

UNIVERSIDADE DE TAUBATÉ

Rosa Matilde Pimpão Carlos

**CENTRALIDADE, SEGREGAÇÃO E
ESTRUTURAÇÃO DO ESPAÇO INTRAURBANO:
a transição da sociedade rural para urbana em
Taubaté**

Taubaté – SP

2014

UNIVERSIDADE DE TAUBATÉ

Rosa Matilde Pimpão Carlos

**CENTRALIDADE, SEGREGAÇÃO E
ESTRUTURAÇÃO DO ESPAÇO INTRAURBANO:
a transição da sociedade rural para urbana em
Taubaté**

Dissertação apresentada para obtenção do título de mestre em Planejamento e Desenvolvimento Regional do Programa de Pós-graduação em Administração do Departamento de Economia, Contabilidade e Administração da Universidade de Taubaté.

Área de concentração: Planejamento e Desenvolvimento Regional

Orientador: Prof. Dr. Fabio Ricci

Taubaté – SP

2014

ROSA MATILDE PIMPÃO CARLOS

**CENTRALIDADE, SEGREGAÇÃO E ESTRUTURAÇÃO DO ESPAÇO INTRAURBANO:
a transição da sociedade rural para urbana em Taubaté**

Dissertação apresentada para obtenção do título de mestre em Planejamento e Desenvolvimento Regional do Programa de Pós-graduação em Administração do Departamento de Economia, Contabilidade e Administração da Universidade de Taubaté.

Área de concentração: Planejamento e Desenvolvimento Regional

Data: _____

Resultado: _____

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Fabio Ricci

Universidade de Taubaté

Assinatura _____

Prof. Dr. Edson Trajano Viera

Universidade de Taubaté

Assinatura _____

Profa. Dra. Luiza Naomi Iwakami

Centro Universitário Belas Artes de SP

Assinatura _____

Dedico aos meus pais, *in memoriam*, Jubéa e Emmanuel.

AGRADECIMENTOS

Agradeço inicialmente ao meu orientador Prof. Dr. Fabio Ricci e aos professores do programa que de forma indireta contribuíram para o trabalho.

Aos funcionários da Unitau, especialmente a Marli e a Alda, pela atenção dedicada às nossas solicitações.

Agradeço aos amigos que fiz nessa jornada em Taubaté, aos meus colegas de sala de mestrado, com quem dividi minhas angustias acadêmicas, mas também muitas alegrias, especialmente ao Ifi, Raphael e Renata.

Também um especial agradecimento as novas amigas taubateanas Mariana e Cláudia. E aos amigos de São Paulo, João Luiz, Karina e Aline, amigos de fé, companheiros de todas as caminhadas.

Especial agradecimento ao Ademir, meu companheiro, meu mestre, meu amor, que pacientemente suportou todas as fases deste processo, sempre me dando força para prosseguir e me inspirando com sua enorme dedicação como professor e a quem devo essa escolha.

Agradeço ainda a Profa. Luiza Naomi, por sua amizade e estímulo.

Agradeço à Priscila pela força nos mapas e gráficos e a Gabriela que os realizou profissionalmente.

Aos funcionários das instituições consultadas para a realização deste trabalho, em especial o Sr. Wagner Silveira, supervisor do setor SDI do IBGE.

Agradeço ainda ao Zig, figurinha muito especial que também foi importante neste processo. E acima de tudo, agradeço a Deus.

RESUMO

O presente trabalho tem como tema a interpretação da organização do espaço intraurbano da cidade de Taubaté, localizada na Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte, no período de 1877 a 1950, quando se deu a transição do predomínio das atividades urbanas sobre as rurais. O método utilizado consiste na aplicação do Modelo de Hoyt, baseado nos estudos feitos por Flávio Villaça sobre espaço intraurbano nas cidades brasileiras. Utiliza-se também da construção de sequências temporais de mapas temáticos necessários para a elaboração do modelo, e que permitiram analisar a expansão e a estruturação do espaço urbano. A revisão historiográfica permitiu o estabelecimento de uma periodização que combinou aspectos políticos e econômicos que marcaram etapas e fases anteriores ao período estudado, por compreender a importância dos eventos antecedentes na organização do espaço urbano. A mesma revisão permitiu a compreensão do momento posterior ao recorte temporal adotado. Como resultado observou-se que em cada período analisado a centralidade e a segregação espacial manifestaram-se de forma específica. O estudo permite concluir que as centralidades ocorrem de acordo com as funções urbanas e variam historicamente, produto de novas expansões, e da mesma forma reproduzem-se as desigualdades sociais inerentes ao sistema econômico e político.

Palavras-chave: Centralidades. Espaço intraurbano. Taubaté. Vale do Paraíba.

CENTRALITY, SEGREGATION AND STRUCTURE OF THE SPACE INTRA-URBAN: THE TRANSITION FROM RURAL TO URBAN SOCIETY IN TAUBATÉ

ABSTRACT

This work is subject to interpretation and organization of the urban space in Brazilian urban centers and aims to study and interpret the case of Taubaté, located in the Metropolitan Region of Paraíba Valley and the North Coast . The method used is application of Hoyt model, based on studies by Flávio Villaça intraurbano about space and the construction of temporal sequences of thematic maps used for the development of a model that would allow to analyze the expansion and structuring of urban space. The historiographical revision allowed the establishment of a periodization that combined political and economic aspects that marked steps and stages in the organization of urban space. As a result it was observed that in each period analyzed the centrality and spatial segregation manifested in a specific way. The study shows that the centrality occur according to urban functions and vary historically , new product expansions , and similarly reproduce the inherent economic and political system social inequalities .

Key words: Centralities. Intraurbano Area. Taubaté. Paraíba Valley

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - O modelo de Burgess.....	25
Figura 2 - Modelo de Hyot.	27
Figura 3 - Localização de Taubaté no Vale do Paraíba e Estado de São Paulo	41
Figura 4 - Área de análise no município de Taubaté	41
Figura 5 - Localização de Taubaté no Vale do Paraíba e dados censitários	42
Figura 6 - Povoamento do território paulista XVI	46
Figura 7 - O povoamento e urbanização do Vale do Paraíba	47
Figura 8 - levantamento cartográfico de Taubaté 1821 (PALLIÈRE, 1821) e a Vila de Taubaté em 1827 (DEBRET, 1889).....	51
Figura 9 - Área urbanizada de Taubaté, no período de 1645 – 1700. (RMPC)	52
Figura 10 - Ensaio de recomposição da Vila de Taubaté em fins do séc. XVII, apresentando a possível situação da primitiva aldeia Guaianá, por Paulo C. Florençano	54
Figura 11 - Vila de Taubaté em 1830 (RMPC).....	59
Figura 12 - Taubaté em 1865 (RMPC).....	64
Figura 13 - Plataforma da Estação Ferroviária: chegada do trem que trouxe Felix Guisard depois de sua viagem para a Europa	65
Figura 14 - Vista da Praça da Matriz. Observe à esquerda, o alinhamento da rua das Palmeiras que ligava a tradicional praça central ao novo espaço urbano proporcionado pela estação ferroviária.....	73
Figura 15 - A mesma vista: da Praça da Matriz para a rua das Palmeiras	73
Figura 16 - Pátio ferroviário em Taubaté	74
Figura 17 - Companhia de Gás e Óleos Minerais (1884) em 1904.....	75
Figura 18 - Fábrica Bela Vista de Crozariol & Righi que processava milho e mandioca, instalada no Bairro Santa Luzia.	76
Figura 19 - Refinaria de açúcar Manoel dos Santos, Rua Santos Dumont.....	78
Figura 20 - Instalações da CTI.....	79
Figura 21 - Via aérea da CTI: em primeiro plano a Quadra H e ao fundo a D e E.....	80
Figura 22 - Planta da cidade de Taubaté – Prédios construídos pela Companhia Predial de Taubaté. S. d, Taubaté, S. escala.	81

Figura 23 Indústria Vera Cruz, que produzia tintas, localizada na rua Dino Bueno, paralela a linha férrea.....	82
Figura 24 - Vista aérea de Taubaté em 1953: o eixo NE/SO.....	83
Figura 25 - Vista aérea da Companhia Fabril da Juta. Observe os viadutos construídos para transpor a estrada de ferro	84
Figura 26 - Funcionários diante dos galpões originais da Corozita em 1935.....	85
Figura 27 - Ford do Brasil. Em primeiro plano a Fundação II e a Fundação I ao fundo.	86
Figura 28 - Vista aérea da Mecânica Pesada, recém construída na década de 1950.....	86
Figura 29 - No centro da imagem encontram-se a implantação da Mecânica Pesada e sua Vila Residencial e da Willys Overland (1958), adquirida pela Ford em 1967. Note a extensão da Willys permitiu a construção de aeroporto.....	87
Figura 30 - Vista aérea da Indústria Química Taubaté	87
Figura 31 - Vista aérea da Volkswagen, situada na divisa de Taubaté com Caçapava....	88
Figura 32 - Vista aérea de Taubaté: abaixo a linha férrea e vista parcial do conjunto da CTI. Acima a abertura do leito para a construção da BR 116.....	88
Figura 33 - Planta da cidade de Taubaté, 1938. Taubaté, 1:20 000.....	89
Figura 34 - Mapa do município de Taubaté com os caminhos e área urbana	91
Figura 35 - Vista aérea de Taubaté: em primeiro plano o Bairro do Areão, a linha férrea e o centro. Ao fundo a Rodovia Presidente Dutra. C. 1970	92
Figura 36 - Vista aérea de Taubaté: ao centro a Praça D. Epaminondas e a área central. Note que em 1953 a cidade ainda mantinha a horizontalidade	93
Figura 37 - Vila IAPI, década de 1950: casas geminadas e implantação a partir do conceito de bairro cidade-jardim. Projeto do arquiteto carioca Carlos Frederico Ferreira .	93
Figura 38 - Vila São Geraldo no bairro do Areão: vila da Companhia Fabril da Juta.....	94
Figura 39 - Área vital: concentração e funções urbanas do centro	95
Figura 40 - Vista aérea de Taubaté: em primeiro plano o Bairro Monção, a linha férrea e o centro.....	96
Figura 41 - Acima, planta da cidade de Taubaté. A área central em preto corresponde ao traçado original e a expansão verificada de 1850 a 1890. Observa-se que não há uma expansão da área central.	97
Figura 42 - Acima, planta da cidade de Taubaté. A área central em cinza corresponde ao traçado original e a expansão verificada de 1891 a 1900 corresponde a parte em preto	

Surge o traçado da ferrovia (1876) e a Cia. Taubaté Ind. Em 1891). Abaixo o modelo de Hoyt correspondente ao período	98
Figura 43 - Acima, planta da cidade de Taubaté. A área em preto corresponde a expansão verificada de 1900 a 1929. Surge o traçado da rodovia SP - RJ (1928) e a Cia.Fabril de Juta. (1927). Abaixo o modelo de Hoyt correspondente ao período	99
Figura 44 - Acima, planta da cidade de Taubaté. A área em preto corresponde a expansão verificada de 1930 a 1939. Observa-se uma pequena expansão urbana com o surgimento da Vila operária da Juta. (1937). Abaixo o modelo de Hoyt correspondente ao período .	100
Figura 45 - Acima, planta da cidade de Taubaté. A área em preto corresponde a expansão verificada de 1940 a 1959. Observa-se uma grande expansão urbana principalmente na década de 50. Novas vilas operárias e bairros para as diferentes classes sociais. Surge um novo eixo rodoviário RJ – SP, a Rod. Pres. Dutra. .Abaixo o modelo de Hoyt correspondente ao período	101
Figura 46 - Acima, planta da cidade de Taubaté. A área em preto corresponde a expansão verificada de 1960 a 1979. Observa-se uma pequena expansão urbana em relação a década anterior. Abaixo o modelo de Hoyt correspondente ao período	102
Figura 47 - Acima, planta da cidade de Taubaté. numa síntese da expansão urbana ocorrida na cidade no período de 1891 a 1979. Observa-se o eixo ferroviário do século XIX e a rodovia Pres. Dutra, o novo eixo que surge em meados do século XX. A cidade se expande ao longo desses eixos. Há um predomínio das classes menos privilegiadas se estabelecerem próximas as áreas industriais e do outro lado da linha férrea. A mesma forma se observa em relação a Via Dutra. Abaixo o modelo de Hoyt correspondente ao período.....	103

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO.....	12
1.1 PROBLEMA.....	15
1.2 OBJETIVOS.....	15
1.2.1 Objetivo geral.....	15
1.2.2 Objetivos Específicos	15
1.3 DELIMITAÇÃO DO ESTUDO	16
1.4 RELEVÂNCIA DO ESTUDO	16
1.5 ORGANIZAÇÃO DO TRABALHO.....	17
2 REVISÃO DA LITERATURA.....	19
2.1 AS ABORDAGENS DO ESPAÇO URBANO	20
2.1.1 A Escola de Chicago	22
2.1.2 O modelo concêntrico de Burgess.....	23
2.1.3 Villaça e o modelo de setor de Homer Hoyt	25
2.1.4 O espaço urbano e a estrutura intraurbana	28
2.2 FERROVIA E MODERNIDADE NO BRASIL	33
2.2.1 O Império e as ferrovias	33
2.2.2 Ferrovias em São Paulo	34
2.2.3 Ferrovia D. Pedro II	35
2.2.4 Taubaté: modernidade e ferrovia.....	36
3 PROPOSIÇÃO.....	38
4 MÉTODO	39
5 RESULTADOS E DISCUSSÃO.....	41
5.1 ÁREA DE REALIZAÇÃO	41
5.2 ESPAÇO INTRAURBANO DE TAUBATÉ: PERIODIZAÇÃO	42
5.3 DE 1645 a 1770: POVOAMENTO E CICLO DO OURO.....	44
5.3.1 Taubaté, os caminhos e a descoberta do ouro.....	49
5.3.2 O traçado urbano original de Taubaté	50
5.4 DE 1770 A 1876: RETORNO A AGRICULTURA.....	57
5.5 DE 1876 A 1951: A FERROVIA E A INDUSTRIALIZAÇÃO.....	65
5.5.1 A chegada das indústrias	74

5.6 CENTRALIDADE E SEGREGAÇÃO EM TAUBATÉ: 1876-1950	89
5.7 REPRESENTAÇÃO GRÁFICA E CARTOGRÁFICA	97
5.7.1 De 1850 a 1890. A pré industrialização.	97
5.7.2 Início da industrialização: 1876-1891.	98
5.7.3 Expansão Urbana: 1929	99
5.7.4 Expansão Urbana: 1939	100
5.7.5 Expansão Urbana 1940 - 1959	101
5.7.6 Expansão Urbana: 1960-1979.....	102
5.7.7 Expansão Urbana - síntese: 1891-1979	103
6 CONCLUSÃO	104
REFERÊNCIAS	108
ANEXO 1 – EXPANSÃO DA ÁREA URBANA - 1850.....	114
ANEXO 2 - EXPANSÃO DA ÁREA URBANA - 1891.....	115
ANEXO 3 - EXPANSÃO DA ÁREA URBANA - 1929.....	116
ANEXO 4 - EXPANSÃO DA ÁREA URBANA - 1939.....	117
ANEXO 5 - EXPANSÃO DA ÁREA URBANA – 1940-1959.....	118
ANEXO 6 - EXPANSÃO URBANA – 1960 - 1979	119
ANEXO 7 - EXPANSÃO URBANA – SÍNTESE 1871 - 1979	120

1 INTRODUÇÃO

Este trabalho tem como tema a interpretação da organização do espaço intraurbano nas cidades médias brasileiras e tem como objetivo estudar e interpretar o caso da cidade de Taubaté, localizada na Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte.

