a força de trabalho, na forma de capital variável, exerce nos centros urbanos e que são estes os que sustentam a reprodução destas atividades que definem o ritmo de vida nas cidades, estudar as condições de mobilidade da força de trabalho ajuda entender como o capital constrói a dinâmica regional aqui estudada, de modo que os municípios participam dessa totalidade regional de modo diferenciado: concentrando indústrias ou atividades de comércio e serviços, atividades ligadas ao turismo e concentração de mão-de-obra. Assim, as estruturas de transporte podem revelar estratégias de manutenção ou transformação dessa estrutura regional. No que tange à RMBS, e particularmente ao município de São Vicente, a implantação do VLT parece reforçar um papel histórico.

A esta categoria de estudo da mobilidade espacial, há de se fazer ponderações acerca do conceito de espaço que elucidam a maneira como o capital se impõe nele para garantir sua reprodução. Sobre isto, PERPETUA (2013), em estudo sobre mobilidade do capital e da força de trabalho, elenca a primeira e mais importante qualidade que a circulação e produção do capital dá ao espaço: a da

desigualdade, sendo esta um produto da divisão do trabalho (p. 7). Junto a desigualdade, inerente ao espaço, Perpetua também afirma que no “processo de trabalho, o espaço pode participar na condição de *meio de trabalho* sob a forma de *capital fixo*” (p. 8). O espaço pode, portanto, ser considerado “*força reprodutiva*”<sup>13</sup>. O VLT pode ser entendido então, como capital fixo incorporado ao espaço, cujo uso se associa diretamente à reprodução da força de trabalho.

Cabe aos indivíduos, então, que saem todos os dias de suas casas à fim de trabalho, estudo e serviços fazer do espaço da cidade meio de produção e agregador de valor ao capital. E a este movimento de uso do solo urbano para realização das diversas atividades que qualquer indivíduo realiza é que está guardada ao espaço mais uma de suas características: a da mobilidade.

Sobre esta categoria de análise acerca deste caráter intrínseco ao espaço, Perpetua (2013), avalia que “a mobilidade espacial, tanto do capital quanto da força de trabalho, não é apenas um efeito da dinâmica de acumulação sempre ampliada do capital, mas também um fator imprescindível para que ela ocorra [...] E portanto, causa e consequência ao mesmo tempo (p. 61). Assim, o expediente da mobilidade, tem a mesma finalidade que a desigualdade que se imprime no espaço: a de reproduzi-lo.

É em Jean-Paul Gaudemar, no entanto, que os estudos acerca da mobilidade do espaço e da força de trabalho ganha um salto teórico acerca do entendimento que as funções da mobilidade do espaço possuem no modo de produção e circulação de pessoas (até aqui entendidas como força de trabalho) e mercadorias. O estudo da mobilidade espacial possui três vertentes de interpretação teórica, sendo elas: (1) a mobilidade física, que possui por base a ciência demográfica e de caráter quantitativo; (2) a mobilidade social, que estuda o movimento dos indivíduos entre classes ou extratos da sociedade e tem em sua origem a Escola de Sociologia Norte americana; e (3) a da mobilidade centrada do trabalho que se desenvolve dentro do pensamento marxista. Neste último, o núcleo do conceito está centrado na transformação da força de trabalho em mercadoria, ao qual Marx, em sua

---

<sup>13</sup> Aqui, Perpetua toma o conceito de “força produtiva” de Harnecker (1973). Este conceito designa tudo aquilo o que possibilita a produção num grau determinado, não sendo, por isso um elemento passivo. Fonte: PERPETUA, Guilherme Marine. Mobilidade Espacial do Capital e da Força de Trabalho: Elementos Para Uma Teorização Geográfica A Partir da Matriz Marxista. Revista Pegada, vol. 14 n.1. 2013.

crítica a economia política afirma que ao indivíduo possui dupla singularidade, a de possuir a força de trabalho e ser mercadoria:

“Sob esse pressuposto, a força de trabalho só pode aparecer como mercadoria no mercado na medida em que é colocada à venda ou é vendida pelo seu próprio possuidor, pela pessoa da qual ela é força de trabalho” (2013, p. 242).

Para Marx, portanto, a força de trabalho circula como uma mercadoria qualquer afim de ser consumida.

Em estudos sobre a mobilidade de trabalho e controle social na era neoliberal, GOMES (2009)<sup>14</sup> faz uso de uma categoria formulada por Gaudemar (1977)<sup>15</sup>, ao estudar como Marx analisou a circulação dos indivíduos na transformação da força de trabalho em mercadoria, à época de um capitalismo industrial inglês, elaborando, por fim, a sua tese de mobilidade do trabalho. Gomes (2009), sintetiza a tese de Gaudemar ao afirmar que:

“a mobilidade do trabalho é compreendida como um fenômeno que promove o deslocamento espacial, setorial<sup>16</sup> e profissional com o objetivo do capital de explorar sua força de trabalho e acumular excedente econômico” (GOMES, 2009, p. 41).

