



Recebimento: 10/07/2019

Aceite: 30/11/2020

ESPAÇO URBANO E PRODUÇÃO DE CENTRALIDADES SOCIALMENTE SEGMENTADAS: EM QUE SE FIRMA A CENTRALIDADE DE CAMPOS DO JORDÃO, SP?

URBAN SPACE AND PRODUCTION OF SOCIALLY SEGMENTED CENTRALITIES: IN WHICH THE CENTRALITY OF CAMPOS DO JORDÃO, SP?

Marilne Thomazello Mendes Fernandes¹

Maria Aparecida Chaves Ribeiro Papali²

Cilene Gomes³

Daniel José de Andrade⁴

Resumo

Com base em uma revisão do conceito de centralidade, apoiada em aportes da geografia e do urbanismo, objetiva-se ressaltar os atributos de centralidade da cidade de Campos do Jordão (SP), em distintas escalas de tempo e da organização espacial. Para isso, procedeu-se a uma leitura da história da cidade com o intuito de reconstituir a estruturação do espaço urbano, evidenciando a dinâmica demográfica e de atividades econômicas deflagrada pelo turismo, a produção de centralidades intraurbanas socialmente segmentadas e a centralidade de Campos do Jordão no espaço regional e microrregional. A metodologia utilizada inclui, além da pesquisa bibliográfica e documental, procedimentos de quantificação, uso de técnicas de geoprocessamento e análise espacial e observações *in loco*. As constatações empíricas possibilitaram fazer apontamentos para uma discussão sobre a racionalidade da cidade mercadológica que se impõe, simbólica e funcionalmente, sobre as dinâmicas da população moradora, alimentando disparidades sociais e convivência do poder público na depreciação dos direitos de todos à vida digna na cidade.

Palavras-chave: Produção social do espaço; Centralidade; Campos do Jordão; Cidade mercadológica.

¹ Doutoranda em Planejamento Urbano e Regional na Universidade do Vale do Paraíba, UNIVAP. Professora da Universidade Paulista, São José dos Campos – SP, Brasil. E-mail: marilne2009@gmail.com

² Doutora em História Social pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo. Professora da Universidade do Vale do Paraíba, São José dos Campos – SP, Brasil. E-mail: papali@univap.br

³ Doutora em Geografia Humana pela Universidade de São Paulo. Professora da Universidade do Vale do Paraíba, São José dos Campos – SP, Brasil. E-mail: cilenegomes2011@gmail.com

⁴ Doutor em Planejamento Urbano e Regional na Universidade do Vale do Paraíba. Professor da Faculdade de Tecnologia, Jacareí – SP, Brasil. E-mail: daniel.andrade01@fatec.sp.gov.br

Abstract

Based on a review of the concept of centrality, supported by contributions from geography and urbanism, the objective is to highlight the centrality attributes of the city of Campos do Jordão (SP), at different time scales and space organization. For this purpose, a reading of the city's history was carried out in order to reconstruct the structuring of the urban space, showing the demographic dynamics and economic activities triggered by tourism, the production of socially segmented intra-urban centralities and the centrality of Campos do Jordão in the regional and micro-regional space. The methodology used includes, in addition to bibliographic and documentary research, quantification procedures, use of geoprocessing techniques and space analysis and on-site observations. The empirical findings made it possible to make notes for a discussion on the rationality of the market city that imposes itself, symbolically and functionally, on the dynamics of the resident population, feeding social disparities and connivance of the public power in the depreciation of everyone's rights to worthy life in the city.

Keywords: Social production of space; Centrality; Campos do Jordão; Market city.

Introdução

A cidade de Campos do Jordão é uma das cidades brasileiras com características climáticas e paisagísticas muito diferenciadas. Com uma população residente estimada em aproximadamente 52 mil habitantes, não seria classificada como cidade de porte demográfico médio, mas o fato é discutível e merece considerações no campo dos estudos sobre rede urbana. Em razão de sua predominante e intensa atividade turística, em certos períodos do ano chega a receber fluxos consideráveis de população visitante, levando a indagar se o aumento temporário das demandas em bens, equipamentos e serviços não induz às dinâmicas de uma cidade média ou, uma pequena cidade média para os padrões da rede urbana do Vale do Paraíba Paulista.

Castello Branco (2006) afirma que embora o tamanho demográfico deva ser considerado na definição hierárquica das cidades, deve-se observar que a localização das chamadas cidades médias e o sistema de transportes que as torna fisicamente acessível são condições de peso considerável para estabelecer a posição relativa de uma cidade na rede urbana. O autor ressalta ainda a importância econômica, o grau de urbanização e a qualidade de vida urbana como fatores balizadores dos atributos da centralidade de cidades médias.

Nessa perspectiva conceitual da centralidade para estudos de redes urbanas, Campos do Jordão constitui uma realidade singular, sobretudo no que se refere ao processo de sua formação socioespacial, ligada, inicialmente, a tratamentos de saúde e, depois, ao turismo. Passando por grandes transformações a partir dos anos de 1980, a cidade constitui hoje um dos destinos turísticos mais procurados da região valeparaibana. A urbanização da cidade torna-se acelerada, assim como no estado paulista em geral, graças a uma dinâmica populacional intensa e a uma produção desenfreada do espaço construído que têm gerado não apenas o incremento da economia de serviços voltada à exploração do turismo em diversas modalidades, mas também, as mesmas contradições sociais acirradas do *espaço dividido*, tal como fazia ver Santos (1979), referindo-se à expressão resultante da produção capitalista do espaço urbano no Brasil.

Com isso, a atual organização do espaço intraurbano revela-se pela coexistência de centralidades socialmente segmentadas – que refletem a importância da economia urbana baseada no turismo e a dinâmica da vida cotidiana dos moradores –, e sua centralidade correlata no âmbito da microrregião da Mantiqueira, de relações regionais e inter-regionais.

Assim, entender a produção social do espaço urbano, considerando a formação e dinâmicas dos espaços intraurbanos, tomados por seus atributos diferenciados de centralidade, pode conduzir a análises da reestruturação urbana recente e das lógicas e ações políticas que se rebatem espacialmente pela distribuição e valorização desigual de novas atividades, serviços e equipamentos e pelas formas contrastantes de ocupação no tecido urbano. Além disso, tal entendimento pode levar a estudos das dinâmicas de transformação e organização do espaço regional e inter-regional,

envolvendo, portanto, os atrativos da cidade e os fluxos de turistas de origem diversa para o consumo do lugar.

Com base em revisão conceitual de centro e centralidade, objetiva-se identificar, no curso da história e no espaço urbano-regional, quais são os processos e dinâmicas de produção da centralidade de Campos do Jordão. Para isso, o artigo organiza-se em duas seções: na primeira, uma revisão sobre o conceito de centralidade é elaborada com apoio bibliográfico em autores da geografia e do urbanismo, dentre outros; e na segunda, sentidos gerais da formação do espaço urbano são recuperados para contextualizar a produção da cidade turística e as centralidades socialmente segmentadas daí resultantes, com o fim de reunir subsídios empíricos para ressaltar a racionalidade da cidade mercadológica que se impõe às dinâmicas locais da população moradora, contrapondo-se à perspectiva de construção do espaço de cidadãos.

Metodologia.

A metodologia utilizada inclui uma revisão conceitual sobre estruturação do espaço urbano e produção de centralidades, apoiada em pesquisa bibliográfica, e um estudo de caso fundamentado em leitura histórica da formação do espaço urbano de Campos do Jordão (SP), amparada pelo acesso a dissertações, teses, artigos e fontes documentais. Para compreender em que se firmam as diferentes centralidades intraurbanas da cidade e sua centralidade no espaço regional, procedimentos foram adotados para levantamento e análise de dados e informações:

1. Pesquisa documental em órgãos públicos (estado e municípios), para compilação de legislação urbanística e outros documentos, e para consulta a dados estatísticos de 2010 do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE); ao Relatório Anual de Informações Sociais (RAIS), para 2018; e no Departamento de Estradas e Rodagem (DER), para quantificar os volumes diários médios de veículos na rodovia SP-123, de acesso à cidade, de 2015 a 2018.

2. Aplicação da metodologia de Silva Neto (2015), para o cálculo do Índice de Segregação Socioespacial (ISE), para mensurar desigualdades territoriais, com base em dados de renda⁵, extraídos e mapeados por setores censitários do Censo Demográfico de 2010.

3. Recurso para as técnicas de geoprocessamento e análise espacial, incluindo ferramentas para mapeamentos temáticos, a partir de dados estatísticos e pontuais (localização de hotéis e pousadas em 2016, segundo a EMPLASA (2016) e a aplicação do estimador de densidade Kernel (DRUCK et al. 2004). Outros procedimentos foram: vetorização de áreas urbanas, extraídas de imagens de satélite Landsat (1984, 1994, 2004 e 2014), e de edifícios verticais, a partir de imagem de alta resolução do Google Earth para 2018; uso de arquivos geoespaciais, extraídos de documentação cartográfica da Lei de Zoneamento do município (PMCJ, 2008) e do IBGE, para o mapeamento dos deslocamentos pendulares e intermunicipais por razão de saúde, ensino, compras e lazer (REGIC, 2007). Para o mapa temático de segunda residência, tomou-se por base os dados do IBGE (2010) indicativos de “domicílio particular permanente que servia ocasionalmente de moradia na data de referência, ou seja, o domicílio usado para descanso de fins de semana, férias ou outro fim, mesmo que, na data, seus ocupantes ocasionais estivessem presentes”.