O objeto da pesquisa é a expansão urbana de Taubaté a partir da implantação da Estação Ferroviária de Taubaté em 1876 até 1951, quando foi inaugurada a BR 116, então chamada de Rodovia Presidente Dutra.

O trabalho pretende apresentar a compreensão do processo de estruturação da cidade a partindo do estabelecimento da mais eloquente metáfora do progresso e das transformações de uma sociedade rural mercantilista para uma sociedade urbana capitalista, o sistema ferroviário.

Na transição do século XIX para o XX, notou-se o anseio de modernização e de desenvolvimento sócio-econômico, típicos de uma sociedade capitalista em formação, passando pela necessidade de urbanização e industrialização e da disseminação de técnicas mecânicas a serviço da produção e circulação de mercadorias.

Segundo Lima (2009), neste contexto histórico, a ferrovia teve um papel civilizador tanto para as ideologias eurocêntricas, como para a elite brasileira, que espelhada num modelo europeu esperava por meio da implantação do sistema ferroviário no Brasil o mesmo resultado de desenvolvimento econômico alcançado em outros países.

Conforme afirma Ricci (2006), a dinâmica da evolução urbana altera-se, passando a estação ferroviária a ser o ponto de referência para o posterior desenvolvimento das cidades, atraindo diversas atividades econômicas no seu entorno, influenciando o processo de urbanização por onde se instalou.

Importante ressaltar que a ferrovia D. Pedro II, ou Ferrovia do Norte como foi chamada até o fim do Império, quando passou a ser denominada como Central do Brasil em 1889, facilitou o contato de Taubaté e região com as duas grandes capitais, São Paulo e Rio de Janeiro. A ferrovia não desempenhou no Vale do Paraíba paulista o mesmo papel de abertura de regiões ou dinamização da produção cafeeira como ocorreu em outras regiões. Entretanto, a proximidade dos

grandes centros e a infraestrutura gerada pelo apogeu possibilitou o desenvolvimento industrial da região em suas margens (Ricci, 2006).

Ocorre que quando a ferrovia foi construída no Vale do Paraíba de 1875 a 1877 o café já havia migrado para o “Oeste Paulista” e sua produção era escoada para o Porto de Santos pela São Paulo Railway (1967), o que não vem ao caso para esse estudo.

O presente trabalho se propõe a analisar o período compreendido de 1876 até o ano de 1951, tendo em vista que importantes acontecimentos mundiais como a consolidação da ferrovia como meio de transporte, a segunda Revolução Industrial na Europa e EUA, as duas grandes guerras, inovações técnicas e científicas que alimentaram o sistema industrial e que acabaram por influenciar sobremaneira o modo de vida nas cidades brasileiras, grandes, médias e pequenas formando o que se conhece por sociedade urbano-industrial.

No Brasil a transição do século XIX para o XX, contempla a abolição dos escravos em 1888, a proclamação da República em 1889, a decadência da economia cafeeira no Vale do Paraíba e a conseqüente migração da economia rural para uma economia industrial.

O desenvolvimento da industrialização no Vale do Paraíba e em Taubaté, na sua primeira fase utilizou-se da infraestrutura já existente na região e do transbordamento das indústrias de São Paulo, corroborado pelo fato de existir mão-de-obra farta e barata, face ao café já ter migrado para o oeste.

Dessa feita, capitalistas empreendedores passaram a investir na indústria constituindo na cidade de Taubaté o maior empreendimento têxtil do Médio Vale do Paraíba (RICCI, 2006), a Companhia Taubaté Industrial, em 1891.

Outras cidades do Vale do Paraíba também vão se desenvolver pelas indústrias que se instalaram as margens da ferrovia e que foi construída paralela ao Rio Paraíba.

A presente pesquisa tem como objetivo analisar como essa expansão urbana ocorreu na cidade de Taubaté, em função da industrialização e das demandas por novos arranjos urbanos, condizentes com uma nova forma de se viver, a sociedade urbana, industrial. Pretende-se compreender os efeitos das novas áreas funcionais que surgiram depois da inauguração da ferrovia e das primeiras indústrias sobre o núcleo original que data do século XVII. Como, a partir da linha e da Estação Ferroviária de Taubaté, os novos personagens, ferrovia, indústrias e moradia se

articularam à um espaço intraurbano anterior e como ambos se comportaram diante da estrada de rodagem e da rodovia, que estabeleceram novos fluxos e eixos de circulação respectivamente em 1928 e 1951.

As transformações sofridas pela cidade de Taubaté são passíveis de estudos em diferentes áreas do conhecimento. O presente trabalho se reserva a analisar a expansão urbana e suas direções no período mencionado para elaborar um modelo, uma representação do processo de urbanização que exprima espacialmente o resultado desta análise. A análise apóia-se nos pressupostos teóricos utilizados por Villaça (2007) em seu estudo das localizações intraurbanas, nos quais utilizou o Modelo de Setores de Hoyt para analisar a localização da moradia das classes sociais e as articulações com o centro e demais áreas e funções urbanas.

Os modelos clássicos de desenvolvimento urbano surgidos na Escola de Ecologia Humana de Chicago são algumas das formas utilizadas para se analisar o fenômeno urbano e seu desenvolvimento. Elaborados a partir da contribuição de áreas diversas do conhecimento científico os modelos e as teorizações decorrentes possibilitaram uma leitura simplificada da realidade e permitiram estabelecer diagnósticos ou revelar tendências para o tratamento de problemas urbanos e aperfeiçoar a busca de soluções.

O modelo mais conhecido é o Modelo Concêntrico de Burgess, de 1920 e o Modelo de Setores de Hoyt, da década de 1930, mas difundido posteriormente em 1959.

Os modelos construídos para o presente estudo, os Modelo de Setores de Hoyt, têm como referência temporal o período de 1876 a 1951 e os pontos ou áreas que constituíam a centralidade em cada fase compreendida no período. Dedicase especialmente em analisar a expansão urbana proporcionada e ao mesmo tempo condicionada pelo leito da ferrovia e pela Estação Ferroviária de Taubaté.

A importância desse estudo é compreender a dinâmica do crescimento urbano da cidade de Taubaté face às condições históricas do período e propor uma breve reflexão sobre a atual configuração urbana.

O trabalho apresenta ainda a título de reflexão um modelo da expansão urbana da cidade de Taubaté, baseado no Modelo dos Setores de Hoyt, que entre outras contribuições, permite perceber como se dá seu crescimento como se estruturam as novas localizações e significações.

1.1 PROBLEMA

O evento da ferrovia no Vale do Paraíba no final do século XIX (1877), construída para ligar o Rio de Janeiro a São Paulo, tornou-se um elemento marcante no processo de reestruturação das cidades, alterando de forma vigorosa a vida e especialmente a urbanização das cidades por onde passou.

O problema a ser resolvido consiste em identificar quais foram os efeitos na reestruturação urbana de Taubaté e construir uma representação, baseada no Modelo dos Setores de Hoyt, que seja capaz de explicitar as características da formação e expansão do espaço urbano.

1.2 OBJETIVOS

1.2.1 Objetivo geral

O objetivo da pesquisa é compreender pela análise espacial o processo de formação e expansão urbana, visando a caracterização do processo de transformação do espaço intraurbano da cidade de Taubaté, verificada a partir construção da ferrovia em 1876, quando as atividades industriais (urbanas) tornaram-se lentamente em protagonistas das atividades produtivas e, portanto, do próprio espaço urbano.

1.2.2 Objetivos Específicos

- Identificar o processo de expansão urbana utilizando como instrumento de análise dos espaços intraurbanos, sequências de mapas temáticos e gráficos
- Gerar mapas e modelos representativos dessa transformação na cidade de Taubaté a partir da utilização do Modelo de Setores de Hoyt, utilizados

nos estudos de análise da estruturação dos espaços intraurbanos, de localização e distribuição das classes sociais e nas articulações dos espaços.

1.3 DELIMITAÇÃO DO ESTUDO

O estudo proposto tem como escopo a análise da expansão urbana verificada na cidade de Taubaté a partir da construção da ferrovia e da inauguração da Estação Ferroviária em 1876.

O trabalho pretende utilizar como referência os estudos feitos por Flávio Villaça sobre espaço intraurbano nas metrópoles brasileiras, nos quais utilizou o Modelo de Hoyt para explicar as localizações e as direções das expansões urbanas.

Tais estudos utilizam conceitos comuns a diferentes áreas do conhecimento como a História, a Economia, a Demografia, as Ciências Sociais e até mesmo a Antropologia.

Trata-se então de compreender o fenômeno da expansão urbana e a interação das dimensões históricas, econômicas e sociais para construir modelos que consigam representar a intensidade e a dinâmica proporcionada pelas variáveis e conceitos que orientaram a sua construção.

1.4 RELEVÂNCIA DO ESTUDO

A cidade de Taubaté teve uma importância histórica indiscutível na urbanização regional, desde os primórdios da ocupação e povoamento, como no processo de industrialização pelo qual ainda passam as cidades da região, inclusive a própria cidade de Taubaté.

A construção da ferrovia, o processo de industrialização e o incremento do comércio e das atividades urbanas verificadas na virada do século XIX ainda carecem de estudos específicos como este que aqui se propõe.

Compreender os processos que implicam transformações urbanas proporciona a possibilidade de interferir nesses processos, para orientá-los, assim como para evitá-los.

Enfim, o estudo específico do espaço intraurbano feito a partir de modelos possibilita a reunião de informações importantes para as atividades inerentes ao Planejamento Urbano e Regional.

1.5 ORGANIZAÇÃO DO TRABALHO

O Capítulo 1 compreende a Introdução ao tema do presente trabalho, é onde se apresenta o seu objeto e a sua importância, assim como os objetivos geral e específicos.

O Capítulo 2 consiste na Revisão da Literatura e reúne os pressupostos teóricos e metodológicos utilizados no estudo proposto: as diferentes abordagens do Espaço, a importância da Escola de Chicago, a concepção e utilização de modelos para representação do crescimento urbano, as questões e particularidades do espaço intraurbano, envolvendo localizações, segregações e centralidades. Aborda-se também a história e a questão que envolve a construção das ferrovias e o impacto urbano no Vale do Paraíba, particularmente em Taubaté.

No Capítulo 3 apresenta-se a proposição dos estudos realizados, a interação entre os objetivos e a metodologia para se chegar aos resultados propostos: modelos analíticos dos processos e dinâmicas do espaço intraurbano de Taubaté, no período de transição da economia agrária e rural para a urbana e industrial, na virada do século XX.

Abordam-se no Capítulo 4 as questões metodológicas referentes à análise espacial e à construção de modelos analíticos a partir dos pressupostos de Hoyt e dos estudos de Flavio Villaça.

No Capítulo 5, apresentam-se os modelos e as discussões propiciadas pela construção dos mesmos. Os modelos foram gerados a partir de análise historiográfica, estudos cartográficos e dados quantitativos coletados e sistematizados.

Na Conclusão apresentam-se observações relativas aos resultados obtidos diante da Teoria dos Modelos de Setores de Hoyt e das reflexões sobre as características do espaço intraurbano de Taubaté.

2 REVISÃO DA LITERATURA

O presente trabalho se respalda em temas análogos para algumas áreas do conhecimento como a Economia, Geografia, História e Urbanismo, para analisar o processo da formação dos espaços intraurbanos de Taubaté, no período de 1877 a 1950.

Para se compreender os processos de desenvolvimento ocorridos na cidade de Taubaté e a dinâmica de sua expansão urbana a partir da implantação da ferrovia e de sua estação, foi feito um breve relato do surgimento da ferrovia no Brasil no período do Império, da ferrovia em São Paulo e no Vale do Paraíba, especificamente em Taubaté e suas implicações nas transformações urbanas.

Para tanto, foram utilizados diversos autores como Muller (1969), Saes (1981), Hardman (1988), Ricci (2006), entre outros.

Para os estudos da expansão urbana de Taubaté, foi necessário compreender a história desse importante núcleo formado numa localização geográfica estratégica no eixo de circulação entre São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais e que foi fundamental no processo de povoamento e urbanização da região do Vale do Paraíba.