A mobilidade do trabalho, significa, portanto, ainda segundo Gaudemar (*ibidem*), “controle social”. Gomes (2009) explica que a preocupação de Gaudemar, em seu estudo sobre mobilidade do trabalho é demonstrar que “o indivíduo trabalhador também constitui uma produção capitalista, pois somente tem a força de trabalho para vender em troca de sua própria sobrevivência” (p.40).

A mobilidade espacial da força de trabalho mostra-se, desta forma, “fortemente ligada a um “padrão de desenvolvimento espacial” (PERPETUA, 2013, p. 16) necessariamente desigual que se processa sob as bases do capitalismo. Sobre isto, Gomes (2009), reforça a importância do estudo sobre a mobilidade do trabalho

<sup>14</sup> GOMES, Fabio Guedes. Mobilidade do Trabalho e Controle Social: Trabalho e Organizações na Era Neoliberal. Revista Sociologia e Política, v.17 n. 32. 2009.

<sup>15</sup> Gaudemar, Jean-Paul. Movilidad de trabajo y acumulación de capital. México, 1979.

<sup>16</sup> A mobilidade setorial é o tipo de controle que permite que o capital possa fazer uso da força de trabalho no ambiente de produção com lhe convém, apenas respeitando os limites e condições impostas pelas instituições (Gaudemar, 1979).

de Gaudemar ao explicar que o “conceito da mobilidade do trabalho é uma categoria analítica que nos permite perpassar os estágios do tempo histórico e compreender os fenômenos contemporâneos da exploração capitalista”, pois no tempo em que Marx formulou sua teoria sobre a acumulação e reprodução capitalista, os trabalhadores e sua força de trabalho ligavam-se muito mais diretamente ao mecanismos de produção, àquela época quase exclusivamente industriais. Gomes (2009), continua explicando que “a cada momento histórico, em que um padrão de acumulação, com suas características particulares de funcionamento e com um determinado nível de arranjo técnico, chega ao seu limite, o capital é instigado a realizar transformações estruturais na sua forma de funcionamento [...], e que essas formas têm assumido estratégias mais indiretas, determinando relações de produção, fragmentarias, flexíveis e muito mais abstratas” (*ibidem*, p. 48).

Estas novas formas e estratégias de reprodução capitalista, na RMBS traduz-se no surgimento e crescimento do setor terciário na economia. Uma vez que as indústrias instaladas na região levaram à concentração da força de trabalho, proporcionaram a diversificação da economia e impulsionaram o crescimento deste setor para dar à produção e também possibilitar a reprodução social (como no caso dos serviços públicos)

Kon (1997)<sup>17</sup>, ao estudar este setor e seu desenvolvimento no estado de São Paulo afirma que

“a evolução do setor terciário da economia paulista está fortemente ligada à liberação e absorção de mão-de-obra dos outros setores econômicos, bem como ao ritmo de expansão das atividades industriais que exigem uma rede de serviços complementares” (Kon, 1997, p. 53).

Ainda segundo Kon (1997), “estas economias de aglomeração estão ligadas ao acesso a um mercado maior de produtos (intermediários e finais) ou de mão-de-obra, à existência de talentos administrativos em maior número, à presença de facilidades comerciais, bancárias e financeiras, à serviços de transporte e comunicação (incluído a disponibilidade mais rápida sobre economia nacional e internacional), à serviços auxiliares às empresas (informática, contabilidade,

---

<sup>17</sup> Kon, Anita. Restruturação Produtiva no Brasil. Nova Economia, Belo Horizonte, v.7, n. 1. 1997.

assessoria jurídica, publicidade, etc.), à atividades voltadas ao lazer, outros meios culturais e sociais para consumo direto das famílias, e ainda, à disponibilidade de uma infraestrutura de serviços públicos de apoio à empresas e às famílias” (*ibidem*, p. 49) [...] Assim como serviços de “armazenagem, atividades sociais que incorporam saúde e educação sem fins lucrativos (*ibidem*, p. 54).

Estes são os elementos pelos quais consideramos ser possível compreender que a reprodução da força de trabalho e sua circulação, estão diretamente articuladas às necessidades do capital e que espacialmente vai se constituindo uma divisão territorial do trabalho, mostrando como cada lugar se insere no contexto mais geral de reprodução do capital. Assim, Cubatão concentrou indústrias químicas, Santos, a “indústria do turismo” e o setor terciário de modo geral e, São Vicente, concentrou a força de trabalho. Isto não quer dizer que cada um destes lugares não disponha do que é predominante no outro, no entanto, estamos apenas tentando entender a dinâmica econômica regional que o capital produziu.