4. Aplicação da metodologia de Sintaxe Espacial (TURNER; PENN; HILLIER, 2005) para a confecção do Mapa do Potencial de Acessibilidade (Mapa Axial), a partir do cálculo do Índice de Integração das vias obtido do Open Street Map (OSM) para 2017 e classificação deste Índice por escala cromática (do vermelho ao violeta, representando, respectivamente, do mais alto ao mais baixo índice de integração), realizados no programa *Dephtmap*;

5. Observações *in loco* nas diversas visitas feitas à cidade, pelos autores, antes e durante a elaboração do artigo, por razões de pesquisa, trabalho profissional e lazer.

Revisão conceitual sobre centralidades do espaço urbano e regional

⁵ O Índice de Segregação Socioespacial (ISE) foi calculado em três etapas. Inicialmente foram calculados os índices de baixa renda (Ind 0-3 s.m.) e de alta renda (Ind 10 s.m. ou mais) e, por fim, utilizando-os, o índice de segregação. Para o índice de baixa renda, primeiro foi calculado o percentual de responsáveis pelos domicílios particulares permanentes (dpp) com rendimento de 0 até 3 salários mínimos para todos os setores censitários do município. Em seguida, calculou-se o índice de baixa renda para cada setor censitário. Para o índice de alta renda, foi calculado, também, o percentual de responsáveis pelos dpp com rendimento superior a 10 s. m. para todos os setores. Em seguida, foi calculado o índice de alta renda para cada setor censitário. A fórmula do índice final, o ISE, é a seguinte: $ISE = [(1 - \text{Ind } 0 - 3 \text{ s. m.}) + \text{Ind } 10 \text{ s. m. e mais}] / 2$ (SILVA NETO, 2015, p.15).

Historicamente, ao longo da urbanização de sociedades capitalistas, as cidades realizaram funções articuladas aos processos de produção, distribuição, troca, consumo e gestão, dos mais variados tipos. Prevaleram sobre o mundo rural, conduzindo ao florescer da sociedade urbana, nascida da industrialização. Desse modo, industrialização e crescimento econômico tornam-se ao mesmo tempo causa e efeito de mudanças territoriais, expansão urbana, em diversas escalas, e integração da vida rural à urbana com o consumo da produção agrícola e a concentração de população junto aos meios de produção, promovendo a centralidade da vida urbana (LEFEBVRE, 2008).

Segundo Bueno (2016), a centralidade do espaço urbano é uma questão importante, pois, por aquilo que contém, representa o sentido do espaço-tempo da cidade. Assim, para se falar de centro e centralidade do (e no) espaço urbano é preciso compreendê-los. Em sua acepção primeira, o centro supõe a concentração de coisas que existem no mundo em dado lugar.

Segundo Lefebvre (2008), qualquer ponto pode vir a ser central, um nó convergente, a depender da evolução da estrutura urbana que, com o tempo se tornaria policêntrica. O espaço urbano produz e reproduz a sociedade urbana materializando o fenômeno da centralidade, pois a cidade exerce uma atração sobre populações e agentes sociais e econômicos diversos, centralizando relações de todo tipo e gerando um poder de influência que se exerce na cidade e para além dela. Ao longo do tempo, a concentração original em uma localização do espaço urbano se enfraquece e se rompe, surgindo outro centro em outro lugar (LEFEBVRE, 2008).

Nessa direção, o estudo da centralidade urbana deve se dar em relação à própria noção de estrutura e estruturação urbana, e das mudanças que se processam no tempo. São conceitos inter-relacionados que respeitam às diferentes disposições (arranjos) de usos e ocupações do solo urbano e às diversas articulações entre estes, resultantes desses arranjos.

A centralidade define-se, assim, pelo movimento dialético que a constrói e destrói (LEFEBVRE, 2008, p. 110). Para Santos (2008) essa dialética espacial cria e recria as dinâmicas urbanas, que se dão pelas interrelações entre produtos e produtores, formas e conteúdo, fixos e fluxos, objetos e ações, que se conjugam, em combinações variáveis, produzindo o fenômeno da centralidade.

Para Lefebvre (2008), a dinâmica da produção do centro urbano é, como a da cidade, produto de forças, ações e processos sociais que organizam o seu espaço. Para Castells (2011, p. 273), o centro representa, de um lado, “a espacialização do processo de divisão técnica e social do trabalho [...] por outro lado, podemos defini-lo como especialização geográfica de um certo tipo de unidades de consumo e de serviços”. Para o mesmo autor, o centro também não se define para sempre como um local fixo na estrutura urbana, o que significa a impossibilidade de “*assentar* o centro urbano, [revelando] que é necessário defini-lo com relação ao conjunto da estrutura urbana” (CASTELLS, 2011, p. 275, grifo nosso).

Castells (2011) considera quatro aspectos relacionadas na constituição dos centros, a saber, o econômico, o político-institucional, o ideológico e o meio social. O econômico refere-se à organização espacial dos canais de troca entre produção e consumo. O político-institucional corresponde à articulação dos pontos fortes do aparelhamento estatal concretizados na estrutura urbana. O ideológico é o centro simbólico, marcado pelo(s) lugar(es) que condensa(m) a valorização de uma organização espacial significativa. O meio social é a expressão de como se organiza espacialmente a reprodução e transformações das relações sociais urbanas.

A produção espacial da centralidade é dinâmica devido ao complexo processo de formação e transformação social dos centros, entendidos como lugar de especializações funcionais, que os tornam singulares pela concentração e geração de fluxos diversos (decisões, informações, capitais, mercadorias), oriundos das relações sociais estabelecidas a partir dos serviços e equipamentos aí localizados (SPÓSITO, 2002; SILVA, 2001). Ainda, segundo Spósito (1991, p. 6). o centro é antes de tudo “o ponto de convergência-divergência, é o nó do sistema de circulação, é o lugar para onde todos se dirigem, (...) o centro pode ser integrador e dispersor ao mesmo tempo”.

Para Tourinho (2004), na definição do centro são importantes a mobilidade, a acessibilidade, a adequação e a localização. A acessibilidade é fundamental pois o centro é o lugar de grande ou máxima atração na cidade. A mobilidade dá-se no próprio centro, representada pela circulação e fluidez de pessoas e coisas que se tornam possível e organizam o lugar central. O centro também revela certa acomodação de equipamentos urbanos à forma como os usuários de vários espaços os utilizam e desfrutam. O centro é então o lugar que agrega à somatória de vantagens funcionais e locais uma identidade própria (TOURINHO, 2004).

Na passagem do século XX ao XXI diversas ocorrências socioespaciais contribuem para consolidar centralidades urbanas. Spósito (1996, p.114) destaca, dentre outras, o impacto de novas localizações de equipamentos comerciais e serviços; novas formas de produção flexível (pós-fordismo) e a rapidez de transformações econômicas; a emergência de centralidades em cidades de tamanho diverso, a difusão do automóvel e aumento da importância do tempo destinado ao lazer e consumo etc.

Nessa direção, entende-se que não há mera mudança na localização de atividades que se encontravam no centro ou dispersão dessas atividades para outras áreas da cidade, mas uma lógica de localização vantajosa à dinâmica econômica de determinadas atividades que expressam uma “concentração descentralizada” em relação ao centro principal, redefinindo a centralidade intraurbana, que, então, tende a se tornar múltipla e plural. Isso também resulta das representações que se constroem sobre o espaço urbano e suas áreas centrais (SPOSITO, 2001, p.238). Nesse sentido, segundo Villaça (2001, p. 72), para entender essa lógica, é preciso considerar a produção de valor ligada não apenas ao trabalho social, mas ao produto do mesmo, considerando dois valores, “o dos produtos em si – os edifícios, as ruas, as praças, as infraestruturas” e o outro, “o valor produzido pela aglomeração”, dado pela localização dos primeiros, que os insere na aglomeração. Pois, o valor da “localização também é dado pelo tempo de trabalho socialmente necessário para produzi-la”, para produzir a cidade em suma.

A localização reflete o potencial de determinado ponto da cidade para se relacionar com outros pontos da cidade. É o local onde as coisas são produzidas e consumidas, produzido pelas forças sociais aí incidentes e pela acessibilidade, que é mais importante em sua produção do que a oferta de infraestrutura. Por isso, uma localização diferencia-se de outra, configurando divisões econômica e social do espaço. Para Spósito (1991, p. 7), “quanto mais se acentua a divisão social do trabalho, mais capital se concentra”, constituindo “um lugar de concentração, que é o centro, uma área no interior da cidade onde a circulação e as trocas de mercadorias e do dinheiro vão se realizar rapidamente”.