Segundo Costa (2005),

a retomada histórica de Taubaté evidencia o lugar de destaque ocupado por essa localidade na história da região valeparaibana, sobretudo no período que se estende de sua fundação, no século XVI, até os meados do século XX (COSTA, 2005, p. 37),

O presente trabalho sobre a estruturação dos espaços intraurbanos de Taubaté, se amparou nos estudos de Flávio Villaça (2007) sobre o Espaço Intraurbano no Brasil e em estudos análogos sobre espaço urbano, que por sua vez suscitaram as questões de como abordar esse tema.

Diferentes modos de abordagem são possíveis nos estudos sobre as cidades, ou do espaço urbano e podem ser estudados de acordo com as diversas correntes do pensamento.

Segundo Correa:

(...) o espaço urbano pode ser analisado como um conjunto de ponto, linha e áreas. Pode ser abordado a partir da percepção que seus habitantes ou alguns de seus segmentos tem dele e de suas partes.

Outro modo possível de análise considera-o como forma espacial em suas conexões com estrutura social, processos e funções urbanas (CORREA, 1999, p. 6)

Os ciclos de urbanização do Vale do Paraíba e por conseguinte de Taubaté, trouxeram a questão da centralidade e da segregação dos espaços urbanos, ligados as questões das transformações econômicas e sociais que se operaram na transição de uma sociedade rural para uma sociedade urbana.

Dessa forma, a abordagem desse trabalho considera a cidade como espaço urbano e sua forma espacial e suas conexões com a estrutura social, processos e funções urbanas, numa visão também conhecida como ecologia humana que foi amplamente debatida pela Escola de Chicago, onde conforme Correa (1999), os conceitos de centralização, descentralização e segregação, foram desenvolvidos.

A cidade fragmentada e articulada é o ponto de convergência para os estudos intraurbanos de Villaça (2007), base deste trabalho, que busca detectar os traços e movimentos comuns das estruturas e seus elementos definidos como centro principal, subcentros, bairros residenciais segundo as classes sociais e as áreas industriais, considerando outras estruturas não territoriais como a econômica, política e ideológica.

A utilização de um modelo espacial para descrever as estruturas territoriais urbanas seguiu a metodologia utilizada por Villaça que entende que “o modelo de setores de Hoyt seja mais útil” para essa análise, “desde que não sejam superestimados” (VILLAÇA, 2007, p. 13).

Nos estudos sobre o espaço urbano diversos autores foram utilizados para a compreensão do fenômeno como Castells (1984), Harvey (1989 e 2005), Gottdierner (1993), Corrêa (1999 e 2001) e Villaça (2007), base deste trabalho, entre outros autores.

2.1 AS ABORDAGENS DO ESPAÇO URBANO

Os estudos sobre a cidade ou do espaço urbano podem ser compreendidos por diversas abordagens conforme aponta Corrêa (1999). Trata-se do estudo da

cidade, que comporta análises sobre sua organização física, das ocupações que ali se desenvolvem e da cultura que se forma.

Segundo Corrêa (1999, p.7), “Este complexo conjunto de usos da terra é, na realidade, a organização espacial da cidade, ou, simplesmente, o espaço urbano, que aparece assim como espaço fragmentado”.

O espaço fragmentado da cidade capitalista é também articulado e é um reflexo social que mantém relações espaciais com cada parte desse conjunto em intensidades variáveis.

Eis o que é o espaço urbano: fragmentado e articulado, reflexo e condicionante social, um conjunto de símbolos e campo de lutas. É assim a própria sociedade em uma das suas dimensões, aquela mais aparente, materializada nas formas espaciais. (CORRÊA, 1999, p. 9)

É na cidade moderna, produto da economia de mercado, local de acumulação de capital e de reprodução de força de trabalho que os processos sociais produzem sua organização espacial, que se caracteriza pelo uso da terra.

Os processos sociais produzem a forma, o movimento e o conteúdo sobre o espaço urbano e o uso diferenciado da terra organiza o espaço que pode ser diferenciado pelas áreas centrais, áreas industriais e áreas residenciais diversas.

Entre os processos sociais e a organização espacial perpassa um conjunto de forças que atuam para que surjam os processos espaciais e estes atuem sobre o espaço urbano por meio de atores que são os proprietários dos meios de produção, os proprietários de terras, as empresas imobiliárias e de construção, associadas ou não ao grande capital, e o Estado, como aponta CORRÊA (2001).

Os processos espaciais foram objetos de estudos dos economistas, sociólogos e geógrafos, mas foi com a Escola de Chicago, na primeira metade do século XX, que o processo espacial foi caracterizado como: centralização; descentralização; coesão; segregação; invasão-sucessão e inércia.

É na virada do século XIX para o XX que uma nova concepção sobre o pensamento urbano vai se formar, trazendo uma corrente teórica chamada de “Ecologia Urbana”, que se utiliza das correlações entre os padrões ecológicos e processos sociais, entendendo-se “ecologia humana como um estudo das relações espaciais e temporais dos seres humanos quando são afetados pelas forças seletivas, distributivas e acomodativas do meio ambiente.” (McKENZIE *apud* GOTTDIENER, 1993, p.36)

O enfoque ecológico do espaço passa a englobar os suportes teóricos da sociologia, economia e geografia urbanas, acrescidos de uma analogia biológica entre a estrutura da sociedade e a das formas de vida, sendo amplamente discutida pela Escola de Chicago.

Segundo Corrêa (1999), trata-se da tentativa de transposição dos princípios básicos da ecologia vegetal para o urbano: competição, em razão da luta pela sobrevivência; dominação, dos mais adaptados ao meio ambiente; e sucessão, substituição de um grupo por outro no espaço.

Para Villaça (2007) a grande contribuição da Escola de Chicago foi a visão articulada e de conjunto sobre a cidade e sobre a articulação entre suas várias áreas funcionais, ou seja, sobre a estrutura intraurbana.

2.1.1 A Escola de Chicago

A Escola de Chicago foi inaugurada em 1892 na cidade de maior índice de crescimento da época a partir de doações de batistas liderados por John Rockefeller.

Os principais teóricos da primeira Escola de Chicago foram Robert Park, Roderick D. McKenzie e W. Burgess, que vinculavam o comportamento humano à competição econômica e a ordem social ao desdobramento espacial da divisão do trabalho. Nessa perspectiva equiparavam a sociologia urbana a ecologia, que segundo Gottdiener, com

(...) três asserções teóricas: a eficácia da analogia biológica, o emprego de princípios darwianos sociais para explicar o comportamento humano e a relegação de valores simbólicos ao campo da psicologia social por serem secundários para o primado da competição econômica (GOTTDIENER, 1993, p. 39).

A obra da primeira Escola de Chicago sobre a relação entre organização social e espaço “culmina, no modelo da zona concêntrica criado por Burgess” (GOTTDIENER, 1993, p.42), corroborado pelas idéias de Park e Mckenzie, entre outros.

Para Burgess a noção de centralidade era essencial, o centro da cidade, por sua posição como resultado de um processo histórico de aglomeração, dominava a

competição espacial em torno do centro da cidade, impelida por impulsos biogênicos.

(...) a cidade crescia de dentro para fora, num processo dual de aglomeração central e descentralização comercial, à medida que surgiam novos negócios tanto em áreas marginais quanto no distrito comercial central, a fim de satisfazer as necessidades das atividades funcionalmente diferenciadas em toda a região em expansão (GOTTDIENER, 1993, p.40)

O modelo concêntrico de Burgess corrobora com a teoria ecológica do espaço urbano defendida pela Escola de Chicago do pré-guerra e das idéias de Park e Mackenzie, mas ainda nos anos de 1930, foi criticada pelo fato de não considerar a importância dos valores culturais sobre as localizações e sua dependência da competição econômica como critério predominante em interação social. (GOTTDIENER, 1993, p.43)

O pensamento da Escola de Chicago sofre modificações quanto a ecologia urbana, após a Segunda Guerra Mundial. Se antes adotava padrões sociobiogênicos e behavioristas para explicar os padrões espaciais, afirma Gottdiener (1993), no Pós Guerra adota uma visão sistêmica, pela conjunção de forças sociais básicas de ajustamento da sociedade ao meio ambiente e de fatores econômicos.

2.1.2 O modelo concêntrico de Burgess

O modelo concêntrico de Burgess compreende o crescimento da cidade a partir de uma zona central e da hierarquização das localizações. Anéis concêntricos representariam as atividades industriais e comerciais exercidas junto ao centro e sucessivamente anéis representando as classes menos favorecidas até as classes de mais alta renda que estariam representadas pelo anel mais afastado em relação ao centro e das áreas industriais.

Para Burgess, o ponto central correspondente ao centro comercial de negócios, também conhecido como *core*, o coração das atividades comerciais e administrativas e com acesso facilitado pelos transportes. Circundando esse primeiro anel, a segunda área, chamada zona de transição corresponde a uma região de uso complexo do solo, porém degradada, em função da espera de uma reurbanização

pelos proprietários dos casarios abandonados que os subdividiam em cômodos, atraindo uma população de pobres, mendigos, imigrantes recém chegados, como explica Gottdiener (1993).

Para Harvey (1976) “a zona de transição é na verdade um fenômeno de desvalorização do ambiente construído, considerada parte necessária do processo capitalista do crescimento urbano”. (HARVEY, 1976, *apud* GOTTDIENER, 1993, p. 41),

As residências operárias estariam representadas no terceiro anel, o quarto anel representa a zona residencial e o quinto anel, trata-se dos subúrbios ocupados pelas elites, mas dotado de fácil acesso ao centro.

Uma terceira área é habitada pelos trabalhadores da indústria que fugiram da área de deterioração, mas que desejam viver dentro de um domínio que proporcione acesso cômodo ao trabalho. Além dessa zona fica a área “residencial” dos edifícios de apartamento de alta classe ou distritos “restritos” exclusivos de residências pequenas. Além dos limites da cidade, localiza-se a zona de *commuter* – áreas suburbanas, ou cidade-satélite -, dentro de um trajeto de trinta a sessenta minutos do distrito comercial central (BURGESS *apud* GOTTDIENER, 1993, p.41).

O modelo concêntrico de Burgess tenta explicar as relações de dominação econômica ocorridas entre as diferentes classes sociais e das atividades econômicas que competem entre si por localizações urbanas que lhe sejam mais vantajosas, dentro dos processos ecológicos da primeira Escola de Chicago difundidos por Mckenzie e Park, explicavam a distribuição espacial em formulações ecológicas, derivadas da competição biogênica pela terra.

Mackenzie acrescentava processos biológicos, como o “ciclo de estrutura interna”, composto de invasão, competição, sucessão e acomodação – isto é, um ciclo de competição, entre populações de organismos vivos, por localização espacial (GOTTDIENER, 1993, p.39).

As observações do modelo proposto por Burgess se dão em face ao crescimento econômico da cidade e do aumento da população urbana, que busca neste processo social se acomodar de forma a encontrar um menor custo de deslocamento para as áreas de trabalho, consumo e lazer, o que é igual a dizer, o menor custo financeiro e de tempo no deslocamento para a área central. Assim, as áreas próximas ao centro tendem a ter um maior valor por permitirem acesso facilitado ao CDB (*Central District Business*), neste processo ocorre o afastamento para as áreas mais distantes da população de menor renda.

Teóricos da Escola de Chicago iniciaram suas críticas ao modelo de Burgess e ao pensamento de Park e Mackenzie, nos anos 30, entre eles Homer Hoyt, principalmente no tocante a falta do reconhecimento do importante papel exercido pelos valores culturais na determinação de decisões sobre localização e da influência desta sobre a competição econômica.

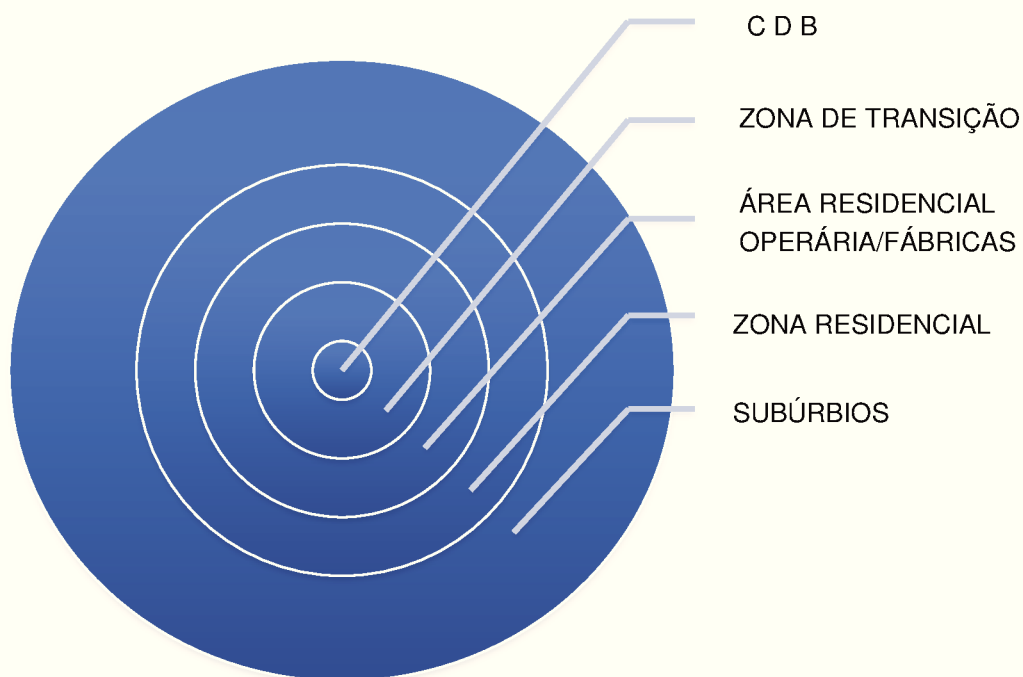


Figura1 - O modelo de Burgess

2.1.3 Villaça e o modelo de setor de Homer Hoyt

Homer Hoyt foi um dos críticos ao pensamento da primeira Escola de Chicago, embora pertencesse a ela.