Atualmente, na Região Metropolitana da Baixada Santista, o VLT atua como um dos instrumentos de circulação da mercadoria força de trabalho. Observando seu trajeto, ainda que incompleto do projeto original, esta nova estrutura de transporte atua como instrumento que permite a mobilidade da classe trabalhadora entre São Vicente e Santos. Ainda como mostra o mapa de origem-destino elaborado pela EMTU em 2012 (e aqui apresentado no capítulo anterior), é crível assumir que este deslocamento ocorra com maior intensidade no sentido São Vicente-Santos, no horário de pico do período da manhã, e Santos-São Vicente no horário de pico à tarde, entre 17h e 19h.

Esta hipótese alimenta duas perspectivas:

1. São Vicente possui um forte caráter de mobilização e produção da classe trabalhadora dentro desta dinâmica Industrial-Portuária estabelecida na RMBS no meio do século XX. Se num primeiro momento, a instalação das indústrias produziu esta mobilidade do trabalho e também sua mobilidade espacial, no período mais recente, a mobilidade da força de trabalho está vinculada mais ao setor terciário do que secundário. Tal situação implica, certamente em mudanças na remuneração, estabilidade, funções, habilidades,

e formas de controle sobre o trabalho, que aqui, por força do tema da pesquisa, não foram estudados;

2. O Veículo Leve sobre Trilhos, é um instrumento de reforço na mobilidade espacial do trabalho no município de São Vicente e estreita ainda mais a relação que esta categoria (força de trabalho) construiu entre São Vicente e seu município vizinho Santos.

Existem muito estudos acerca da mobilidade urbana da Baixada Santista. Muitos deles, no entanto, fazem uso do conceito da pendularidade como a principal categoria de análise ao observar estes movimentos que a população desta região executa para realizar suas tarefas diárias, principalmente a de estudo e trabalho. Nesta pesquisa, opta-se por tomar principalmente o conceito elaborado por Gaudemar (1977) de mobilidade do trabalho afim de analisar como o capital molda e reproduz a classe trabalhadora em função de sua própria reprodução. Ao tomar este método como análise de uma realidade específica, procura-se também entender quais os processos e fenômenos estão por trás desta mobilidade. Ao que parece, os estudos de pendularidade tendem a “naturalizar” este movimento diário das populações e focam seus estudos em quantificar este fenômeno, de maneira que ao fim de cada análise quantitativa, cada município analisado se encaixa determinada categoria que obedeça a ordem numérica que foi estabelecida para cada uma dessas subcategorias de análise dos movimentos pendulares como veremos mais adiante. No entanto, é justamente este caráter quantitativo que faz dos estudos de movimentos pendulares muito rico em informação estatística e nos ajudam a traçar um cenário muito bem consolidado de como a mobilidade espacial do trabalho se desenvolve em determinada região, e, aqui nesta pesquisa, como esta se desenvolve na RMBS.

Um dos estudos de pendularidade que nos ajudam a entender de que maneira a população da RMBS se locomove diariamente na RMBS para fins de suas atividades diárias é o “Pré-Diagnóstico da Mobilidade Urbana no Município de Santos” (2015)<sup>18</sup> elaborado pela própria prefeitura através de um Grupo de Trabalho.

O excerto abaixo elenca diversos ramos da atividade terciária que tornam Santos a área que mais atrai a população da RMBS, e que, portanto, fazem

---

<sup>18</sup> GTT; Grupo Técnico de Trabalho para a Elaboração do Plano de Mobilidade Urbana de Santos. Pré-Diagnóstico da Mobilidade Urbana no Município de Santos. Prefeitura de Santos, 2015.

de Santos o principal município dentro desta dinâmica regional imposta pelos fluxos de capital Industrial-Portuário aqui estabelecidos a partir da década de 1950:

Esta área polariza as principais instituições públicas e privadas regionais, assim como uma significativa rede de empresas voltadas ao comércio e prestação de serviços, sobretudo nas áreas de transportes, varejo, saúde, educação, esportes e cultura.

Neste aspecto, nesta área destaca-se a concentração de instituições como Alfândega do Porto de Santos, Receitas Estadual e Federal, Justiça Federal, Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, Ministério da Pesca e Aquicultura, Companhia Docas do Estado de São Paulo, Agência Nacional de Vigilância Sanitária, Delegacia Regional do Trabalho, Instituto Brasileiro do Meio Ambiente, Diretoria de Ensino de Santos, Departamento Regional de Saúde da Baixada Santista, Instituto de Pesca, hospitais regionais, clínicas, sindicatos e associações profissionais, bancos e seguradoras, transportadoras, agências marítimas e de despachos, universidades e centros de ensino superior e tecnológico, clubes esportivos e sociais, teatros, cinemas, museus e galerias de arte.