As novas dinâmicas de crescimento das cidades, causadas pelo fenômeno da globalização, impõem novas possibilidades de conexões entre as cidades de dimensões diferentes, desfazendo hierarquias e estabelecendo concomitância de comunicação, criando uma complexa rede de relacionamentos nos espaços intra e interurbanos (DAMIANI, 2006). Essa nova situação, ligada à promoção da circulação de capital, faz a cidade se especializar de modo diferenciado da concorrência no mercado. Assim, as complexas interconexões da cidade levam à construção e reconstrução de redes urbanas, valorizando em simultâneo a redefinição da centralidade intraurbana e interurbana. Pode-se medir a ocorrência desse fenômeno a partir da atração que uma área exerce sobre as adjacências (SPÓSITO, 2002), mas não apenas sobre elas, em razão da menor importância da contiguidade espacial em tempos de globalização.

A centralidade subentende a qualidade ou atributo dos elementos constitutivos de um centro, que é então a expressão territorial desses elementos e atributos. A centralidade se materializa em certas localizações da cidade, pela densidade de fluxos, serviços e equipamentos que a constituem e organizam. Além disso, tais densidades acarretam forças de concentração e irradiações no espaço intraurbano e, para além dele, por meio de novos processos e fluxos que se definem no espaço de relações entre diferentes áreas da cidade e entre regiões e cidades diferentes (SPÓSITO, 1996; 2001).

Assim, no espaço intraurbano, de um lado, o adensamento e o crescimento do tecido urbano provocam processos internos ao centro que desencadeiam a descentralização e reorganização de atividades ligadas ao comércio e à prestação de serviços em outros pontos da cidade (SPÓSITO, 1996). De outro lado, como explica Villaça (2001), a descentralização não se reduz a uma simples expansão geográfica, mas demarca, em outros locais da cidade, a concentração de serviços e comércios, cuja especialização funcional se redefine pela procura de segmentos de grande poder aquisitivo aí instalados. A descentralização de atividades terciárias especializadas em vias de grande circulação de certos bairros da cidade, configurando novos eixos comerciais e de serviços (SPÓSITO, 1996) é um exemplo do processo em foco.

Segundo Bueno (2016), com essas transformações as áreas centrais se expandem e absorvem áreas contíguas, ocorrendo, nestas, a (re)funcionalização espacial do uso do solo para fins comerciais e de serviços. Isso se dá em simultâneo ao deslocamento residencial de certos segmentos da cidade e à demolição ou adaptação de residências antigas. Em cidades maiores, como as metrópoles nacionais e regionais, essa expansão acompanha-se da produção de subcentros, pois o centro antigo torna-se, por razões diversas, e supostamente, inviável.

Assim, um dos elementos da reestruturação do espaço intraurbano e da dinâmica socioeconômica contemporânea é a produção e reprodução de centralidades, o que ajuda a explicar os processos de diferenciação socioespacial. Diversos estudos sobre a questão da centralidade tomam como ponto de partida as cidades médias, grandes ou metrópoles, não sendo tratadas as cidades pequenas, onde o fenômeno no geral não se evidencia, ou não se evidencia da mesma forma. Todavia, uma cidade pequena também centraliza fluxos de serviços, comércios e pessoas, constituindo igualmente seu caráter de centralidade intra e interurbana (OLANDA, 2010 apud BUENO, 2016). O caso da centralidade de Campos do Jordão, ligada à dimensão funcional e simbólica da produção da cidade turística, pode contribuir para os estudos e discussões sobre o espaço urbano e a redefinição de redes urbanas.

Formação do espaço urbano de Campos do Jordão: em que se firma sua centralidade?

Sentidos gerais da história de Campos do Jordão são fundamentais para contextualizar a formação do espaço urbano e das centralidades que o constituem e dinamizam internamente, firmando, em outra escala espacial, os atributos de um conhecido centro da rede urbana regional paulista. Localizado a leste do Estado de São Paulo, no coração da Serra da Mantiqueira, com altitudes entre 1600 e 2000 metros, seu território beneficia-se de um conjunto significativo de características climáticas, geomorfológicas e paisagísticas que, desde sua origem, condiciona o seu destino, primeiro, ao tratamento de doenças pulmonares e, pela beleza de sua paisagem natural, ao desenvolvimento do turismo (ROSA FILHO, 2006), sua base econômica até hoje.

Conhecida como cidade-sanatório, Campos do Jordão voltou-se ao tratamento da tuberculose na primeira metade do século XX. Segundo Condela Chaves de Andrade, no Almanaque Histórico de Campos do Jordão, o povoamento da cidade iniciou em decorrência das expedições bandeirantes em 1720. Em 1771 foram concedidas as primeiras Sesmarias do local, as quais foram adquiridas pelo Brigadeiro Manoel Rodrigues de Jordão em 1822, de onde se originou o nome “Campos do Jordão” (ANDRADE, 1947, p. 12). Para Ana Enedi Prince (2017), o reconhecimento da cidade se deu em 1874, como pequena localidade sem muita expressão econômica, cujo abastecimento interno provinha de transações comerciais com as cidades vizinhas de São Bento do Sapucaí e Pindamonhangaba.

No entanto, no final do século XIX, um fato novo torna-se o estopim para uma mudança radical da cidade. O então pequeno vilarejo passa a ser cada vez mais cotado como potencial localidade para o tratamento da tuberculose, doença endêmica originária da Europa e trazida ao Brasil pelas grandes levas de imigrantes que aportaram no país no findar do oitocentos. Sob o ponto de vista médico, as regiões montanhosas, de clima frio, eram consideradas as melhores localidades para a cura da tuberculose pulmonar, junto à existência de modernos sanatórios (PRINCE, 2010, p. 311). Pesquisas apontam que o início dos primeiros núcleos de tuberculosos na cidade de Campos do Jordão remonta ao ano de 1879, quando discípulos da medicina germânica e médicos brasileiros contribuem para a divulgação na imprensa paulista, da qualidade dos “bons ares” do local (PRINCE, 2010, p. 312).

No início do século XX, o Estado de São Paulo inicia uma campanha social em prol do combate à tuberculose. Foi criada em 1903 a Liga Paulista Contra a Tuberculose, com a participação do higienista Emílio Ribas, de sanitaristas como Victor Godinho e Guilherme Álvaro e do médico Clemente Ferreira, que desenvolveram projetos para desafogar a capital paulista da grande concentração de doentes tísicos, mediante a construção de sanatórios em Campos do Jordão. Contribuindo para essa empreitada sanitária, notícias da imprensa também influíram para a organização da Sociedade Anonyma Estrada de Ferro Campos do Jordão (tendo Emílio Ribas e de Victor Godinho como principais acionistas) (BERTOLLI FILHO, 2001, p. 65), responsável pela construção de Estrada de Ferro que ligaria Pindamonhangaba a Campos do Jordão, facilitando o acesso dos doentes à referida estação de cura.

Consolidando-se como lugar de cura para a tuberculose, em 1926 Campos do Jordão tornou-se Estância Climática e Hidromineral, o que propiciava mais recursos estaduais. De acordo com a Lei Estadual nº 2.140, promulgada em 1º de outubro de 1926 pelo Governo Estadual, foi criada a Prefeitura Sanitária de Campos do Jordão (PRINCE, 2010, p. 317). No entanto, somente em 1933, após desvincular-se de São Bento do Sapucaí (sede da Comarca) é que Campos do Jordão irá se beneficiar concretamente da condição de Estância. Na mesma lei de criação da autonomia do município foi criado um código que orientava a edificação de sanatórios e pensões, além da intensificação da vigilância sanitária. Tais regras buscavam controlar o uso dos espaços da cidade

por doentes e demais moradores, além de orientar o percurso e estadia de turistas sadios que começavam a chegar à cidade (PRINCE, 2010, p. 317).

Assim, o meio ambiente natural e a vocação sanatorial foram importantes indutores do desenvolvimento urbano de Campos do Jordão e sua acessibilidade potencializa ainda mais a nascente força de sua centralidade. Com o afluxo populacional, o espaço da cidade se amplia e se desenvolve e, simultaneamente, mas sobretudo a partir dos anos de 1940, registra-se uma busca crescente pela cidade como espaço de descanso, lazer e desfrute da paisagem, dando ensejo ao desenvolvimento do turismo.

Transição para a economia turística e expansão urbana

Após as preocupações com a saúde pública, políticas higienistas e coexistência das funções sanitárias e turísticas influenciando na organização da cidade, com a descoberta de medicamentos para a tuberculose o destino turístico de Campos do Jordão torna-se irreversível, ocasionando expansão econômica e reorganização urbana, com o apoio do Governo do Estado, sobretudo de Adhemar de Barros, que tinha grande interesse no desenvolvimento da cidade como proprietário de terras e empresário (HAMMERL, 2011).