Ao elaborar o seu modelo de setores em 1933, acrescentou a mobilidade como um dos fatores a ser considerado para demonstrar a expansão das cidades.

Partindo dessa observação Hoyt acredita que a cidade cresce por setores e não em círculos concêntricos como entendia Burgess. Considerava ainda que as elites se concentrariam num determinado setor em relação ao centro e os demais setores como as indústrias, a população operária, os de menor renda, estariam representados em setores eqüidistantes do setor da elite.

As elites ocupam as áreas com melhor infraestrutura, enquanto as classes mais baixas ocupam os entornos das zonas fabris. Hoyt, diferentemente de Burgess, entende que os padrões de crescimento das cidades levam em conta os valores imobiliários e o transporte.

Segundo Villaça (2007), o modelo de Hoyt reduz o espaço metropolitano a seus elementos mais fundamentais e exagera na segregação e na simplificação das formas. Ao mesmo tempo Villaça concorda com que as direções de expansão urbana partem da hipótese de que seu crescimento é altamente influenciado pelas vias – rodovias e ferrovias – regionais, para tanto se utiliza da expressão “setor de círculo”, numa referencia a teoria de Hoyt.

Para Hoyt (1959), o crescimento das cidades torna as áreas pouco valorizadas em áreas valorizadas e neste processo as classes mais privilegiadas passam a ocupá-las retirando os moradores anteriores que não suportam a pressão econômica, para áreas mais distantes do centro. Conforme Carrasco (2003) a reorganização social proporcionada pelo crescimento urbano segue os seguintes padrões indicados por Hoyt:

- as áreas residenciais tendem a se situar ao longo das principais vias de trânsito de acesso ao centro, com as residências de alto nível ocupando as áreas privilegiadas;
- o crescimento urbano ocorre por um processo de substituição residencial baseado nos preços dos imóveis, sendo as residências de alto nível a maior força propulsora desse processo e sua influência decisiva na orientação desse crescimento;
- os novos empreendimentos econômicos “empurrarão”, ao longo do tempo, as residências de alto nível, que tenderão a seguir em uma mesma direção, expandindo as áreas de habitações de pessoas de melhores rendas;
- as áreas de residências de nível mais baixo ocuparão regiões menos valorizadas e preferencialmente próximas dos locais de trabalho.

MODELO DE HOYT

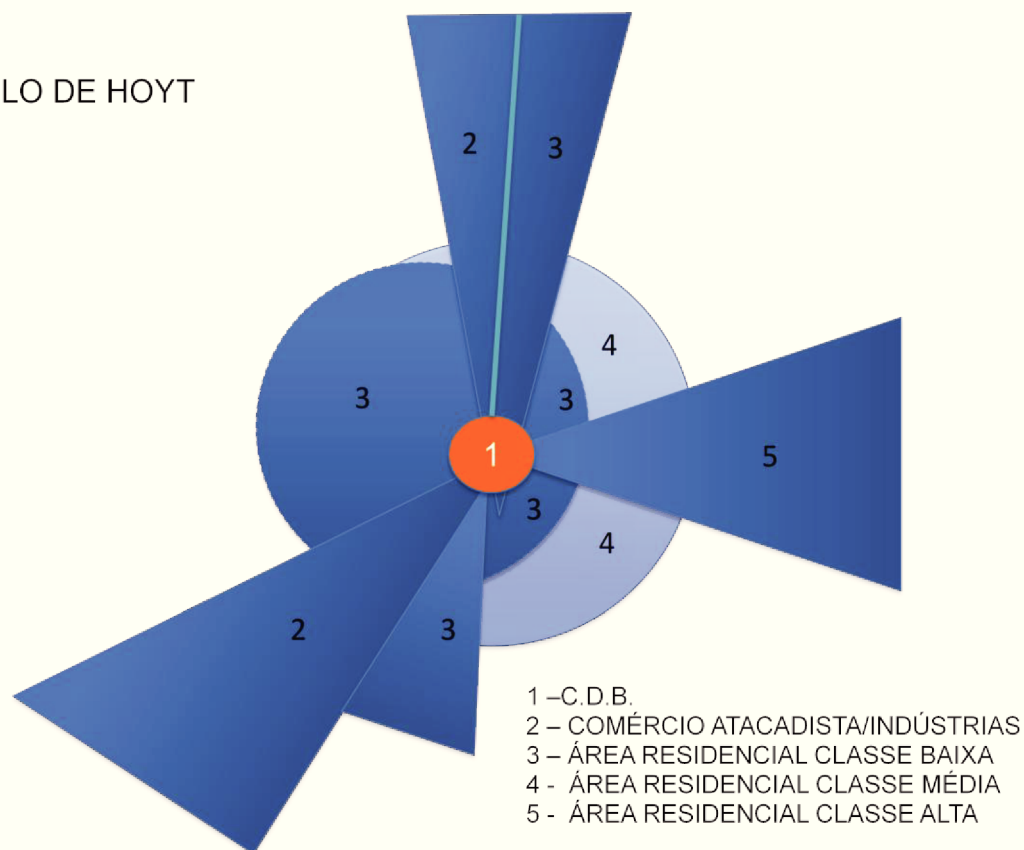


Figura 2 - Modelo de Hoyt.

A escolha do Modelo de Setores de Hoyt no trabalho de Villaça (2007) sobre espaço intraurbano se deve ao seu entendimento sobre a estruturação espacial básica da metrópole brasileira, que para ele “tende a se realizar segundo setores de círculos concêntricos”, com a seguinte observação:

(...) de que bairros residenciais de alta renda “andam” ou “deslocam-se” sempre na mesma direção. Dessa maneira formam evidentemente, um setor, e não uma coroa de círculo (VILLAÇA, 2007, p. 153).

O sentido radial que formam os setores corresponde a necessidade de acesso ao centro da cidade e o “peso espacial” ao qual ele se refere são as atividades de moradia, comércio e indústria, o que segundo seu entendimento “quanto mais restrita espacialmente a atividade, maior a sua tendência de se concentrar num setor”. (VILLAÇA, 2007, p. 153)

Dessa maneira as áreas de residências de classe média e abaixo da média e do conjunto de pequenas indústrias, oficinas e comércio têm espacialmente um peso maior em relação às residências de alta classe ou das grandes indústrias.

Para Corrêa, “a lógica do modelo de Hoyt está na tendência auto-segregativa da população de alto status, que se expande ao longo de um eixo de circulação que corta as melhores áreas da cidade” (CORRÊA, 1999, p. 69) enquanto os demais grupos se estabelecem em relação a ela.

Os deslocamentos da burguesia por setores ocorrem devido ao enorme desequilíbrio existente entre as classes no Brasil, como observa Villaça (2007) e reafirma que se houvesse uma menor estratificação social nas metrópoles brasileiras a tendência seria de um modelo de círculos concêntricos devido a essa homogeneidade.

A cidade capitalista é o lugar privilegiado de ocorrência de uma série de processos sociais, o que gera formas e funções espaciais, dessas atividades materializadas, que se distribuem originando a organização espacial urbana.

2.1.4 O espaço urbano e a estrutura intraurbana

Os processos sociais e suas formas são sempre mediadas por forças que atuam por meio de seus agentes modeladores (Estado, promotores imobiliários, grandes proprietários, etc.), e que permitem localizações e re-localizações das atividades e da população na cidade.

Segundo Villaça (2007), para explicar as formas urbanas, como os bairros, as direções de crescimento, a forma da mancha urbana, a verticalização, densidade, é indispensável considerar as relações de determinado ponto ou conjunto de pontos, com todos os demais pontos do espaço urbano, portanto a localização se dá em relação a outros objetos ou conjunto de objetos, envolve ainda deslocamentos dos produtos e dos consumidores entre os locais de produção e de moradia.

Afirma ainda, que a localização também é um produto do trabalho, e ela que especifica o espaço intraurbano.

O estudo do espaço intraurbano parte dos estudos dos processos sócio espaciais, como aqueles ligados à urbanização e suas relações entre a industrialização e urbanização e ao desenvolvimento desigual, entretanto busca responder quais os efeitos das transformações espaciais sobre a esfera

socioeconômica, mais precisamente sobre a dialética que surge, uma vez que as transformações socioeconômicas também alteram a formação do espaço.

O estudo do espaço intraurbano é o estudo das cidades do ponto de vista das transformações que ocorrem a partir das mediações oriundas, do que Villaça (2007) chama de traços nacionais definidores da estrutura e do conflito de classe e pela dominação política e econômica que se reflete no espaço intraurbano propriamente dito.

Para se analisar a estrutura intraurbana é necessário perceber as localizações dos elementos da própria estrutura e das correlações entre eles e com os outros elementos ou parte deles, uma vez que estrutura quando se refere ao espaço urbano diz respeito à localização relativa dos elementos espaciais e suas relações, ou melhor, a relação dos centros de negócios, não só o principal, mas também o centro entendido, com das áreas residenciais segregadas e das áreas industriais.

Nos processos espaciais está presente um conjunto de forças que atua como mediador na entre o processo social e a organização espacial. Corrêa (2001).

A teoria das localidades centrais é importante porque ela trata de um tema relevante que é o da organização espacial da distribuição de bens e serviços, portanto, de um aspecto da produção e de sua projeção espacial, sendo assim, uma faceta da totalidade social (CORREA, 200, p. 17).

Os elementos estruturantes do espaço intraurbano são os centros ou a cidade central, a polinucleação e as periferias esparsas, as áreas de comércio e de serviços dotadas de condições e de deslocamento dos seres humanos, tanto como portador de mercadoria “força de trabalho”, ou como consumidor, elementos estruturantes deste espaço. (Andrade, 2007)

Segundo Villaça (2001) a distinção relevante entre espaço intraurbano e espaço regional é que embora em ambos os casos o poder estruturador desses espaços decorra do deslocamento de matéria e do ser humano,

(...) o espaço intraurbano é fundamentalmente estruturado pelas condições de deslocamento do ser humano, seja enquanto portador da mercadoria força de trabalho – como no deslocamento casa/trabalho -, seja enquanto consumidor – reprodução da força de trabalho, deslocamento casa/compra, casa/lazer, escola, etc(VILLAÇA, 2001, p. 20).

Afirma ainda que o enorme poder estruturador dos centros urbanos se dá em torno das áreas comerciais e de serviços, ressaltando que as cidades industriais, são as que geram o maior numero de viagens (deslocamentos), reunindo tanto a força de trabalho quanto o consumidor.

Ressalte-se que o espaço intraurbano é dominado pelo deslocamento do ser humano, enquanto portador de mercadoria força de trabalho ou enquanto consumidor.

Para Harvey (2005) o espaço é atributo material de todos os valores de uso e a produção de mercadorias converte os valores de uso em valores de uso sociais.

O trabalho concreto e útil produz valores de uso e ele necessita de integração espacial para se intercambiar através de mercadorias. Neste processo, o capital se move também como mercadoria dinheiro e a circulação do capital a juros desempenha um papel hegemônico neste sistema, pois ele transforma, cria, sustenta e ressuscita certas infra-estruturas em detrimento de outras. Além disto, o capital produz e reproduz seu ambiente social e físico e as crises econômicas de efeitos devastadores em vários países são reflexos da extrema volatilidade desse sistema (HARVEY, 2005, p 143).

Assim, têm-se dois espaços: o dos objetos em si (produzidos ou não pelo trabalho humano) e aqueles determinados pelos locais onde são produzidos e consumidos.

A localização se define em relação a outros objetos ou conjunto de objetos. Localização urbana: é aquela na qual as relações só existem por um tipo particular de contato, aquele que envolve deslocamentos dos produtos e dos consumidores entre os locais de moradia e os de produção de consumo.

Para Villaça, para o exercício do trabalho ou para a reprodução da força de trabalho, a localização urbana é determinada por dois atributos:

- a) rede de infra-estrutura: vias, redes de água, esgotos, pavimentação, energia;
- b) possibilidade de transporte de produtos de um ponto a outro, de deslocamento de pessoas e de comunicação, mas o deslocamento de pessoas é o que dominará a estruturação do espaço intraurbano, produzindo localizações.

Os produtos específicos resultantes da produção do espaço intraurbano, não são as ruas, praças, edifícios, mas sim as localizações, referindo-se as relações entre um ponto do território urbano e os demais.

A produção dos objetos urbanos só pode ser entendida e explicada se forem consideradas suas localizações, que é também um produto do trabalho humano, que especifica o espaço intra-urbano.

O espaço é a síntese, sempre provisória, entre o conteúdo social e as formas espaciais, segundo Santos (2012) e a produção do espaço urbano é o produto social, dado por uma série de interesses e ideologias que se imbricam para sua formação.

O espaço urbano capitalista – fragmentado, articulado, reflexo, condicionante social cheio de símbolos e campo de lutas, é um produto social, resultado de ações acumuladas através do tempo, e engendradas por agentes que produzem e consomem espaço (CORRÊA, 1999, p. 11).

Ainda segundo Corrêa (1999, p.36), “os processos espaciais são responsáveis imediatos pela organização espacial desigual e mutável da cidade capitalista” e podem ser analisados segundo os estudos da Escola de Chicago que observou as formas e os processos espaciais de centralização; descentralização; coesão; segregação; invasão-sucessão; e inércia.

Segundo Corrêa (2001) entende-se por área central a área onde se concentra as principais atividades comerciais e de serviços, bem como os terminais de transporte interurbanos e intraurbanos.

A formação da chamada “área central” remonta uma fase pré – capitalista ou mesmo mercantilista, quando as cidades passam a ter ligações exteriores e ligações com fluxos de capitais, mercadorias, pessoas e idéias.