Esta importante rede de instituições e empresas, com importância regional e estadual, faz com que a área insular do município atraia e produza o maior número de viagens com motivo de trabalho, estudo e procura por serviços em geral, da Baixada Santista.

(Prefeitura de Santos, 2015; p.6).

Para além do uso da pesquisa Origem-Destino 2012 da EMTU, assim como o apresentado no capítulo anterior desta pesquisa, o Grupo de Trabalho (GT) elenca um estudo feito por CUNHA, JAKOB e YOUNG (2008)<sup>19</sup> ao apontar que de acordo com o censo demográfico de 2000 “das mais de 134.000 pessoas que se deslocavam para outro município para desenvolver sua atividade, quase 90% residiam em São Vicente, Santos, Cubatão e Praia Grande” (p.27), fazendo destes quatro municípios os que mais movimentavam sua população diariamente. Ainda fazendo uso deste estudo de CUNHA, JAKOB e YOUNG, o Grupo de Trabalho aponta que

---

<sup>19</sup> CUNHA J., JAKOB A., YOUNG A. Dinâmica demográfica intrametropolitana na Região Metropolitana da Baixada Santista, no período pós-1970. Campinas: LICHITI, 2008.

51,9% da mobilidade da População Economicamente Ativa, na região, no início da década passada, dirigia-se a Santos. Conclui-se, portanto, deste estudo de 2008, que Santos, até a realização do Censo demográfico de 2000 era o município que mais atraía as populações da RMBS para realização de suas atividades diárias.

Para o decênio de 2000-2010, O Grupo de Trabalho da Prefeitura Santista faz uso de um estudo do Núcleo de Estudos da População (NEPO), da Universidade de Campinas, sobre a mobilidade pendular da Macrometrópole do Estado de São Paulo<sup>20</sup> e aponta incremento populacional desta mobilidade nestes anos de análise. Segundo o GT, a NEPO observou que na primeira na década dos anos 2000, “mais de 200.000 pessoas deixavam seu município de residência com destino a outro município, de forma regular, por motivos de estudo e estudo ou trabalho” (p. 63). O estudo aponta ainda que, “em termos absolutos, São Vicente é o município que tem maior volume de pessoas que se desloca com destinos a outras cidades, equivalendo a 38% desse movimento na região” (p. 63).

Outro estudo sobre a mobilidade pendular da Baixada Santista que nos ajudam entender a função que Santos e principalmente São Vicente, enquanto objeto de estudo desta pesquisa, exercem para a reprodução da dinâmica econômica na RMBS, e que portanto, nos ajudam entender as razões delas quais o VLT foi instalado entre os dois municípios (e que possuem projetos de ampliação da rede deste modal) é o de autoria de CUNHA e BARBOSA (2008)<sup>21</sup>. Na concepção dos autores, “os movimentos pendulares relacionam-se com a expansão do espaço urbano, e, conseqüentemente, geram novas dinâmicas no território e integração entre os municípios da região” (p. 146). Ao fazerem análise comparativa do censo demográfico de 2000 e 2010, os autores nos ajudam a reforçar a ideia de que São Vicente é município da RMBS que mais atua em função da reprodução e mobilidade do trabalho nesta região.

Na tabela abaixo, o estudo aponta os municípios da RMBS que mais recebem cidadãos residentes de outros municípios para fins de trabalho e estudo.

---

<sup>20</sup> NEPO. O fenômeno da mobilidade pendular na Macrometrópole do Estado de São Paulo: uma visão a partir das quatro Regiões Metropolitanas oficiais. Campinas: UNICAMP, Núcleo de Estudos da População, 2013.

<sup>21</sup> CUNHA, Maria Darido; BARBOSA, João Roberto Monteiro da Silva. Mobilidade Pendular Na Região Metropolitana da Baixada Santista: Uma Análise Comparativa dos Dados Censitários de 2000 e 2010. Revista Sem Aspas, jun./2018.