Segundo Masakazu (1985) o Zoneamento da Estância, estabelecido pelo decreto nº. 11.781, de 30 de dezembro de 1940, seccionou a cidade em duas regiões, reservando as Vilas Jaguaribe e Capivari para as atividades turísticas, e a Abernóssia e a zona sanatorial próxima à entrada da cidade para tratamento pulmonar. O decreto também regulamenta a estadia dos doentes nos hotéis da cidade.

Nesse processo, investimentos no turismo, públicos e privados, tornam-se intensificados a partir da década de 1940. Destacam-se, aqui, a construção do Palácio da Boa Vista (1944) e do Grande Hotel (onde funcionava um cassino frequentado somente por pessoas sadias, como regia o Decreto-Lei nº.11.891 de 1941), mas também outros meios de hospedagem de iniciativa privada e a busca pela cidade por segmentos de alto poder aquisitivo. Hotéis de alto padrão, como o Hotel Toriba (1943), Hotel Rancho Alegre (1946), Hotel dos Lagos (1946), Hotel Vila Inglesa (1947) e o Refúgio Alpino (1947), demonstram, todos, o curso da prosperidade dos empreendimentos na década de 1940.

Além disso, outros fatos foram marcantes no crescimento do turismo dos anos de 1950 aos de 1970: os Congressos Nacionais de Turismo; a inauguração da colônia de férias dos Oficiais da Força Pública em 1951; a lei nº129 de 1952 que cria a Diretoria Municipal de Turismo e o primeiro folheto turístico (feito pela DMTUR) em 1958; a conclusão da construção do Palácio Boa Vista em 1964, que se torna Centro Cultural em 1970; a instalação do Teleférico do Morro do Elefante em 1971 (o primeiro em operação no país); a transferência da jurisdição da Estrada de Ferro de Campos do Jordão em 1972 da Secretaria de Transportes para a Secretaria de Turismo do município e, ainda, a inauguração (em 1978) da nova rodovia de acesso a Campos do Jordão, a Rodovia Floriano Rodrigues Pinheiro (SP-123), que se somará aos acessos originais à cidade, a Estrada de Rodagem SP-050 e a Estrada de Ferro Campos do Jordão, e que, por sua ligação com a Rodovia Presidente Dutra, será um grande indutor da nova fase do turismo que se demarca a partir do final dos anos de 1970 (MAZAKAZU, 1985).

Foi também em 1978 que, por força da Lei nº 1844, a cidade passa à condição de Estância Turística. Já na década de 1980 são criadas Áreas de Proteção Ambiental como resultado dessa intensa atividade de crescimento urbano. Essa forma de regulação ambiental, de acordo com o Relatório da Companhia de Tecnologia de Saneamento Ambiental (CETESB, 1983), deveu-se ao fato de que o núcleo urbano se formou em um planalto inadequado para urbanizações extensas. O relatório aponta outros problemas de ordem ambiental advindos com a expansão urbana, dentre eles, o da qualidade das águas, o desmatamento, ameaças à biodiversidade, os riscos pela movimentação excessiva de terras, descaracterizando o complexo paisagístico serrano (CETESB, 1983) e os núcleos históricos da cidade.

O fato é que a expansão do núcleo urbano, seja por meio das necessidades e dinâmicas da população moradora ou pelas demandas geradas para o turismo, consolidou algumas das características de seus padrões de ocupação. Segundo Pivott (2006), em Campos do Jordão a Vila de Capivari tinha o menor índice de ocupação na década de 1980 e sediava a maior parte dos loteamentos e atrativos para turistas. Na Vila Abernóssia, concentrava-se a maior parte dos edifícios administrativos, comércios e serviços diversos e de boa parcela da população residente. E já na Vila Jaguaribe, entre a Vila do Capivari e a Abernóssia, encontrava-se tanto o que atendia à população residente como aos turistas, a exemplo de loteamentos.

A produção de centralidades socialmente segmentadas

Com esse entendimento, constata-se que desde os primórdios do desenvolvimento urbano e sobretudo a partir das décadas de 1940 e 1950, é nítida a correlação entre os interesses político-econômicos extra locais ligados ao turismo e à organização espacial da cidade, resultando na produção de centralidades socialmente segmentadas, que se consubstanciam por dinâmicas socioeconômicas e culturais de grande contraste. Seccionada pelo zoneamento e reorganizada pelo crescimento da estrutura hoteleira e primeiros atrativos para a visitação turística, mas também, e sobretudo, pelas frentes de trabalho, vias de acesso e afluxos demográficos, a partir dos decênios de 1970 e 1980, a Estância Turística se desenvolve, consolidando-se como espaço dividido para moradores e turistas, migrantes e moradores de segunda residência, empreendedores e turistas de condição socioeconômica diversa.

Não destoando de uma formação socioespacial estruturada por intensa urbanização visivelmente desigual, a força de atração da cidade a torna um centro local e regional de referência para o turismo e atividades afins, tais como as atividades culturais que têm se desdobrado do clássico Festival de Inverno (FUNDAÇÃO OSESP, 2019), reuniões científicas e outros eventos, até a produção imobiliária. Com uma população estimada em 2019 pelo IBGE, em quase 52 mil habitantes, mas que, segundo informações da prefeitura, chega a abrigar mais do que o dobro nas temporadas de inverno, essa centralidade singular instiga ao repensar o equacionamento de suas problemáticas para basear as diretrizes do planejamento e, mesmo, os critérios de análise dos estudos de rede urbana.

O certo é que, para além de seu tamanho demográfico, é preciso conhecer a cidade em suas dinâmicas de organização e transformação, para melhor evidenciar, conforme as diferentes localizações do espaço intraurbano, a produção de centralidades segmentadas que o constituem. O que subentende ser a raiz de sua força atrativa na rede urbana microrregional e regional, revelando, ademais, a tendência de reprodução de contradições sociais e econômicas inerentes à urbanização capitalista de países subdesenvolvidos. Nesse sentido, um ponto a ser melhor discutido é a reprodução de centralidades múltiplas em uma cidade relativamente pequena em seu porte, como é Campos do Jordão, mas que, em certa medida, apresenta-se de modo similar ao ocorrido em cidades médias, grandes ou metrópoles (OLANDA, 2010, apud BUENO, 2016).

A seu modo, a produção da cidade turística jordanense materializa processos de urbanização comuns ao contexto brasileiro, o que se verifica inicialmente pela dinâmica demográfica e migratória e por uma economia baseada sobretudo em serviços, comércios e pequenas indústrias. O que a torna distinta é sem dúvida sua especialização produtiva orientada para o turismo de montanha, e a construção do espaço condicionada, de um lado, pelas pré-disposições do meio físico e pela regulação ambiental e, de outro, pelos mecanismos particularizados de expansão imobiliária e segregação socioespacial.

Verifica-se, segundo os recenseamentos do IBGE, que de 1950 a 2010, se a população total residente aumentou 3,6 vezes, chegando a 47.789 habitantes, o crescimento da população urbana foi de 7,5 vezes, alcançando o total de 47.491 habitantes, o que retrata o ritmo intenso da urbanização, também evidenciado pela proporção de habitantes urbanos no total da população municipal, passando de 48% em 1950 a 99,3% da população total em 2010. Complementando a leitura da urbanização, em 1980, a população residente não natural do município (migrante) totalizava 10.247 habitantes, ou 39% da população total nessa mesma data, igual a 26.105 habitantes, sendo que, dentre essa população migrante, 60% residia há 10 anos ou mais no município. Outra face das migrações para 2000, revela que do total de 44.252 habitantes do município, 80% eram nascidos no estado de São Paulo e 10,9% em Minas Gerais.

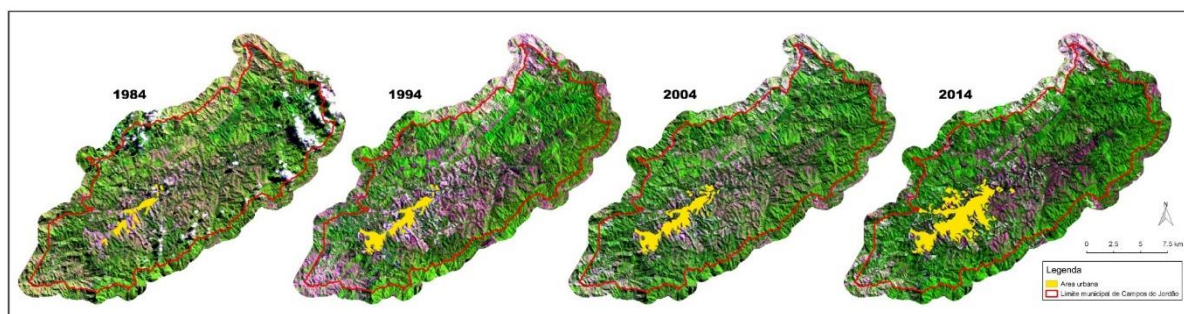
Além disso, também segundo o IBGE e para 2010, no total de 24.998 pessoas ocupadas (com 10 anos ou mais, na semana de referência) no município, destaca-se a predominância de 71% de ocupados em atividades do setor terciário da economia e apenas 17,1% na indústria de transformação. Neste setor de serviços, chama atenção o fato de que 23% do total de 17.777 ocupados trabalhavam em serviços domésticos, o que se liga ao fenômeno da segunda residência, com a necessidade de trabalhadores diversos, tais como, caseiros, jardineiros, motoristas etc. Mais 20% do total de ocupados trabalhavam nos comércios e 17,5% em serviços de alimentação e alojamento, revelando a importância de um mercado de trabalho voltado à economia turística (OLIVEIRA, 1991). Constata-se ainda que 68% das 1.173 pessoas ocupadas no setor secundário eram trabalhadores da construção civil, alimentando as migrações e a entrada de novos investidores (OLIVEIRA, 1991), enquanto 27% se ocupavam da indústria de transformação, o que remete à intensa produção do

espaço construído e às atividades de uma indústria tradicional de malhas e fabricação de chocolate e doces, dentre outras.