Importante observar o papel da ferrovia e dos seus terminais no tocante a sua localização, posto que próximos a estes terminais, vão se localizar grande parte das atividades comerciais e de serviços, além de depósitos, escritórios, indústrias, gerando uma dinâmica própria da centralidade onde se verifica um melhor acesso ao mercado consumidor e das fontes de matérias-primas

Já a descentralização está associada ao crescimento da cidade tanto demográfica como espacialmente, aumentando a distância da área central, podendo ocorrer de forma espontânea ou planejada.

Observa-se que se nas áreas centrais o valor da terra aumenta devido a acessibilidade, na descentralização ocorre o oposto; os fatores que atraem são justamente o preço baixo da terra não ocupada e seus impostos (CORRÊA, 2001, p. 126).

Os processos de coesão ou de economias de aglomeração, que segundo Corrêa (2001) são conjuntos de atividades espacialmente coesas que geram áreas especializadas tanto no interior do centro de negócios como nos distritos varejistas, atacadista e financeiro e também em áreas não centrais. Portanto estão relacionadas com os processos espaciais de centralização e descentralização, criando áreas especializadas.

No caso dos processos de segregação o fenômeno está relacionado com a questão residencial e a força de trabalho. A segregação é o processo de organização espacial que gera áreas de forte homogeneidade social interna e de fortes disparidades sociais entre elas. Diferenciação pode ser residencial, segundo grupos, ou de diferencial de renda real.

A segregação parece constituir-se em uma “projeção espacial do processo de estruturação de classes, sua reprodução, e a produção de residências na sociedade capitalista”, como afirma Corrêa. (CORRÊA, 2001, p. 132)

A Invasão – Sucessão está associada à questão residencial e pode afetar o setor terciário e o setor industrial.

Tal processo foi empiricamente estudado pela Ecologia Humana, verificou-se que bairros são habitados por determinada classe social durante um tempo e posteriormente há uma invasão por parte de outra classe social, de modo geral, inferior àquela.

Na realidade se observa que grupos de alta renda deixam suas residências em busca de novas áreas e que muitas vezes ocorre a invasão por parte de outros grupos pertencentes a outras classes com renda inferior. Uma possível explicação pode ser pelo fato da necessidade de se manter o processo de produção de residências para as classes altas, o que remunera melhor o capital imobiliário.

A dinâmica espacial da segregação gerou o que a Escola de Chicago chamava de “zona de transição”, área de obsolescência em torno do núcleo central, também chamada de “zona periférica do centro”.

Vale ressaltar que essa denominação de “zona de transição” estava sustentada pela idéia de que os imóveis próximos a zona central, seriam substituídos por prédios comerciais e eram alugados aos imigrantes, ganhando rápida deterioração.

Já a inércia ocorre quando certos usos da terra permanecem em certos locais, apesar das causas que justificaram a sua localização terem cessado de atuar.

2.2 FERROVIA E MODERNIDADE NO BRASIL

2.2.1 O Império e as ferrovias

A noção de modernidade no Brasil se confunde com o início das ferrovias. No entanto, antes da construção das primeiras ferrovias, pode-se dizer que o estilo de vida da Europa chegava ao Brasil Imperial por via das Exposições Universais.

Foi nas exposições universais do início do século XIX que o Brasil participou com o incentivo da monarquia, que houve o primeiro contato dos brasileiros com a ferrovia e o deslumbre proporcionado pelo transporte mecânico. Para estas exposições o Brasil levou informações sobre os potenciais para o desenvolvimento industrial da colônia, trazendo o que de mais moderno havia para o gosto burguês e para a necessidade de circulação de mercadorias. (cf. Hardman, 2005)

As novas técnicas aliadas às novas formas de construir, tão ao gosto dos modernos europeus, como por exemplo, a utilização do ferro e vidro, iria encontrar terras férteis em solo brasileiro. A ferrovia seria a grande metáfora dessa modernidade.

Com o início das construções ferroviárias um novo estilo de vida era anunciado pelo apito e pelos vapores. Prenunciavam-se os tempos e a atmosfera do progresso.

Mas até haver de fato uma ferrovia no Brasil muitas tentativas frustradas ocorreram, para finalmente, como afirma Saes (1981) no período do Império o governo brasileiro promulgou a primeira lei de concessão de privilégios para construir linhas para ligar o Rio de Janeiro às capitais das Províncias da Bahia, Minas Gerais e Rio Grande do Sul.

A lei de concessões de 31 de outubro de 1835 autorizava a concessão com privilégio de 40 anos para as companhias que construíssem linhas férreas do Rio de Janeiro às capitais, mas foi com a promulgação da Lei nº 641 de 26.06.1852, após 30 anos da Independência do Brasil que estabelecia a garantia de 5% de juros sobre o capital em pregado nas construções das estradas, outros privilégios como isenção de impostos na importação de materiais para estrada de ferro e das 5 léguas para

cada lado da linha, impedindo o estabelecimento de outras empresas nesta área. (Saes, 1981).

Assim, em 1854, depois de várias tentativas foram inaugurados os primeiros 14.5 km da ferrovia Mauá. Este sistema de privilégios se estendeu até o início do século XX.

2.2.2 Ferrovias em São Paulo

A construção de ferrovias só ganhou espaço e consolidou-se no Brasil com a cafeicultura em São Paulo, a partir das últimas décadas do século XIX. A primeira e mais importante foi a São Paulo Railway, ou Santos – Jundiaí, inaugurada em 1867.

Confiada a empreendedores ingleses que tiveram o monopólio por 100 anos, o acesso ao porto de Santos proporcionou o deslocamento a drástica alteração do eixo econômico brasileiro. O porto de Santos e a cidade de São Paulo passaram a condição de comando das exportações e importações, antes processadas pela capital do Império, a cidade e o porto do Rio de Janeiro. São Paulo emergiu graças à ferrovia e à cafeicultura como uma cidade moderna, cuja estação ferroviária, a Estação da Luz, será o novo pólo irradiador das transformações urbanas radicais pelas quais passou.

Um sistema ferroviário se estendeu a partir de São Paulo em todas as direções pelo interior, acompanhando ou antecedendo os cafezais. Saes vale-se de Caio Prado Junior para caracterizar o sistema ferroviário paulista:

A rede de estrada de ferro paulistas, bem como a de rodagem, desenha-se na carta de S. Paulo 'como uma vasta mão espalmada' para repetir a expressão feliz que Teodoro Sampaio empregou quando se referiu ao predecessores destas vias modernas na antiga capitania. Para nordeste, servindo o Vale do Paraíba, é a Central do Brasil, para a zona de Atibaia e Bragança, a Bragantina; para NNO, percorrendo a faixa que fica ao norte do Tietê, e onde se concentra a maior população e riqueza do Estado, as Companhias Paulista e Mojiana; entre o Tietê e o Aguapeí, a Noroeste do Brasil (...) entre este último rio e o do Peixe, a chamada Alta Paulista, (...); e finalmente, entre o Peixe e o Paranapanema, a Sorocabana (SAES, 1981, p. 26-27).

Este fato coloca o Vale do Paraíba entre as primeiras regiões de São Paulo a experimentarem as vertiginosas experiências da modernidade, proporcionadas pelas ferrovias.

2.2.3 Ferrovia D. Pedro II

A construção da Estrada de Ferro D. Pedro II, já faz parte da segunda fase ferroviária.

Foram várias tentativas para a efetivação da construção de uma ferrovia que ligasse o Rio de Janeiro a São Paulo, realizadas entre 1838 até 1853, todas sem êxito, somente após o Decreto nº 1598 de 9 de maio de 1855, foi que as concessões foram autorizadas a serem feitas diretamente por uma companhia organizada na Corte.

Adolpho Augusto Pinto, autor do livro História das Viações Públicas de São Paulo (1903), também relata o fato de que após várias tentativas de concessão, inclusive com a transferência para Londres como lugar para se fazer a concorrência, decide o Governo Imperial, por Decreto de nº 1598 de 9 de maio de 1855, firmar que as concessões autorizadas fossem organizadas por companhias da Corte, nomeando uma comissão de cinco membros, o Visconde do Rio Bonito, Dr. Caetano Furquim de Almeida, João Baptista da Fonseca, José Carlos Mayrink e Militão Máximo de Souza.

A comissão deveria se ajustar com as condições anteriormente firmadas em Londres com uma empresa de nome E. Price, ou seja, embora houvesse uma comissão da Corte, esta estaria atrelada aos comandos para a construção de uma empresa inglesa, o que foi aceito e cumprido por todos os integrantes, surgindo assim a Companhia de Estrada de Ferro D. Pedro II.

O contrato, que traz a data de 10 de maio de 1855, além de outros favores da à companhia o privilégio exclusivo por noventa anos para a construção, uso e gozo da estrada, que se denominaria D. Pedro II, e devia partir do ponto da cidade do Rio de Janeiro que fosse definitivamente adotado pelo Governo, dividir-se, no espaço que medeia entre a Serra do Mar e o Rio Parayba, em dois ramaes, um dos quais se dirigiria a povoação da Cachoeira, na Província de São Paulo; afiançava, durante o prazo de 33 anos o juro de 7% sobre o capital que fosse gasto bonafide, sendo 5% por conta do Governo Imperial e 2% por conta da Província do Rio de Janeiro, conforme

autorizará a lei provincial nº 714 de 18 de outubro de 1854; estabelecia também o privilégio da zona marginal na extensão de cinco léguas (PINTO, 1903, p. 30).

A ferrovia era composta por várias seções que ligavam o Rio de Janeiro a Minas Gerais e São Paulo, se interligando a outros ramais.

Em maio de 1877 a E. F. D. Pedro II chega a Cachoeira na província de São Paulo, sendo denominada como a quarta seção ou ramal de São Paulo, com as seguintes estações: Vargem Alegre, Pinheiros, Volta Redonda, Barra Mansa, Pombal, Divisa, Rezende, Campo Belo, Itatiaia, Boa-Vista, Queluz, Lavrinhas e Cachoeira.

Em Cachoeira, já havia sido implantada desde 1875, a Estrada de Ferro do Norte, ou também chamada de Estrada de Ferro São Paulo ao Rio de Janeiro.

Fato curioso era que para se continuar a viagem a partir de Cachoeira, tanto para São Paulo, quanto para o Rio de Janeiro, era preciso fazer a baldeação de trem, em virtude das diferentes medidas das bitolas utilizadas para a construção de cada uma delas.

Com o advento da República em 1889, a ferrovia passa a se chamar Estrada de Ferro Central do Brasil.

2.2.4 Taubaté: modernidade e ferrovia

Apesar de a ferrovia representar o que de mais moderno existia na Europa do final do século XIX, no momento em que se iniciou a construção da Estrada de Ferro D. Pedro II, o Brasil ainda era um país onde imperava a escravidão.

O café, que se expandiu a partir do Rio de Janeiro ainda no final do século do século XVIII, atingiu as terras dos municípios que hoje formam o Vale do Histórico nas primeiras décadas do século XIX.

Essa região que hoje congrega os municípios de Areias, Silveiras, São José do Barreiro, Arapeí e Bananal foi a pioneira no plantio de café em, e não por acaso, para lá dirigiram-se os primeiros esforços para a construção de uma ferrovia para escoar a produção cafeeira.

No entanto, devido a fatores físicos, o relevo acidentado dessa primeira região produtora de café, não possível contemplá-la, fato que levou a organização dos cafeicultores da região para a construção de um ramal que ligou Bananal a Barra Mansa, a partir daí ao porto do Rio de Janeiro. Outro aspecto importante é que a escravidão, base da produção cafeeira no Vale Histórico, foi abolida em 1888, quando também estava exaurida a fertilidade do solo, devido a falta de técnicas adequadas ao plantio de café.

Importantes autores que abordaram o tema da ferrovia na cidade de Taubaté, como Souto (2001), Muller (1969), entendem que a ferrovia pouco favoreceu ao café em Taubaté, mas foi elemento preponderante na instalação das indústrias, e da expansão urbana.

No último quartel do século, a cidade foi tomada de grande surto de crescimento e progresso. O espaço urbano passa por fase de expansão, especialmente em direção ao N., na direção dos trilhos da Estrada de Ferro Central do Brasil, e ao SO, acompanhando as vias de saída para a capital e para o litoral, ao mesmo tempo que iam sendo preenchidos os espaços ainda vazios dentro do antigo conjunto urbano. É nessa época que se instalam os serviços de abastecimento de água (1881), de telefone (1893), de bondes urbanos a tração animal (1884), bem como a ligação por bondes a vapor com Tremembé (1880). Começa a circular o primeiro jornal local, o *Progresso* (1861), depois substituído por três semanários (*Jornal de Taubaté*, o *Recreio* e o *17 de Agosto*, todos de 1883), enquanto o teatro São João exibia companhias líricas (MULLER, 1965, p.87).

O café migrou para outras regiões paulistas devido a inauguração do sistema Santos – Jundiaí, relegando o Vale do Paraíba a um segundo plano. Portanto, quando foi concluída a Estrada de Ferro D. Pedro II, 1877, a cafeicultura expandia-se para o denominando então “Oeste Paulista”, região de Campinas, Ribeirão Preto e Bauru devido a expansão da malha ferroviária.

3 PROPOSIÇÃO

Parte-se da premissa de que a implantação da ferrovia e da Estação ferroviária alteraram sobremaneira o modo de vida da cidade de Taubaté e redirecionaram a crescimento da área urbana, por ser um dos vetores de indução de novas atividades econômicas, principalmente a indústria.

O trabalho tem como escopo demonstrar por meio de modelos gráficos e da cartografia temática a interpretação de desse processo de expansão do tecido urbano.