Observa-se que das quatro principais cidades que compõem a região (sendo elas Cubatão, Praia Grande, Santos e São Vicente), Santos é disparadamente a que recebe o maior número absoluto de pessoas diariamente, com um total, em 2010, de 118.300 pessoas. São Vicente é apenas o terceiro com 15.931 pessoas, seguido de Cubatão com 31.422:

**Tabela 1 – Total de pessoas que entram no município para trabalho e/ou estudo em 2000 e 2010**

Município	Ano		Porcentual sobre a população total	
	2000	2010	2000	2010
Bertioga	1.863	3.083	6,2	6,47
Cubatão	17.350	31.422	16,02	26,47
Guarujá	5.447	8.127	2,06	2,8
Itanhaém	1.001	2.326	1,39	2,67
Mongaguá	1.567	2.310	4,46	4,99
Peruíbe	1.222	2.850	2,38	4,77
Praia Grande	5.827	10.172	3,01	3,88
Santos	75.685	118.300	18,11	28,21
São Vicente	8.910	15.931	2,94	4,79
Total	118.872	194.521	8,05	11,69

Fonte: CUNHA e BARBOSA. 2015, p. 150.

Na tabela seguinte, reveladora do papel que São Vicente possui, aponta os municípios que no ano de 2000 e 2010 foram responsáveis pela saída de

seus residentes em direção a outros municípios pelos mesmos motivos da tabela acima:

**Tabela 2 – Total de pessoas que saem no município para trabalho e/ou estudo em 2000 e 2010:**

Município	Ano		Porcentual sobre a população total (%)	
	2000	2010	2000	2010
Bertioga	800	1.903	2,66	3,99
Cubatão	8.202	13.328	7,57	11,23
Guarujá	18.872	25.863	7,13	8,9
Itanhaém	1.973	6.341	2,74	7,28
Mongaguá	1.534	4.767	4,37	10,3
Peruibe	1.165	3.777	2,26	6,32
Praia Grande	18.624	38.503	9,62	14,69
Santos	27.340	40.226	6,54	9,59
São Vicente	55.742	82.320	18,36	24,76
Total	134.252	217.028	9,09	13,04

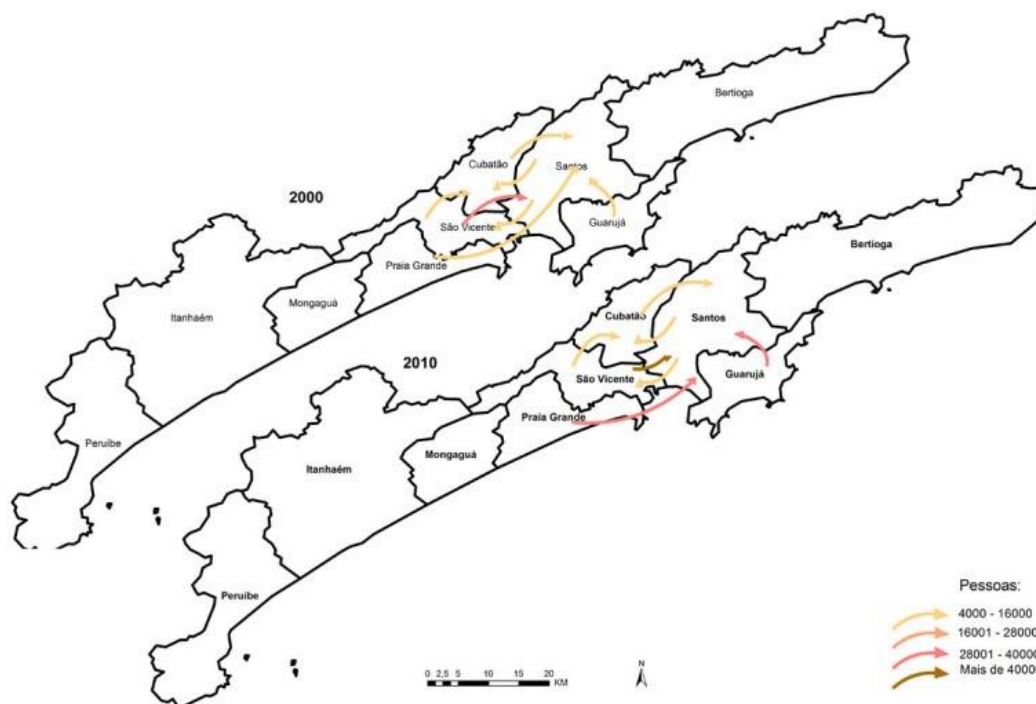
Fonte: CUNHA e BARBOSA. 2015, p. 147.

Aqui, São Vicente lidera o número de pessoas que saem de seu território por motivos de estudo e trabalho com um total absoluto de 82.320, o que representa 24,76% da população total. Em segundo aparece Santos, com 40.226 e em seguida Praia Grande e Guarujá com 38.503 e 25.863. Interessante apontar que nesta tabela, Guarujá “toma a posição” de Praia Grande dentre os ditos quatro maiores municípios da região no tocante aos movimentos de mobilidade que a região possui.