Dados complementares da RAIS compõem outro panorama sobre a distribuição de trabalhadores segundo setores de atividade. Trata-se agora das pessoas que possuíam vínculo empregatício, em 2018, totalizando 12.859 trabalhadores em Campos do Jordão, concentrados em 90,7% do total no setor terciário e mais 9,0% nas atividades industriais, reunindo 1158 empregados, dos quais 5,3% com emprego na indústria de transformação. É preciso ressaltar que neste total inclui-se, ainda, apenas 1,8% de empregados na construção civil, o que, em comparação com o dado do IBGE, permite concluir que a grande maioria dos trabalhadores da construção civil não possuem registro de trabalho. Além desses trabalhadores empregados, constata-se que 26,5% do total trabalhavam no setor de alojamento e alimentação, 23,1% em atividades de reparação de veículos automotores e motocicletas e mais 15% no setor da administração pública, defesa e seguridade social. Vale destacar, ainda, no mesmo total de empregados, a maior participação das seguintes subclasses dos referidos setores: hotéis, restaurantes e similares; fabricação de água, comércio de produtos alimentícios, calçados e malhas; fabricação e comércio de doces e chocolates; comércio de materiais de construção; serviços de contabilidade e de administração predial e de condomínios; saúde e educação.

Essa dinâmica demográfica, a divisão social do trabalho urbano e, em particular, a atividade intensa da construção civil repercutem visivelmente na expansão da mancha urbana, tal como se pode observar na Figura 1, a sua evolução em 30 anos até 2014.

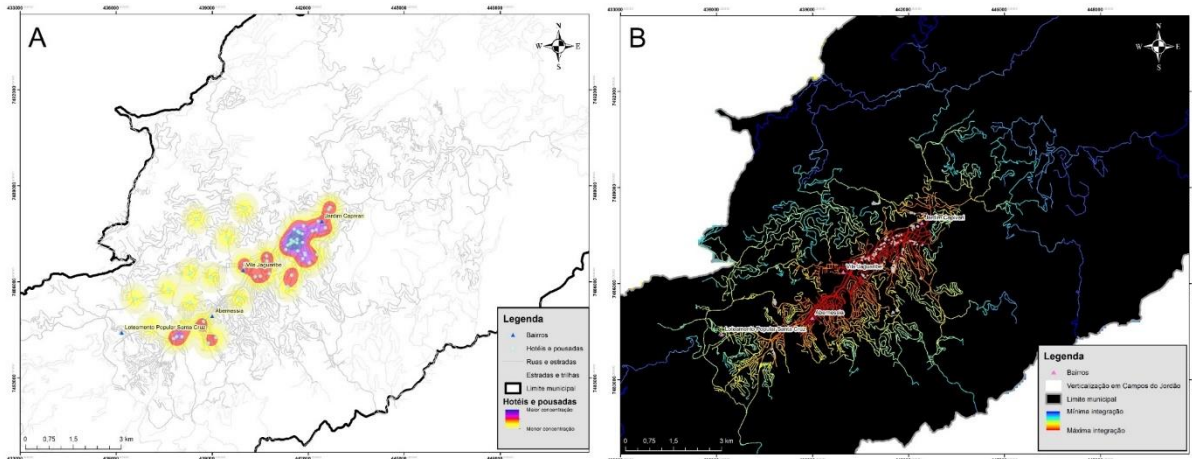
Figura 1: Evolução temporal da área urbana de Campos do Jordão entre 1984 e 2014



Fonte: United States Geological Survey - USGS, 2019. Elaborado pelos autores.

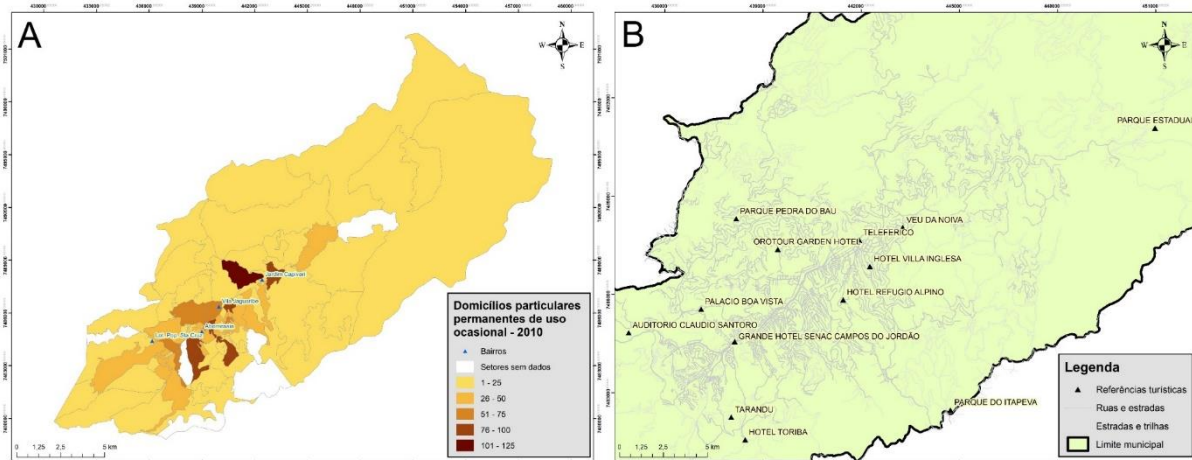
Tais elementos constitutivos da urbanização rebatem-se, também, nas condições desiguais de concentração e acessibilidade intraurbana. A distribuição de hotéis e pousadas na cidade, em 2016, revela uma face dessa localização seletiva concentrada (Figura 2A). O adensamento da verticalização é também significativo e coincidente com a localização concentrada de hotéis e pousadas. Essas duas variáveis são representativas da estrutura de apoio ao turismo e da dinâmica imobiliária associada ao maior potencial de acessibilidade urbana⁶ (Figura 2B) e à centralidade turística que se constitui e reforça nos arredores do Capivari.

⁶ Conforme explicado na metodologia, do vermelho ao violeta, o mapa axial (Figura 2B) representa a gradação do maior ao menor potencial de acessibilidade física da cidade, dado pelo índice de integração das vias.

Figura 2 – Hotéis, pousadas, o índice de integração das vias e os edifícios em Campos do Jordão

Fonte: (A) Emplasa, 2016; (B) OSM, 2017. Elaborado pelos autores.

Em relação ainda ao potencial de acessibilidade urbana, pode-se observar a localização das áreas que apresentavam em 2010 maior presença de segunda residência (Figura 3A), nas imediações da região do Capivari, mas também, ao redor do Jaguaribe e da Abernécia. Além disso, constata-se, na Figura 3B, a presença de referências turísticas clássicas também nesta região do Capivari, em contraste com a localização distanciada (menor potencial de acessibilidade) de outros atrativos turísticos também bastante frequentados, tais como o palácio, auditório, o haras Tarandu e pontos de beleza paisagística, Pedra do Baú, Pico do Itapeva etc.

Figura 3: Total de domicílios utilizados como segundas residências e referências turísticas

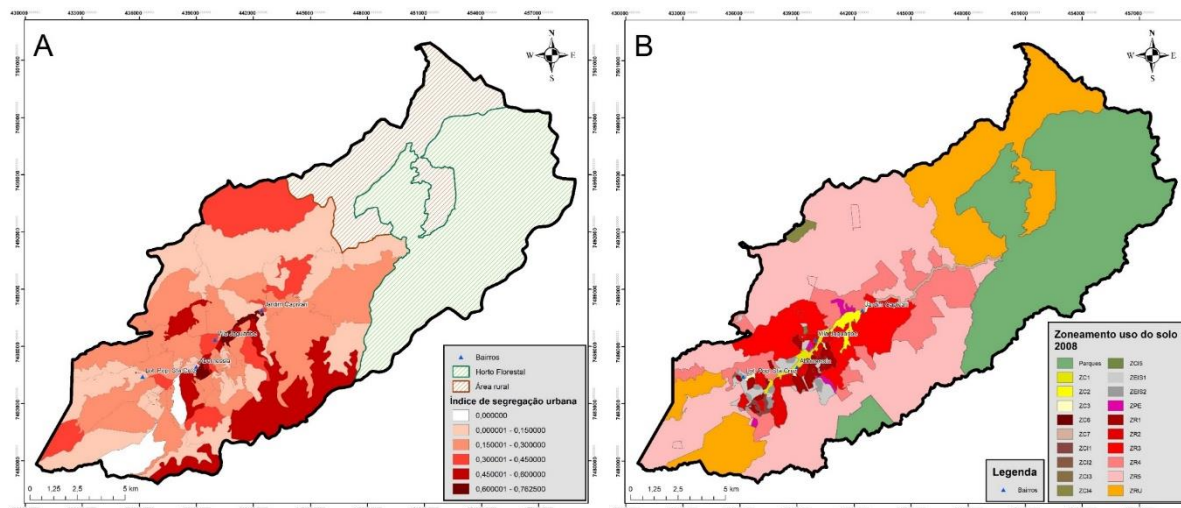
Fonte: IBGE, 2010. Elaborado pelos autores.