Os índices coletados sobre as atividades econômicas, a dinâmica demográfica e os usos e depois zoneamento da cidade permitem observar que durante o Período estudado de 1877 a 1951 a área urbana expandiu-se polarizada pela estação e linha estabelecida pela ferrovia, seja pela implantação das indústrias seja pelas vilas operárias e pelos novos bairros

De acordo com a proposta dos autores escolhidos para orientar esta pesquisa, pode-se observar que a partir a nova centralidade que é a ferrovia, houve o desenvolvimento da cidade de forma desigual, gerando áreas de segregação e outras de maior coesão.

A visualização destes aspectos é a proposta do trabalho, baseando-se nos modelos de setores de desenvolvimento urbano de Hoyt.

4 MÉTODO

A pesquisa iniciou-se com a leitura dos principais autores que relacionam a organização do espaço urbano em função de centralidades, bem como dos os processos sociais urbanos.

A coleta de dados, numa etapa posterior, se deu por meio de uma pesquisa documental objetivando a análise de dados quantitativos e qualitativos.

A presente pesquisa é do tipo documental e consiste na identificação das características do fenômeno urbano e da sua estrutura a partir de uma seleção de variáveis, tendo por objetivo a construção mapas e modelos gráficos que o representem e assim, permitam a análise do fenômeno estudado.

Para tanto, foram levantados dados sobre Taubaté no tocante a população, e sua conformação territorial, dentro do período de estudo, para que com base nesses dados pudesse ser realizada a interpretação necessária para a construção do modelos de expansão urbana, baseado no Modelo de Setores de Hoyt.

Os modelos permitem descrever e interpretar os fenômenos a partir da observação e controle das variáveis que o representam.

Estudos sobre as cidades da região valeparaibana como o *Fato Urbano na Bacia do Rio Paraíba do Sul* de Nice Lecocq Muller (1969) destacam a importância dos caminhos como elemento estruturador da rede formada pelas cidades e principalmente na organização do traçado urbano. No caso de Taubaté a estrutura original do tecido urbano sofreu impacto de grande importância devido à construção da ferrovia.

A importância da ferrovia no desenvolvimento das cidades é tema de estudos de inúmeros autores, destacam-se entre eles Pinto (1903); Muller (1969); Saes (1981); Hardmann (1988); Ricci (2006), aqui utilizados.

Sobre os estudos de planejamento urbano utilizou-se entre os autores que tratam do tema, Burgess, Hoyt (1959), Castells (1984), Gottdiener (1993), Villaça (2001), Santos (2006), Dallabrida (2008), entre outros.

Para se compreender os processos de desenvolvimento ocorridos na cidade de Taubaté e a dinâmica da organização do urbano os processos que implicaram na sua expansão. Destaca-se ai implantação da ferrovia1877 e de sua estação, foi feito um breve relato do surgimento da ferrovia no Brasil no período do Império, da

ferrovia em São Paulo e no Vale do Paraíba, especificamente em Taubaté e suas implicações nas transformações urbanas.

Para estudos de expansão urbana, foi necessário compreender a história de Taubaté, sua posição estratégica entre São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais, o que permitiu uma primeira análise de acordo com Flávio Villaça sobre os estudos do espaço intraurbano.

Foi elaborado um modelo, baseado no Modelo de Setores de Hoyt, utilizado por Villaça. Para tanto se utilizou da cartografia disponível para se compreender a formação de Taubaté e seu desenvolvimento, além da bibliografia que corroboram com os dados coletados nas instituições públicas, arquivos e sites.

Após o levantamento inicial dos dados históricos, foram coletados também dados atuais, bem como a cartografia para que se pudesse compreender os processos que implicaram na expansão da área urbana de Taubaté, especialmente no recorte temporal que interessa ao trabalho que é de 1877 a 1950.

Ao final, foi elaborado um modelo de desenvolvimento que pretende contribuir para a análise do processo de expansão dos usos e atividades urbanas de Taubaté a partir dos caminhos que são tratados como elementos estruturadores do espaço intraurbano. A análise histórica das transformações da área urbana permitiu identificar novas centralidades em relação ao centro original da cidade.

Para a construção do Modelo de Setores de Hoyt, foi determinada para cada período estudado a centralidade correspondente, a partir da historiografia, documentos cartográficos e, quando possível, documentos fotográficos. Utilizou-se também ilustrações e plantas de Taubaté disponíveis na bibliografia apontada. Foram redesenhados ou foram utilizados como ponto de partida para novas ilustrações. Com esses dados, mais os estudos de concentração de renda, foi elaborado o Modelo de Setores, indicando a direção do crescimento e de que maneira ele ocorre.

5 RESULTADOS E DISCUSSÃO

5.1 ÁREA DE REALIZAÇÃO



Figura 3 - Localização de Taubaté no Vale do Paraíba e Estado de São Paulo
Fonte: Google Maps

O trabalho foi realizado na cidade de Taubaté, município do Estado de São Paulo, Brasil, sede da 2ª sub-região da Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte, considerando-se para o estudo de expansão urbana, a área central delimitada num raio de 1.5 km a partir da Estação Ferroviária de Taubaté.

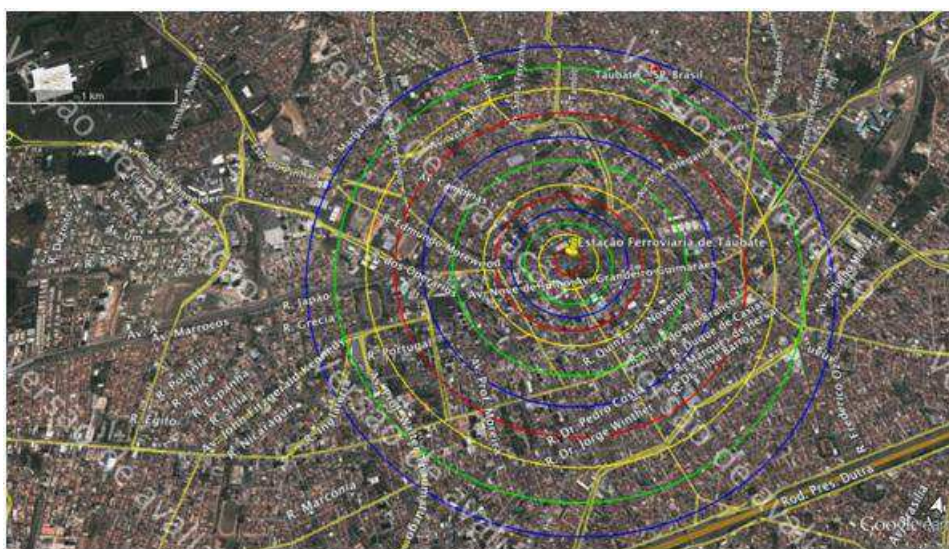


Figura 4 - Área de análise no município de Taubaté
Fonte: Google Earth Pro.

A população de Taubaté é de 278.686 habitantes, segundo os dados do IBGE em 2010, estimada em 2013 em 296.431.



Figura 5 - Localização de Taubaté no Vale do Paraíba e dados censitários
Fonte: IBGE, www.cidades.ibge.gov.br

5.2 ESPAÇO INTRAURBANO DE TAUBATÉ: PERIODIZAÇÃO

Os estudos da história da urbanização regional indicam que Taubaté tem peculiaridades no conjunto das cidades do Vale do Paraíba paulista que justificam sua eleição para uma análise do espaço intraurbano. Primeiro pelo seu caráter de núcleo irradiador e posse da região, portanto, de sede, uma espécie de modelo de colonização a ser seguido pelos povoadores paulistanos. Segundo, pela deliberada existência de um plano, um ordenamento, um arranjo dos espaços públicos e privados e a localização dos principais edifícios públicos e religiosos, desde o início da ocupação no século XVII.

A análise que aqui se empreenderá faz-se necessária para a compreensão das alterações relacionadas à centralidade e à segregação, que são aspectos determinantes da estruturação do espaço intraurbano na perspectiva apresentada por Villaça (2001).

É fundamental para a geração dos modelos baseado na teorização de Hoyt (1959) que representarão o fenômeno, a dinâmica dos processos de expansão urbana envolvendo extratos e classes sociais, a compreensão histórica da evolução das expansões da área urbana e a caracterização do traçado da cidade.

Para a compreensão e análise do processo de transformação do espaço urbano taubateano recorreremos à periodização utilizada pelos autores que se tornaram referência nos estudos regionais, presentes na *Revisão bibliográfica*, como Guisard (1938), Muller (1969), Martins (1973) e Ortiz (1996), entre outros.

No entanto, necessitou-se de criar balizas temporais internas, devido à importância de outras referências cronológicas para compreender a dinâmica dos usos e estruturação do tecido urbano. São marcos que assinalam modificações substanciais, rupturas ou surgimento de novos fenômenos que incidiram diretamente na organização do espaço urbano.

A seguir, depois da apresentação e análise da configuração da área urbana em cada período e suas fases, são apresentados os modelos baseados nas teorizações de Villaça (2001), Hoyt (1959), à caracterização morfológica de cada período histórico.

Muller distingue quatro grandes etapas para a compreensão do fato urbano no Vale do Paraíba: a primeira etapa do “devassamento (século XVII)”, a segunda seria a do “ciclo do ouro (século XVIII)”, a terceira corresponderia ao “ciclo do café (século XIX)” e a quarta fase seria a da “industrialização (século XX)”. (MULLER, 1969; pp. 12-13).

Definimos como periodização as seguintes etapas para se compreender a expansão da área urbana de Taubaté:

1. De 1645 a 1770: exploração e descobertas: ciclo do ouro: auge e decadência.

Essa primeira etapa abrange da formalização da Vila, construída desde 1636, até o final do ciclo do ouro para os taubateanos, que tem como referência a Guerra dos Emboabas. A produção das minas é exaurida 3 décadas depois, praticamente, no entanto, o que marcou as atividades econômicas e estrutura da cidade neste momento foi o fim da mineração, substituída pela dedicação à agricultura,

2. De 1770 a 1876: retorno a agricultura: a cana e a cafeicultura. Na segunda etapa abrange o período de consolidação das atividades agrícolas como atividades econômicas que mobilizaram investimentos em técnicas transformação do meio e mobilização de forças produtivas consideráveis. Trata dos reflexos urbanos de um economia rural buscando compreender as funções e as estruturas urbanas anteriores ao período da industrialização, quando tal configuração foi alterada, objeto de nossa análise.

3. De 1876 a 1951: a ferrovia e a industrialização.

A terceira etapa compreende urbanização proporcionada pela ferrovia e pela industrialização desde a construção da estrada de ferro ao ano de inauguração da Rodovia Presidente Dutra. Analisa-se o processo de expansão da área urbana a partir da implantação dos empreendimentos industriais, alinhados pela estrada de ferro, assim como os desdobramentos proporcionados pela Estrada Rio São Paulo (1928) e a Via Dutra, inaugurada em 1951.

4. De 1951 a 2014: a rodovia e a industrialização.

Etapa que compreende as transformações induzidas pela inauguração da BR 116, a rodovia Presidente Dutra que passou a ser uma referencia para a implantação de indústrias, moradia, comércio especializado e recentemente, consumo.

O texto e as ilustrações a seguir têm como objetivo apresentar as características do processo de urbanização e destacar os elementos estruturais do espaço resultante.

5.3 DE 1645 a 1770: POVOAMENTO E CICLO DO OURO.

O Vale do rio Paraíba foi visitado e explorado pelos portugueses desde a fundação da Vila de Piratininga em 1554. Tornou-se mais efetiva a sua incorporação

ao projeto civilizador lusitano duas ou três décadas depois, já na virada do século XVI.

De acordo com Martins (1973, p. 19) essa primeira etapa foi formada por duas fases: a da *exploração*, de (1580 a 1620) quando o Vale do Paraíba era uma área imediata à Vila de São Paulo, e, portanto, espaço de incursões em busca do ouro e de indígenas para serem escravizados; e a fase do *povoamento* (1620 a 1680) período da concessão das posses e ocupação do território implantação dos núcleos urbanos e rurais, portanto.

Em 1636 e 1639 foram expedidas as sesmarias, depois de longa demanda entre a Condessa de Vimieiro e o Conde de Monsanto pela faixa de terras que abrangia simplesmente São Vicente, Santos, São Paulo e Mogi. O Vale do Paraíba coube à Condessa de Vimieiro, herdeira de Martim Afonso de Souza. (MARTINS, 1973, p. 33)

A penetração dos portugueses, tal como descrita por Petrone (1995) no século XVI, orientou-se inicialmente pelos rios e pelos lugares acessíveis pelos caminhos usados pelos nativos. Nota-se no mapa abaixo, imagem que sintetiza os estudos de Petrone, um número significativo de núcleos ao longo do rio Tietê, a jusante e na direção de sua nascente.