Os autores concluem o trabalho com duas considerações dentro do conceito de análise utilizado e que são importantes serem elencadas. A primeira é de que Santos possui caráter de “cidade-polo” (p. 8) na RMBS, pois possui maior saldo positivo (diferença entre pessoas que saem e pessoas que entram em seu território) entre os fluxos de movimentos pendulares. A segunda diz respeito a classificação dada a São Vicente enquanto cidade-dormitório, pois possui “proximidade das cidades com maior poder de atração, como Santos e Cubatão. Dessa forma o município pode ser considerado uma cidade-dormitório, pois apresenta uma alta ocupação territorial e localização estratégica” (p. 5).

Um último estudo sobre a pendularidade observada na RMBS é também de autoria do Núcleo de Estudos da População da Universidade de Campinas. Neste estudo sobre as diversidades socioespaciais na virada do século

XXI<sup>22</sup>, o Núcleo elabora um mapa comparativo entre os censos demográficos de 2000 e 2010 com fluxos que apontam exatamente onde a população em idade ativa para trabalho e/ou estudo residente de cada município da RMBS se mobiliza diariamente. Por fins práticos, nos atentaremos ao mapa relativo ao censo de 2010:



Fonte: NEPO. 2018, p. 39.

A primeira consideração a ser feita acerca das figuras acima é que desde 2000 São Vicente já aparece como o município onde mais a população sai em direção aos municípios vizinhos para a realização de suas atividades. Enquanto que Santos já aparece em 2000 como o município que mais recebe as populações vizinhas, tal elemento mostra o papel de comando de Santos na RMBS.

Ao atentarmos para as flechas que representam os fluxos de entrada de residentes de outros municípios em direção à São Vicente no ano de 2010, o único fluxo considerável de ser apontado indicam a população residente de Santos para São Vicente, equivalendo ao mínimo de 4.000 e máximo de 16.000. No entanto, ao analisarmos as flechas de fluxos de residentes vicentinos em idade ativa para estudo e trabalho que partem direção aos municípios vizinhos veremos uma enorme

<sup>22</sup> NEPO. Região Metropolitana da Baixada Santista: diversidade socioespaciais na virada para o século XXI. Núcleo de Estudos da População. Librum Editora: Unicamp, 2017.

disparidade em relação ao caminho contrário. Observam-se duas flechas de fluxos que o NEPO considerou relevante para seu estudo: a primeira parte de São Vicente à Cubatão, e pode também chegar ao máximo de 16.000 se deslocando diariamente. A segunda parte de São Vicente à Santos e está na ordem de “mais de 40.000” no fluxo de pessoas que se dirigem nesta pendularidade ao município vizinho. Ao todo, segundo o mapa elaborado pelo NEPO, São Vicente pode chegar ao máximo de 56.000 pessoas em idade ativa para estudo e trabalho saindo de sua residência em direção aos municípios vizinhos indicados afim de realizar as atividades que o estudo pontou.

Há de se fazer, portanto, algumas considerações acerca dos estudos de pendularidade aqui expostos. A primeira é que o trabalho do GT da Prefeitura de Santos (feito com base na pesquisa OD de 2012 e em estudos de CUNHA, JAKOB e YOUNG e do NEPO de 2013) apontam que o município de Santos é que mais recebe as populações vizinhas para fins de trabalho e estudo. O trabalho de CUNHA e BARBOSA não só reiteram este caráter de Santos como aponta São Vicente como o município de onde a população mais sai diariamente pelos motivos previamente citados. O segundo estudo do NEPO aqui citado (este sim como fonte primária de pesquisa) do ano de 2017 é elucidativo ao ponto de confirmar São Vicente como o município responsável pelo maior volume de mobilização da classe trabalhadora na RMBS e principalmente no fluxo no sentido São Vicente-Santos.

De maneira que, os estudos sobre pendularidade da mobilidade urbana na Região Metropolitana da Baixada Santista nos ajudam a entender a importância da reprodução da força de trabalho e de sua mobilidade para a acumulação do capital e para a definição das dinâmicas metropolitanas, e também que o VLT, enquanto estrutura de transporte possui um papel importante no reforço deste processo, na medida em que amplia as possibilidades de deslocamento da força de trabalho de São Vicente para Santos. Tais condições revelam que o complexo

industrial portuário, identificado e analisado por Goldenstein em 1972, produziu uma integração urbana que hoje se corrobora com a metrópole da Baixada Santista.

#### 4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O trabalho de Goldenstein (1972) foi essencial para lançar as bases de entendimento das dinâmicas que se processaram na Baixada Santista nos anos de 1955. Até então, os municípios que aqui estão não formavam uma totalidade espacial. Em verdade, esses municípios foram totalizados pela economia. A industrialização de Cubatão, aliada (não por um determinismo geográfico, mas por estratégia do capital) ao Porto santista e comandado pela capital paulista, deram forma ao que foi consolidado como Região Metropolitana da Baixada Santista no momento que a primeira indústria foi instalada, dando início a urbanização e produzindo o espaço que hoje se encontra dedicado às suas funções de reprodução desta condição.