Por meio da imagem da expansão urbana (Figura 1) desvela-se, também, sua realidade de segregação socioespacial, aqui observada pelo índice de segregação, calculado a partir da renda das pessoas responsáveis pelo domicílio até 3 salários mínimos e acima de 10 salários (ver metodologia). Na figura 4A, verifica-se a mesma concentração de renda alta (relativamente à presença simultânea, na mesma área, de responsáveis pelo domicílio de baixa renda), no trecho da avenida principal entre Jaguaribe e Capivari, outra variável que se sobrepõe à concentração já mencionada de hotéis e edifícios verticais.

Interessante notar a sobreposição do índice de segregação com a centralidade comercial da cidade (em amarelo, na Figura 4B), ao longo de toda avenida principal que a atravessa e de onde se articulam as diferentes vias que levam para as diversas áreas residenciais (em terrenos montanhosos) mais ou menos segregadas. Nesse corredor de comércio e serviços de alta e média densidade (ZC1 e ZC2), vale destacar a mesma segmentação espacial de centralidades, em função das classes de consumidores com acesso socioeconômico diferenciado. Observa-se, ainda, a correlação entre os maiores índices de segregação e, conforme observação *in loco*, a localização afastada de verdadeiras mansões ocupando praticamente sozinhas, cada uma um morro. E de outro

lado, as áreas de baixa e média segregação, onde o equilíbrio na presença das classes de renda alta e baixa é maior, parecem corresponder a algumas zonas residenciais de alta e média densidade, situadas nas imediações do corredor principal de comércio e serviços. Além disso, notam-se algumas áreas com índice de segregação de média intensidade situadas dentro do conjunto de áreas residenciais classificadas como ZR4⁷ e ZR5⁸, sobretudo aquelas localizadas adiante o Capivari (em direção ao parque estadual e zona de transição urbano-rural).

Figura 4: Índice de segregação urbana em 2010 e zoneamento do uso do solo em 2008



Fonte: (A) IBGE, 2010; (B) PMCJ, 2008. Elaborado pelos autores.

Sem dúvida, as leis, os planos e as intervenções do Estado desempenham um papel determinante na produção do espaço urbano. O primeiro zoneamento jordaneiro, de 1940 (Decreto nº 11781) e a Lei Municipal 280/59, com o Plano Piloto do Desenvolvimento do Município da Estância de Campos do Jordão, elaborado pelo CPEU-FAU-USP, já revelavam, originalmente, a instituição da segmentação do espaço urbano, seja pela criação de zonas para doentes e turistas, seja ao promover a valorização de terras rurais (mais afastadas) do município, definindo áreas para a zona sanatorial. Mais adiante, como aponta Oliveira (1991, p. 94), esse papel tende a se acentuar para o apoio mais direcionado à economia turística. Isso pode ser observado, quando, em 1979, a Lei 1.154 proibiu a aprovação de novos projetos de loteamentos nas zonas urbanas e rurais pelo prazo de 5 anos, e sua alteração pela Lei 1.367/83, prorroga o prazo de vigência da primeira até 1989 (CETESB, 1983), entendendo-se que, de um lado, se as restrições para novas edificações e loteamentos visavam a preservação ambiental, de outro, teriam favorecido a valorização de imóveis já existentes. Na análise de Oliveira (1991), ainda, constata-se que, se os planos diretores para a cidade⁹ propõem melhoria nas condições de vida, no progresso planejado e no meio ambiente, verifica-se a continuidade do desenvolvimento baseado em uma divisão social do trabalho e acumulação de capital associadas a uma setorização espacial como requisito de especialização de atividades e fluxos econômicos. O que mostra existir relação indissociável entre os instrumentos do planejamento e a reprodução de mecanismos para desenvolver o turismo.

Chega-se ao zoneamento da cidade para 2008 (Lei 3047/2007) (Figura 4B) e a segmentação espacial não apenas se mantém, mas se consolida, conforme se constata pela localização das Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS) – coincidentes, em boa medida, e até hoje, com as ocupações apinhadas em áreas de risco (morros)¹⁰ configurando assentamentos irregulares e/ou precários¹¹ –, contígua à centralidade da Abernécia (onde estão os comércios e serviços que atendem

⁷ Zona de uso exclusivamente residencial de baixíssima densidade - zona com características de preservação e manutenção da biota, de tranquilidade e sossego.

⁸ Zona de uso exclusivamente residencial de baixíssima densidade de transição de rural para urbano.

⁹ Realizados pelo CPEU (1958/1960), ETEPLA (1972/1973) e Wilhelm e Klias (1975/1978).

¹⁰ Com ocorrências de tragédias advindas com chuvas torrenciais e desmoronamentos, dentre outros problemas de ordem social, como mostra Meneghini e Zanetti (2019).

¹¹ O último Zoneamento da Cidade, a Lei 3832/2017, faz uma série de modificações acerca de parâmetros técnicos construtivos e, dentre outras alterações nas zonas de uso e ocupação do solo, interessa registrar a inclusão de uma nova ZEIS no Bairro de Santa Cruz, bairro periférico localizado à esquerda de quem chega na cidade, após atravessar o portal.

predominantemente à população moradora, de média e baixa renda), e no extremo oposto da centralidade turística, que subentende o trecho do principal corredor urbano da cidade que vai do Jaguaribe ao Capivari, e sobretudo nesta porção do espaço da cidade.

Assim, duas principais centralidades se legitimam e se consolidam em Campos do Jordão, com a movimentação cotidiana dos moradores, abrangendo a Abernécia e arredores, onde se encontram as seis agências bancárias (dois bancos públicos) da cidade, e a outra, revelando a convergência de fluxos diversos ligados à estrutura de atividades de apoio ao turismo, no Capivari e adjacências.

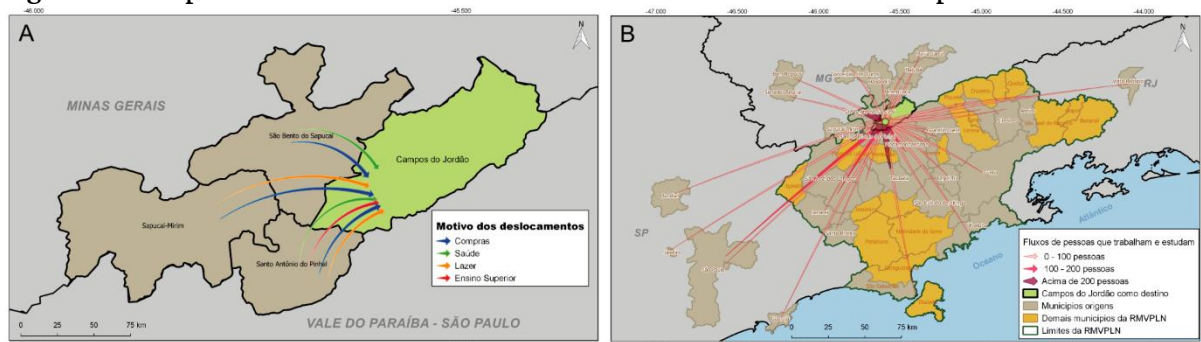
Quanto à centralidade turística, outro aspecto a ressaltar é a sua segmentação interna, ao evidenciar em uma única região da cidade, a convergência de dinâmicas do turismo ligadas a populações (turistas e empreendedores) de classes diferenciadas de renda. Comércio, serviços e atrativos turísticos, de circuitos econômicos distintos, repartem-se em duas porções da centralidade do Capivari, atendendo a um espectro variado de visitantes. Trata-se de um ponto de encontro de visitantes, polarizado por um segmento que frequenta comércio mais sofisticados e se alinha ao *status* identitário do lugar, e por outro segmento, também coparticipante desta mesma psicosfera, mas que, representado por excursionistas (mas não apenas por eles), usufrui de comércio mais acessíveis ou populares, ao redor do teleférico. Além disso, como sugerido por Pivott (2006), constata-se o fenômeno da segmentação simbólica entre turistas e moradores da cidade de mais baixa renda, pois, estes não frequentam o Capivari, habitualmente, entendendo não ser uma parte da cidade que lhes cabe por direito. Só visitam o bairro por ocasião de eventos musicais gratuitos programados pela organização do Festival de Inverno, que tem ampliado seu repertório de eventos para além da música erudita promovendo outros gêneros musicais, junto a outras modalidades artísticas também incorporadas na temporada.