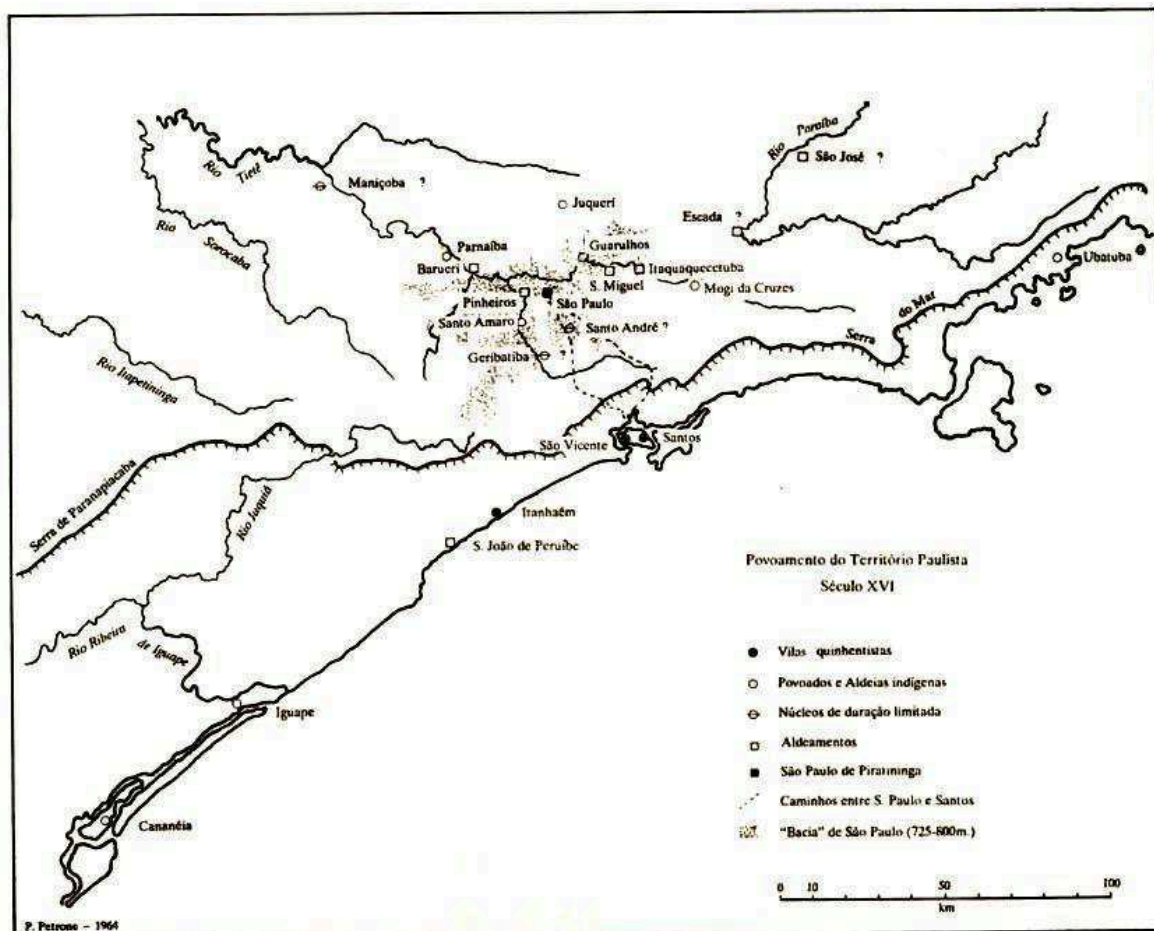


Figura 6 - Povoamento do território paulista XVI
 Fonte: PETRONE, 1995, p. 47

Pela nascente do rio Tietê chegava-se ao vale do rio Paraíba, nesse ponto foi construído um colégio e um templo jesuíta na Escada, que chegou a ser uma Freguesia, e São José dos Campos, que de acordo com o autor, era uma propriedade rural dos Jesuítas. (PETRONE, 1995, p. 122)

O Vale do Paraíba foi explorado por bandeiras ou percorrido por elas desde o início do ciclo do bandeirismo. Uma das primeiras referências é creditada a próprio Martim Afonso de Souza que mandou “explorar a bacia e o vale do Paraíba, até as encostas da Mantiqueira” (Benedito Calixto, *apud* MARTINS, 1973; p. 19). Passaram pelo vale Domingos Luis Grou em 1587, em direção ao Rio São Francisco; João de Souza Pereira, o “Botafogo”, que partiu de São Paulo em 1596, assim como André de Leão e Nicolau Barreto.

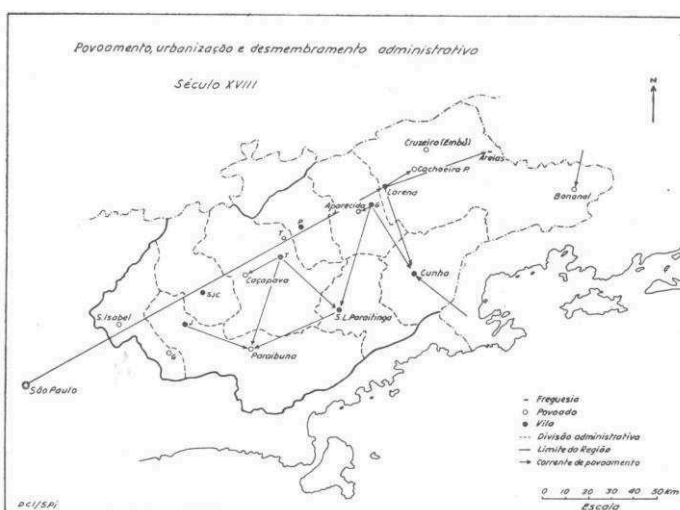
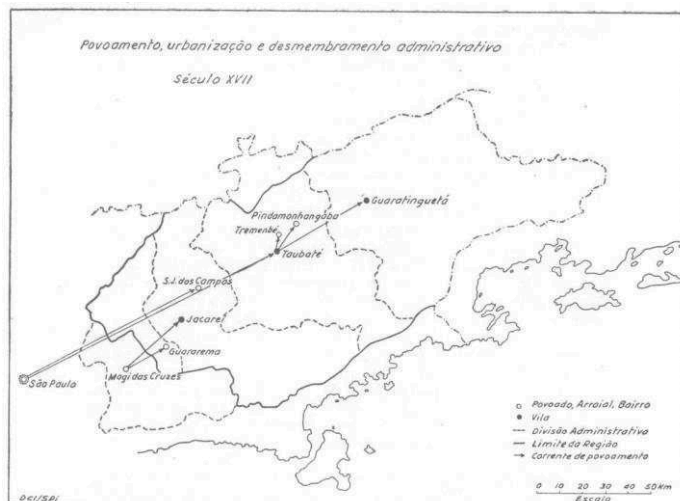


Figura 7 - O povoamento e urbanização do Vale do Paraíba
Fonte: Muller, 1969, p. 16, 18 e 37

Pode-se considerar que o ciclo apesador teve mais importância para a exploração da região do que as bandeiras que descobriram as minas pois “além de

dizimar suas tribos selvagens, deu condições para a sua exploração.” (MARTINS, 1973, p. 21)

Esta característica fez com que o Vale do Paraíba, assim como o rio Tietê se tornasse uma diretriz, um vetor e uma espécie de base para a organização de bandeiras que por fim descobriram o metal tão desejado pela Coroa.

A condição de “núcleo irradiador” de Taubaté (Abreu, 1985) era dividida com Itu e Sorocaba, núcleos estabelecidos em pontos estratégicos para a partida de monções e bandeiras, pólos, nos termos utilizados neste trabalho, centralidades, estabelecidas num raio de 100 a 200 quilômetros de São Paulo, que era a *célula mater* dessa motivação econômica e núcleo administrativo do sistema colonial.

A penetração portuguesa orientou-se pelos rios e pelas trilhas indígenas transformadas em caminhos. O sentido do rio Paraíba, denominado inicialmente como “Sorobis”, incitava o domínio e a descoberta e na sua margem direita consolidou-se um “caminho natural” que ligava o Sul ao Norte da Colônia devido ao paralelismo das Serras do Mar e da Mantiqueira, onde esta corre encaixado o rio Paraíba do Sul.

A partir desse vetor formaram-se derivações que se consolidaram em função das descobertas das minas e da demanda geradas posteriormente pelo abastecimento e escoamento da produção mineira. De acordo com Martins eram neste primeiro momento, quatro as principais artérias:

- O próprio caminho “norte-sul” que margeava o rio Paraíba e que ligava São Paulo ao Norte da Colônia, posteriormente às minas e ao Rio de Janeiro.
- O caminho dos Guaianás, que ligava o Vale à Parati pela Serra do Mar, passando pelo “Facão”, denominada como Cunha, posteriormente.
- De Taubaté para Ubatuba, caminho onde surgiu São Luis do Paraitinga, antiga trilha indígena
- O caminho de São José dos Campos a Caraguatatuba, outra trilha indígena, onde surgiu Paraibuna.

5.3.1 Taubaté, os caminhos e a descoberta do ouro

A motivação econômica que impulsionou o português na direção do Vale era formada por um conjunto estímulos onde se encontravam além da própria hereditariedade da posse da terra, a própria condição de sobrevivência do grupo a partir da combinação da “economia destrutiva”, compreendendo a extração de essências, madeira, produtos minerais e fauna e a *economia produtiva*, que compreende a agricultura e a pecuária. (MARTINS, 1973, p. 24)

Até a descoberta do ouro no final do século XVII, a grande motivação econômica era a busca do ouro que se combinava com a produção para a subsistência e o apresamento dos indígenas, os “negros da terra”, que além de serem necessários para a sobrevivência do grupo, eram muito valorizados no comércio com os centros de produção, no caso, os engenhos que produziam açúcar para o sistema de exportação, que caracterizava o Sistema Colonial.

A descoberta do ouro em quantidade para se implantar uma extração em escala industrial no início da última década do século XVII alterou este quadro. A economia da Vila de São Francisco das Chagas foi alterada, inclusive a demografia e a sua própria configuração.

Os caminhos e a proximidade dos pontos estratégicos para atravessar as serras ou chegar aos portos marítimos e depois a Europa fizeram de Taubaté um núcleo irradiador do ciclo do bandeirismo. Um posto avançado que reunia os meios necessários para um tipo de atividade que grande importância para a expansão e afirmação do sistema colonial.

As bandeiras organizadas a partir de São Paulo e de povoados estrategicamente implantados junto aos rios, geralmente em lugares propícios à transposição e passagens pelas serras, as gargantas, onde se insere o caso de Taubaté, atingiram os extremos do continente, alargando o domínio econômico dos portugueses sobre o território espanhol.

Taubaté integrou o centro desse sistema de exploração no período colonial. Sua influência e participação se estenderam a centenas de quilômetros com as descobertas e depois com o abastecimento e com o transporte da produção das minas. Os caminhos tiveram papel determinante e influenciaram a reestruturação dos núcleos preexistentes assim como motivou o surgimento de muitos outros.

A sociedade escravagista que empreendeu o bandeirismo, que produziu cana de açúcar para ser exportada para o mercado europeu ou que explorou e exauriu as minas, subdividia-se inicialmente entre homens livres (senhores, familiares e religiosos, comerciantes, administradores) e escravos, nativos ou negros africanos e seus descendentes.

Pela escala e pela baixa densidade populacional nos aglomerados urbanos e rurais, as fazendas, esta condição tão distinta no plano das relações sociais e de produção, se rebatiam de modo muito particular no espaço dos núcleos urbanos e das propriedades rurais.

Apesar da distinção de espaços específicos para negros e brancos, como era a moradia dos cativos, a senzala, senhores e escravos integravam e ocupavam uma aglomeração sem a formação de usos homogêneos (bairros específicos) nos núcleos urbanos ou rurais, devido ao controle exercido pelos senhores e seus prepostos. A hierarquia e o controle social que permeavam as relações de produção também estavam inscritos nos arranjos, nas permissões, nas restrições.

Se Franco, baseada nos relatos de viajantes, afirma que no início do século XIX a região paulista do Vale do Paraíba, ao contrário do Vale fluminense, era pobre e que praticamente não havia diferenças entre os moradores, pode-se considerar que o mesmo deveria se verificar nos séculos anteriores.

Além dessa imagem de carência geral, era mínima a diferença das condições materiais de vida, nessa região, em que pesem as desigualdades de fortuna e de categoria social de seus habitantes (FRANCO, 1983, p. 107).

Ou ainda: quanto à morada dos proprietários de terrenos, “muitas vezes tem o viajante dificuldade de distingui-las das de seus agregados.” (FRANCO, *idem*, *ibidem*)

5.3.2 O traçado urbano original de Taubaté

A Vila de São Francisco das Chagas de Taubaté, nome escolhido por Jacques Felix, constituiu o primeiro núcleo urbano oficial da região do Vale do Paraíba em 5 de dezembro de 1645. (ABREU, 1985, p. 20).

Em 5 de fevereiro de 1842 Taubaté passou a condição de Vila, em atenção a Lei Provincial. A localização escolhida por Jacques Felix para a formação de Taubaté foi o topo quase plano de uma colina com cerca de 575m de altitude, distante o suficiente dos rios para evitar inundações, porém, próximo de dois córregos e várias nascentes, viabilizando o abastecimento de povoado.

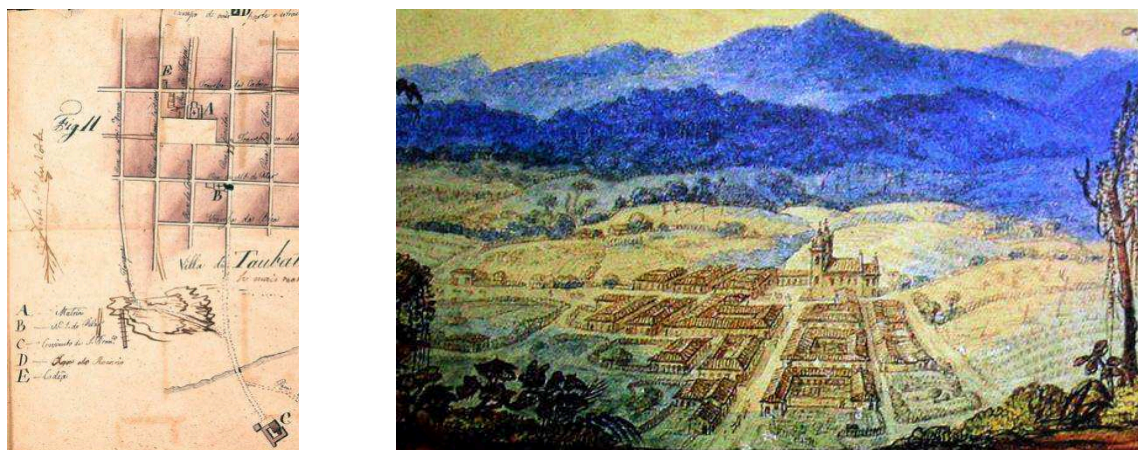


Figura 8 - levantamento cartográfico de Taubaté 1821 (PALLIÈRE, 1821) e a Vila de Taubaté em 1827 (DEBRET, 1889)

Estas duas fontes iconográficas formam a base de trabalhos que buscaram, ancorados em fontes primárias complementares, reconstituir o que teria sido a planta do traçado original da Vila aqui utilizados, como Paulo Florençano e Abreu (1985), Ortiz (1996), Vierno (1999) e Cesar Jr. (2013).