A partir de então, as estruturas de transporte criadas são dedicadas à manutenção desta economia industrial que Cubatão proporcionou, e a evolução das condições de urbanização da RMBS fizeram com que estes sistemas de transporte acompanhassem sua demanda crescente, até que a crescente participação do setor de serviços na economia passou a ser a principal atividade econômica da RMBS e, principalmente de São Vicente. Por motivos de falta de dados primários, não se pôde precisar exatamente quando esta virada de participação econômica dos setores ocorreu, ou se pelo menos, em algum momento o setor industrial foi majoritário. Fato é que a industrialização é o fenômeno responsável pela atenção dos agentes públicos para a regularização e manutenção destes modais instalados na RMBS, e que atualmente o setor terciário é o responsável pela maior parcela dos deslocamentos da população residente nestes municípios.

Em 1977, a criação da EMTU contribuiu para o aumento da mobilidade da classe trabalhadora, e em 1998, em São Vicente, o surgimento das vans municipais, atua da mesma maneira<sup>23</sup>. No campo, dos modais individuais, o carro e a bicicleta também sempre estiveram presentes como elementos fundamentais de mobilização da força de trabalho. Estes acompanharam a evolução das vias pavimentadas da cidade.

Outra dificuldade bibliográfica encontrada nesta pesquisa é a impossibilidade de se obter qualquer edição de “Mobilidade do Trabalho e Acumulação do Capital” de

---

<sup>23</sup> VACONCELLOS, Clóvis. O Segredo de Márcio França. São Vicente. Ed. VR Color, 2006.

Jean-Paul Guademar, tendo-me limitado à sua leitura por meio de fontes secundárias, através de autores como Perpetua (2013) e Gomes (2009), que apesar de terem sido suficientes para a compreensão dos seus conceitos, impossibilitou um maior aprofundamento. No entanto, os autores secundários foram de suma importância para o levantamento da hipótese acerca do papel de São Vicente na dinâmica econômica da RMBS.

Vale ressaltar, ainda, que a hipótese inicial nesta pesquisa estava centrada numa tentativa de observar possíveis polos de revitalização urbana como processo de valorização do espaço a partir da instalação do VLT em São Vicente. No entanto, foi difícil de se mensurar, uma vez que não conseguimos coletar indicadores de valorização dos imóveis numa escala temporal que permitisse aprofundar a análise, nem tampouco conseguimos realizar entrevistas com imobiliárias locais que pudessem nos fornecer argumentos em torno desse processo. O elemento mais concreto que pôde ser observado em campo é um possível processo de verticalização próximo a duas estações de parada do VLT, e totalizando apenas 2 edifícios em bairros de São Vicente que já possuem verticalização parcial. Entretanto, ainda que o processo de valorização não tenha se mostrado até o momento, não quer dizer que não esteja em curso, adormecido à espera de algum investimento público ou privado de maior porte que o potencialize.

Assim, o que foi possível observar e analisar foi o papel do VLT na manutenção de São Vicente como lugar de reprodução da força de trabalho da RMBS.