Essa segmentação interna da centralidade do Capivari evidencia a mesma lógica contraditória de um espaço dividido e desigual, passível de constatação e análise em outras escalas de organização do espaço urbano e regional.

Centralidade microrregional e relações intermunicipais

Esse fenômeno de centralidades segmentadas remete à complexidade de interconexões aí materializadas, que potencializam a sua transformação/consolidação (SPÓSITO, 2002). A densidade dos fluxos gerados pelos comércio e serviços aí presentes constituem a dimensão visível do consumo do lugar e das formas de sociabilidade condizentes à procedência dos fluxos de pessoas e mercadorias, seja de âmbito local, regional ou metropolitano. As conexões históricas com a população paulistana e os municípios próximos (sul de Minas, Vale do Paraíba e estado paulista) podem ser assim aventadas, no primeiro caso, em seu caráter de reprodução de valores hegemônicos e do *status quo*, mas também, em sua natureza funcional, tal como se observa na figura 5A, os fluxos diversos com origem em municípios do entorno próximo e destino em Campos do Jordão, representando, segundo a pesquisa Regiões de Influência das Cidades do IBGE (2007), os níveis de intensidade máxima¹² de interdependência e centralidade. Vale notar, ainda, o alcance geográfico dos deslocamentos pendulares por razão de trabalho e estudo, para 2010, tendo Campos do Jordão como destino (Figura 5B).

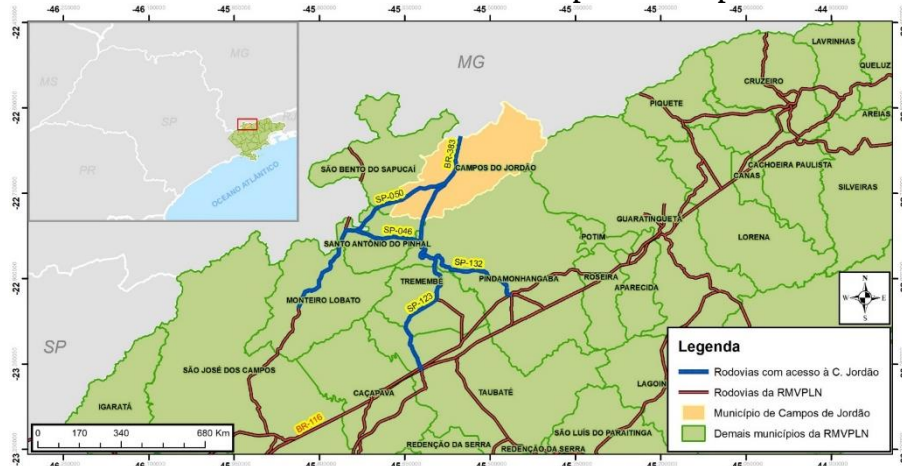
¹² As setas do mapa não estão classificadas quanto à intensidade dos deslocamentos, pois apesar do REGIC categorizar os deslocamentos em escalas de intensidade de 1 a 4, todos os deslocamentos para Campos do Jordão se encontravam na categoria 1 (intensidade máxima), sendo Campos do Jordão o primeiro destino dos fluxos, exceto o deslocamento para ensino superior, classificado na categoria 2, a segunda intensidade mais forte.

Figura 5: Campos do Jordão como destino de deslocamentos intermunicipais

Fonte: IBGE, 2010 e REGIC, 2008. Elaborado pelos autores.

Nesse âmbito de relações intermunicipais, é preciso mencionar a busca de atuação conjunta em arranjos institucionais, a exemplo de consórcios - Consórcio de Desenvolvimento Integrado do Vale do Paraíba, Mantiqueira e Litoral Norte (CODIVAP), hoje, Associação dos Municípios do Vale do Paraíba, e o Consórcio Intermunicipal Serra da Mantiqueira (CISMA) - do Conselho de Desenvolvimento da RMVPLN e do Comitê de Bacia Hidrográfica da Serra da Mantiqueira, ou ainda, por meio de outras iniciativas advindas com o efeito irradiador da centralidade de Campos do Jordão (ou não necessariamente) no desenvolvimento da estrutura turística dos pequenos municípios limítrofes. Eventos e/ou passeios são promovidos entre as cidades, a exemplo da organização de circuitos ecoturísticos e exposições, promovidos por secretarias de estado e municipais (CARMO, 2003), festivais gastronômicos promovidos pelo tradicional Hotel-Escola do SENAC (com sede em Campos do Jordão) e outros. Além disso, a busca de atrativos turísticos e serviços de apoio oferecidos nas cidades vizinhas torna-se uma estratégia de planejamento de municipalidades vizinhas e, mesmo, uma alternativa para o alto custo do turismo em Campos do Jordão e a inadequação já perceptível de sua estrutura urbana sobrecarregada pela intensidade de fluxos de veículos nas temporadas.

Esse cenário de influências intermunicipais não se constituiria, de modo similar às cidades médias, sem a localização geográfica privilegiada da cidade e as condições gerais de estímulo à reprodução do capital (dos serviços e consumo) pela acessibilidade física tornada possível e facilitada pelo sistema viário regional (Figura 6).

Figura 6: Mapa dos acessos viários na RMVPLN ao município de Campos do Jordão

Fonte: IBGE, 2010; DNIT, 2013. Elaborado pelos autores.

Tal fato se reflete, ao menos, no crescente fluxo de veículos, conforme se verifica na contagem feita pelos postos de coleta do DER-DR6, na principal rodovia de acesso a Campos do Jordão, com origem em Taubaté-Dutra, a Rodovia Floriano Pinheiro (SP-123). O quadro abaixo quantifica as médias dos Volumes Diários Médios (VDM) de veículos, de passeio e comerciais, registrados pelo DR, correspondentes ao período de 2015 a 2018. Interessante constatar, além dos 68,2% (em média) do total de veículos que chegam em Campos do Jordão, o peso significativamente maior do fluxo médio diário de veículos de passeio que muito provavelmente chega a essa cidade,

em relação ao peso menor de veículos comerciais que utilizam a estrada, mas saem dela em direção a Tremembé-Taubaté e a Pindamonhangaba.

Quadro 1: Volume Diário Médio de veículos sentido Campos do Jordão entre 2015 e 2018

Destinos	Média de fluxo diário passeio 2015-2018	Proporção da média do fluxo diário passeio 2015-2018	Média de fluxo diário comercial 2015-2018	Proporção da média de fluxo diário comercial 2015-2018	Média de fluxo diário total 2015-2018	Proporção da média do fluxo diário total 2015-2018
Saem da SP123 em direção a Rod. Pedro Celeste (Tremembé), a SP132 (Pindamonhangaba) ou em direção a SP046 (Santo Antônio do Pinhal)	2.530	26,14	964	74,51	3.483	31,79
Chegam a Campos do Jordão pela SP123	7.148	73,86	326	25,49	7.475	68,21
Total na SP123 em direção a Campos do Jordão	9.678	100,00	1.290	100,0	10.958	100,00

Fonte: DER, 2019. Elaborado pelos autores.

A respeito ainda da intensidade de fluxos de veículos, constata-se, por vivência dos autores e segundo apontado por Oliveira (1991, p. 76), em períodos de temporada, a vigência de normas limitadoras da circulação de ônibus de turismo dentro da cidade e, por isso, a destinação de locais apropriados para o seu estacionamento, nas imediações do portal de entrada, que constitui hoje um objeto referencial do espaço construído que também centraliza, em menor escala, o encontro de turistas e a expansão de comércios para os mesmos, sobretudo ao voltarem aos ônibus para deixarem a cidade.

A essa leitura dos fluxos de veículos, não se pode deixar de acrescentar, por fim, o quanto a imagem atrativa da cidade tem sido promovida e reforçada pela constante repercussão (nacional e internacional) e reapropriação para fins mercadológicos, haja vista, na Rodovia Floriano Pinheiro, a série de mensagens publicitárias em grandes *outdoors* e outros veículos do marketing urbano, com o intuito de atender a demandas de consumo sofisticado de segmentos sociais paulistanos e de outra origem.

Conclusão

O estudo conceitual sobre organização do espaço urbano e centralidades constituiu o aporte teórico para a leitura da formação história de Campos do Jordão, com o intuito de mostrar a produção de centralidades intraurbanas socialmente segmentadas e os atributos que as definem. Além disso, argumentou-se que há uma relação estreita entre a transformação do espaço urbano e a centralidade de Campos do Jordão no contexto da rede urbana microrregional e regional. Nesse sentido, ressaltou-se a força motriz da economia turística na produção do espaço, tanto pela concentração e dinâmica funcional inerente à sua principal centralidade intraurbana, dadas pelos serviços, comércios, equipamentos e fluxos, como também, pela dimensão simbólica intermediada por uma racionalidade hegemônica que, desde os primórdios de sua história, a representa e promove como cidade ideal para a saúde, o turismo e o consumo do lugar ideológico que ela ocupa no cenário de uma ordem sociocultural e um planejamento estratégico de cidades-mercadoria. Com isso, não somente se propaga e se reproduz um modelo seletivo de sociedade e turismo, como também, a olhos vistos (na paisagem), as inúmeras contradições sociais de uma urbanização desigual, consumando o papel ativo do poder público (estadual e municipal) em sua legitimação e perpetuação, e com isso, a desatenção aos reais problemas e demandas das populações moradoras que dão sustentação real, por seu trabalho, para a produção da cidade turística.

Referências

- ANDRADE, C. C. de. **Almanaque Histórico de Campos do Jordão**. Campos do Jordão, 1947.
- BERTOLLI FILHO, C. **História Social da Tuberculose e do Tuberculoso: 1900-1950** (online) Rio de Janeiro: Editora Fiocruz, 2001.
- BUENO, P. H. de C. Centralidade Interurbana: uma abordagem conceitual. **Revista Equador** (UFPI), v. 5, n. 5, p. 71-93, 2016.
- CASTELLO BRANCO, M. L. Cidades médias no Brasil. In: SPOSITO, E. S.; SPOSITO, M. E. B.; SOBARZO, O. (org.). **Cidades médias: produção do espaço urbano e regional**. São Paulo: Expressão Popular, 2006.
- CASTELLS, M. **A questão urbana**. 4. ed., Tradução de Arlene Castro, Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2011.
- CETESB. Relatório: **Campos do Jordão – Área de Proteção Ambiental**. São Paulo: Cetesb. 1983.
- CARMO, M. L. M. do. **Planejamento e Gestão Municipal Integrada entre os Municípios de Campos do Jordão, São Bento do Sapucaí, Santo Antônio do Pinhal e Monteiro Lobato, no Estado de São Paulo**. 2003. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) – Instituto de Pesquisa e Desenvolvimento. Universidade do Vale do Paraíba, 2003.
- DAMIANI, A. L. Cidades médias e pequenas no processo de globalização. Apontamentos bibliográficos. In: LEMOS, A. I. G. de *et al.* (compiladora). **América Latina: cidade, campo e turismo**. Buenos Aires: CLACSO; São Paulo: USP, 2006. p. 135-147.
- DER. **Memórias do Transporte**. Disponível em: <http://www.der.sp.gov.br/WebSite/Institucional/MemoriaTransporte.aspx> Acesso em: 01 maio 2019.
- DRUCK, S.; CARVALHO, M. S.; CÂMARA, G.; MONTEIRO, A. M. V. **Análise Espacial de Dados Geográficos**. Brasília: Embrapa, 2004.
- EMPLASA, 2016. **Hotéis do Estado de São Paulo localizados na Macrometrópole Paulista**. Emplasa, 2016. Feição Original: ESP_PEGEO_25_EMPLASA_2011.HOTEIS. Versão 30/janeiro/2017. Disponível em Wep Map Service (WMS) para ambiente SIG em: <http://www.ide.emplasa.sp.gov.br/geoserver/emplasa/gwc/service/wms?tiled=true&>. Acesso em: 10 maio 2020.
- FUNDAÇÃO OSESP. **50º Festival de Inverno de Campos do Jordão**. Governo do Estado de São Paulo, 2019.
- HAMMERL, P. C. Campos do Jordão (SP): de estância de saúde à estância turística. In: SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA, 26., São Paulo, julho 2011. **Anais [...]**. São Paulo: 2011.
- IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Regiões de Influência das Cidades, 2007**. (REGIC). Rio de Janeiro, 2008.
- IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Base de informações do Censo Demográfico 2010: resultados da Sinopse por setor censitário**. Documentação do arquivo. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas, Rio de Janeiro, 2011. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/downloads-estatisticas.html>. Acesso em: 17 abr. 2020.
- LEFEBVRE, H. **Revolução Urbana**. 3ª reimpressão. Tradução: Sérgio Martins. Belo Horizonte: UFMG, 2008.
- LOPES JÚNIOR. W. M.; SANTOS, R. C. B. dos. Reprodução do espaço urbano e a discussão de novas centralidades. **Revista RA'EGA**, Curitiba, n. 19, p. 107-123, 2010.

MASAKAZU, A. **Cinquenta anos de Campos do Jordão**. Campos do Jordão: Mantiqueira, 1985.

MENEGUINI, R.; ZANETTI, V. Memórias de uma tragédia urbana em Campos do Jordão/SP: amostra de relações permeadas pela condição de vulnerabilidade social. *Acta Geográfica*, v. 13, p. 13-35, 2019.

OLIVEIRA, J. O. S. **A Quem Interessa a Urbanização Clandestina?** Estudos sobre Campos do Jordão. 1991. Dissertação de Mestrado - Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo – USP, São Carlos, 1991.

PMCJ. 2008. **Zoneamento de Uso e Ocupação do Solo do Município**. Disponível em: <https://aeacj.com.br/conteudo/?a=3&id=7>. Acesso em: 10 maio 2020.

PIVOTT, C. **O turismo e a produção social do espaço urbano. Estudos sobre Campos do Jordão, SP**. 2006. 346 Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) - Instituto de Pesquisa e Desenvolvimento - Universidade do Vale do Paraíba, São José dos Campos SP.

PRINCE, A. E. **Campos do Jordão como Centro de Tratamento e Cura da Tuberculose**. Taubaté, SP. Editora e Livraria Cabral Universitária, 2017

PRINCE, A. E. São José dos Campos e Campos do Jordão: contextos sanatoriais. *In*: ZANETTI, V. (org.). **Fase Sanatorial de São José dos Campos: espaço e doença**. São Paulo, SP. Editora Univap/Intergraf, 2010.

RAIS, 2018. **Relação Anual de Informações Sociais: bases estatísticas RAIS e CAGED**. Ministério da Economia - Secretaria Especial de Previdência e Trabalho. Disponível em: <http://bi.mte.gov.br/bgcaged/inicial.php>. Acesso em: 20 maio 2020.

ROSA FILHO, A. **Percepção geográfica de escorregamentos de encostas em favelas nas áreas de risco** – Campos do Jordão – SP. 2006. 214 f. Tese (Doutorado em Geografia) - Instituto de Geociências e Ciências Exatas, Universidade Estadual Paulista, Rio Claro, 2006.

SANTOS, M. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. 4. ed. São Paulo: EDUSP, 2008.

SANTOS, M. **O Espaço Dividido: os dois circuitos da economia urbana**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1979.

SILVA NETO, M. L. Dispersão, adensamento e superaglomeração urbana em São Paulo: subsídios à formulação de políticas públicas de caráter territorial. *In*: Encontro da Associação Nacional de Programas de Pós-graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional, 16., 2015, Belo Horizonte. **Anais [...]**. Belo Horizonte: ANPUR, 2015.

SILVA, W. R. da. Centro e centralidade: uma discussão conceitual. **Revista Formação**, Presidente Prudente, n. 8, p. 107-115, 2001.

SPÓSITO, M. E. B. **Centralidade intra-urbana**. Conjuntura: Presidente Prudente, p. 49-52, Presidente Prudente: GASPERR, 2002. Número especial.

SPÓSITO, M. E. B. Novas formas comerciais e redefinição da centralidade intra-urbana. *In*: SPÓSITO, M. E. B. (org.). **Textos e contextos para a leitura de uma cidade média**. Presidente Prudente: UNESP, 2001.

SPÓSITO, M. E. B. Reestruturação da cidade. *In*: MELO, J. L. (org.). **Região, cidade e poder**. Presidente Prudente: GASPERR, 1996.

SPÓSITO, M. E. B. O centro e as formas de expressão da centralidade urbana. **Revista Geográfica**, Presidente Prudente, n. 10, p. 01-18, 1991.

TOURINHO, A. de O. **Do centro aos centros: bases teórico-conceituais para o estudo da centralidade em São Paulo**. 2004. 438f. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) - Centro de Pós-Graduação - Estruturas Ambientais Urbanas - USP, São Paulo, 2004.

TURNER, A.; PENN, A.; HILLIER, B. An algorithmic definition of the axial map. **Environment and Planning B: Planning and Design**, v. 32, pages 425 - 444. May 2005. DOI: 10.1068/b31097.

VIANNA, P. V. C.; ZANETTI, V.; PAPALI, M. A. Geografia, saúde e desenvolvimento urbano no interior paulista na passagem para o século XX: Domingos Jaguaribe e a construção da Estância Climática de Campos do Jordão. **História, Ciências, Saúde – Manguinhos**, Rio de Janeiro, v. 21, n. 4, out.-dez. 2014. p. 1341-1360.

VILLAÇA, F. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel, 2001.



Esta obra está licenciada com uma Licença Creative Commons Atribuição 4.0 Internacional.