## REFERÊNCIAS

- ASSECOB. **Introdução À Formação Econômica da Baixada Santista**. 1. ed. Santos: [s.n.], 1984. p. 11-123.
- CARDOSO, Felipe Saluti. **Reestruturação e Reprodução da Metrópole: As Políticas Metropolitanas de Transporte Como Determinação da Produção do Espaço**. 1. ed. São Paulo: [s.n.], 2017. p. 11-352.
- CARLOS, A. F. A. **O Espaço Urbano: Novos Escritos Sobre a Cidade**. 1. ed. São Paulo: FFLCH, 2007. p. 6-123.
- COLANTONIO, Felipe Caboclo. **Região Metropolitana da Baixada Santista: Transformações Recentes**. 1. ed. Campinas: [s.n.], 2009.
- EMTU. **Apresentação do Sistema Integrado Metropolitano**. 1. ed. Santos: [s.n.], 2014. p. 1-52.
- EMTU. **Estudo Preliminar: Pesquisa Mini OD Domiciliar**. 1. ed. Santos: [s.n.], 2012. p. 4-137.
- EMTU. **PCA: Programa de Compensação Ambiental**. 1. ed. Santos: [s.n.], 2015. p. 3-106.
- EMTU; METROPOLITANOS, S. D. E. D. T. **EIA/RIMA: Trecho Barreiros - Porto**. 1. ed. São Paulo: [s.n.], 2009. p. 2-31.
- FUNDAÇÃO SEADE. **Em São Paulo, 88% de toda a riqueza da cidade vem do segmento de serviços**. Disponível em: <https://www.seade.gov.br/em-sao-paulo-88-de-toda-a-riqueza-da-cidade-vem-do-segmento-de-servicos/>. Acesso em: 1 abr. 2020.
- FUNDAÇÃO SEADE. **Perfil dos Municípios Paulistas**. Disponível em: <https://perfil.seade.gov.br/>. Acesso em: 1 abr. 2020.
- G1 - SANTOS E REGIÃO. **Área Continental de São Vicente completa 108 anos**. Disponível em: [http://g1.globo.com/sp/santos-regiao/jornal-tribuna-1edicao/videos/t/edicoes/v/area-continental-de-sao-vicente-completa-108-anos/6675701/?mais\\_vistos=1](http://g1.globo.com/sp/santos-regiao/jornal-tribuna-1edicao/videos/t/edicoes/v/area-continental-de-sao-vicente-completa-108-anos/6675701/?mais_vistos=1). Acesso em: 12 nov. 2019.
- GOLDENSTEIN, Léa. **A Industrialização da Baixada Santista: Estudo de um Centro Industrial Satélite**. 1. ed. São Paulo: Universidade de São Paulo, 1972. p. 3-343.
- GOMES, Fabio Guedes. Mobilidade do Trabalho e Controle Social: Trabalho e Organizações Na Era Neoliberal. **Revista Sociologia e Política**, Curitiba, v. 17, n. 32, p. 33-49, fev./2009.

IBAMA. **Resolução CONAMA**: Resolução Normativa 001/1986. 1. ed. Brasília: [s.n.], 1986. p. 1-4.

IBGE. **Perfil São Vicente**. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/sao-vicente/panorama>. Acesso em: 12 set. 2019.

JUNIOR PÚBLICA - CONSULTORIA FGV. **As parcerias público-privadas e a questão de mobilidade urbana**. Disponível em: <https://jpfgv.com.br/as-parcerias-publico-privadas-e-a-questao-de-mobilidade-urbana/>. Acesso em: 15 nov. 2019.

KON, Anita. Setor Terciário Paulista: Desenvolvimento e Estagnação. **São Paulo em Perspectiva**, São Paulo, v. 6, n. 3, p. 48-54, jul./1992. Disponível em: <[https://pesquisa-eaesp.fgv.br/sites/gvpesquisa.fgv.br/files/arquivos/v06n03\\_06.pdf](https://pesquisa-eaesp.fgv.br/sites/gvpesquisa.fgv.br/files/arquivos/v06n03_06.pdf)>. Acesso em: 9 abr. 2020.

MARX, Karl. **O Capital**: Crítica da Economia Política. 1. ed. São Paulo: Boitempo, 2013. p. 11-894.

MELLO, Gisele Homem. A Modernização de Santos no Século XIX: Mudanças Socioespaciais e da Sociabilidade Urbana no Centro Velho. **Encontro Nacional de Estudos Urbano**, FFLCH, v. 1, n. 1, p. 1-26, mai./2007.

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE. **Licenciamento Ambiental**. Disponível em: [https://www.mma.gov.br/estruturas/sqa\\_pnla/\\_arquivos/46\\_10112008050334.pdf](https://www.mma.gov.br/estruturas/sqa_pnla/_arquivos/46_10112008050334.pdf). Acesso em: 13 dez. 2019.

MOURA, Rosa; BRANCO, M. L. G. C; FIRKOWSKI, O. L. C. F. Movimento pendular e perspectivas de pesquisas em aglomerados urbanos. **São Paulo em Perspectiva**, São Paulo, v. 19, n. 4, p. 1-15, nov./2005.

PERPETUA, Guilherme Marini. Mobilidade Espacial do Capital e da Força de Trabalho: Elementos Para Uma Teorização Geográfica A Partir da Matriz Marxista. **Revista Pegada**, Presidente Prudente, v. 14, n. 1, p. 1-23, jul./2013.

SANTOS, Milton. **Urbanização Brasileira**. 5. ed. São Paulo: Edusp, 2018. p. 9-174.

SEABRA, O. C. D. L. **A Muralha Que Cerca o Mar**: Uma Modalidade de Uso do Solo Urbana. 2. ed. São Paulo: Universidade de São Paulo, 1979.

SEVERINO, Antônio Joaquim. **Metodologia do Trabalho Científico**. 21. ed. São Paulo: Cortez, 2000.

USP. **A Baixada Santista**: Aspectos Geográficos. Volume II: Povoamento e População. 1. ed. São Paulo: [s.n.], 1964.