A Planta da Vila de Taubaté, datada de 1821, elaborada pelo pintor francês Arnaud Julien Pallière, apresenta os marcos mais significativos como a Matriz (A), a Capela N. S. do Pilar (B), o Convento de Santa Clara (C), a Igreja do Rosário (D) e a Cadeia (E). indica também a Lagoa do Rafael, onde situa-se atualmente a Praça Monsenhor da Silva Barros, a estrada de São José e a estrada para Pindamonhangaba, que levava ao Rio de Janeiro, por chegou Pallière assim como Drebre.

VILA DE SÃO FRANCISCO DAS CHAGAS DE TAUBATÉ EM 1645 - 1700

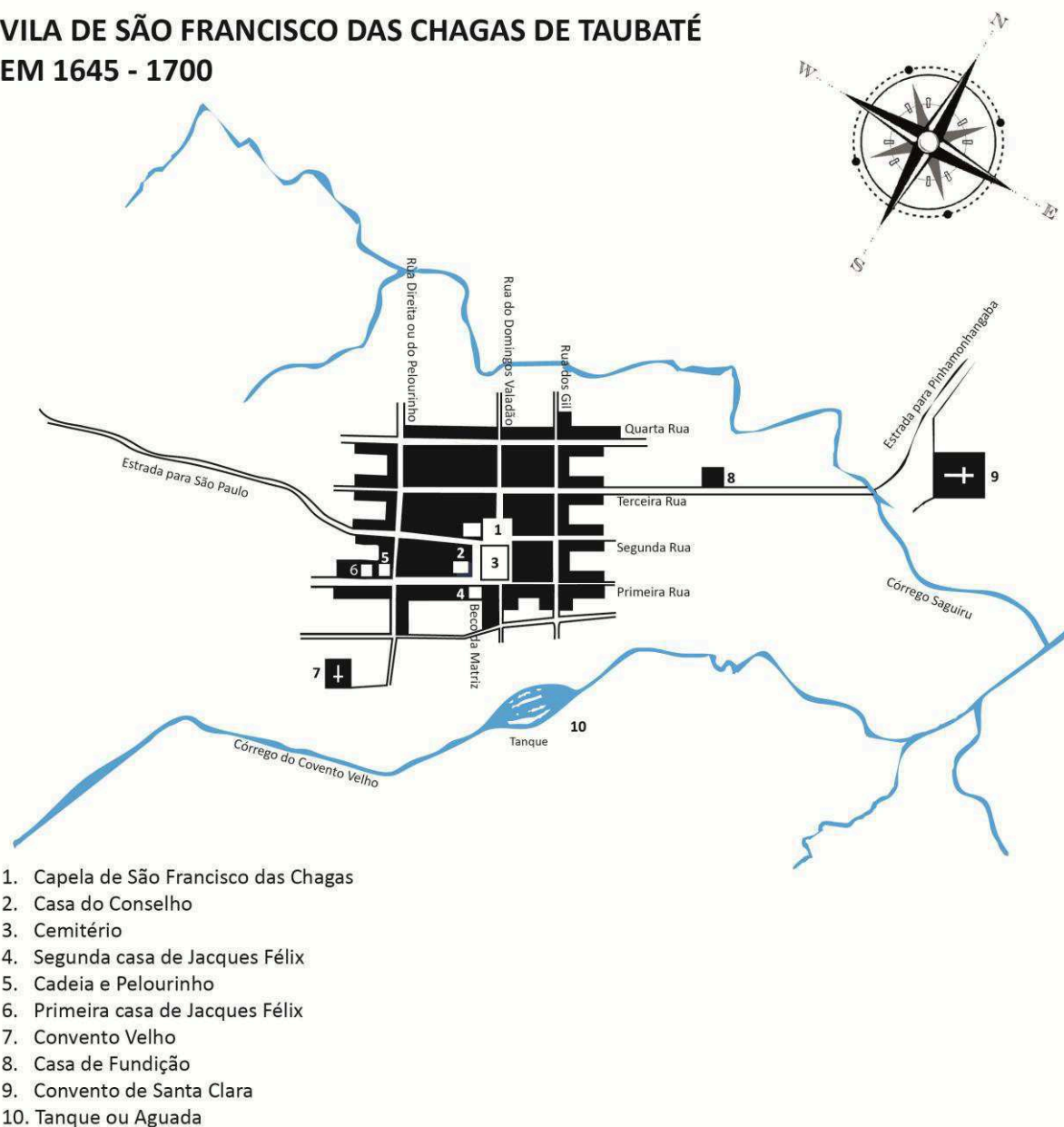


Figura 9 - Área urbanizada de Taubaté, no período de 1645 – 1700. (RMPC)
 Fonte: VIERNO, 1999, p. 30

Segundo Cesar Jr. (2013), esses elementos conferem a representatividade e a identidade visual da cidade, observa ainda que no desenho de Pallière as quadras são “mais retangulares” reforçando a ideia de um desenho racional com a intenção de consolidar a forma de tabuleiro.

As descrições que a historiografia local apresenta para o núcleo urbano primitivo têm como base, referências aos logradouros encontradas nos documentos

manuscritos e em imagens como a planta de Pallière (1821) e a aquarela de Debret (1827). Entende-se que as alterações foram poucas, permitindo-nos a identificação dos contornos e arranjo do povoado.

O núcleo primitivo era composto por 5 ruas sob orientação de sul ao norte e de leste à oeste, formando um “tabuleiro de xadrez”.

O sítio escolhido foi uma colina de suave situada entre dois córregos, tributários do Rio Paraíba do Sul, o córrego do Saguiru e o Córrego do Convento Velho (7), onde se situava o Tanque (10) que abastecia o povoado.

De acordo com Ortiz (1996), a rua Primeira passou a se chamar no século XVIII, de Rua Santana e hoje em dia refere-se a Rua Dr. Jorge Whinter e Dr. Silva Barros.

A Rua Segunda, no século XVII, era denominada como Rua da Cadeia e no século XVIII, como Rua Bom Jardim e nos primórdios do século XX, como Rua da Cadeia Velha, hoje conhecida como Rua Marques do Herval e Dr. Pedro Costa.

A Rua Terceira era a Rua do Meio, hoje conhecida como Rua Duque de Caxias, mas ainda no início do setecentismo, foi denominada como Rua do Comércio e a atual Rua do Sacramento era a Rua da Igreja, um prolongamento, lateral à matriz.

A Rua Terceira foi prolongada como caminho no sentido norte (para o Rio de Janeiro), tornando-se posteriormente uma estrada rural que levava tanto a Tremembé como a Pindamonhangaba, núcleos de povoamento iniciais, freguesias (que demandavam propriedades rurais) e caminho de penetração. Nessa via foi situada por volta de 1695, na altura do início da atual Praça Monsenhor da Silva Barros, a Casa de Fundação (8), mencionada logo abaixo. E depois da passagem do Córrego Saguiru, foi construído em 1674, o Convento de Santa Clara (9).

A Quarta rua no início era a rua Direita e hoje trata-se da Rua Visconde do Rio Branco.

Importante destacar que desde o início da configuração da cidade já se definiu um núcleo central na composição do traçado original, formado pela Praça que reúne a Capela de São Francisco (1), autoridade espiritual e simbólica do povoamento, a Casa do Conselho (2), a sede administrativa e o primeiro Cemitério (3).

Outra parte deste núcleo encontra-se na quadra ao lado na direção da saída para São Paulo e reúne a Cadeia e Pelourinho (5) e a Primeira Casa de Jacques

Felix (6), que depois transferiu sua residência (Segunda Casa de Jacques Felix (4), instalando-se ao lado da Casa do Conselho. Completava o núcleo urbanizado inicial o Convento Velho (7),

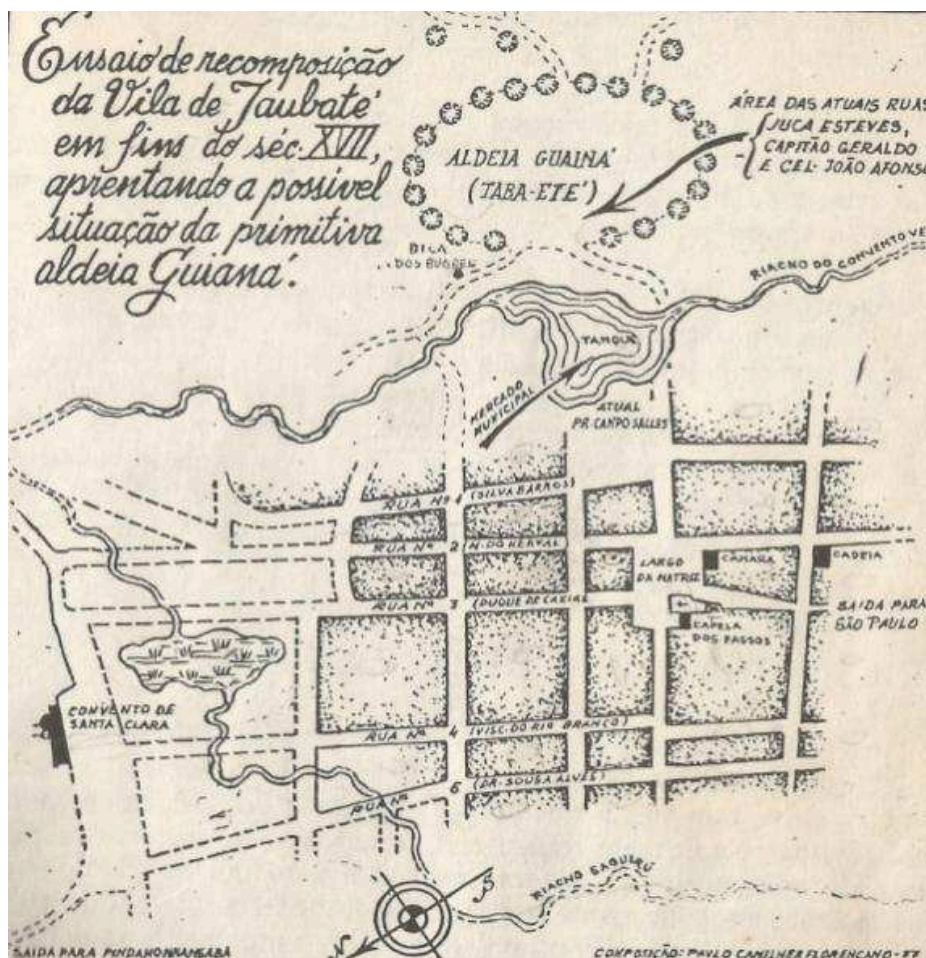


Figura 10 - Ensaio de recomposição da Vila de Taubaté em fins do séc. XVII, apresentando a possível situação da primitiva aldeia Guaianá, por Paulo C. Florençano
Fonte: ABREU, 1985, P.29

A Recomposição da Vila de Taubaté de Florençano é uma interpretação cartográfica do princípio do último quartel do seiscentismo e avança cronologicamente, representando com linha contínua área com edificações e com linhas tracejadas, os caminhos abertos sem edificações, portanto, a expansão do traçado original.

Está representada na recomposição de Florençano a Quinta Rua, que surgiu provavelmente na metade do século XVIII e ficou conhecida posteriormente como Rua das Flores e hoje é a Rua Dr. Sousa Alves.

Quando se descobriu o ouro e se iniciou a exploração em grande escala a Vila de Taubaté já tinha dado origem a outros núcleos rurais e povoados, obra de

familiares e agregados de Jacques Felix. Esses núcleos foram integrados às atividades que caracterizaram o novo ciclo econômico, o “ciclo do ouro”, que foi o abastecimento da minas e suporte para o sistema de escoamento da produção mineira.

O papel a ser desempenhado pela povoação já se esboçava no próprio sítio escolhido e no traçado com as ruas principais estabelecidas no mesmo sentido do caminho “norte-sul”, o caminho da penetração no Vale, paralelo ao rio Paraíba, o caminho predominante. Para o “sul” para São José e para Piratininga (São Paulo). Para o “norte”, Pina, (Pindamonhangaba) e Tremembé.

Ao longo desses caminhos ramificações ou derivações para propriedades rurais se estendiam à medida que se distribuíam as terras e se formavam as lavouras.

E transversalmente ao caminho “norte-sul”, no centro da trama, na “travessa da igreja” e na “travessa da cadeia” de acordo com a planta de Pallière, a ocupação e o povoamento seguiram o prolongamento natural das vias ortogonais ao sentido do rio. Os povoadores tinham no extremo do horizonte as duas serras. E nas colinas que antecedem as escarpas mais acentuadas das serras se estabeleceram propriedades rurais que participaram tanto do ciclo inicial de subsistência e exploração como no ciclo do ouro.

Com o incremento das atividades rurais os caminhos existentes tiveram uso intenso e surgiram variantes. Em pontos recorrentes e estratégicos para o pouso das tropas que cruzavam o Vale, subiam para as Minas ou desciam para o Litoral, surgiam moradias, vendas, capelas e bairros, povoados, freguesia e vilas foram criadas pelo dinamismo do ciclo do ouro. Taubaté tornou-se então, uma centralidade, um pólo irradiador não mais das bandeiras, mas um núcleo que aglutinava produtores rurais e ofícios demandados pela exploração e abastecimento das minas.

Se de São Paulo saíram as bandeiras que descobriam as esmeraldas de Taubaté saíram as que descobriram o ouro, o metal mais precioso (cf. MARTINS, 1973, p. 53). E com o estabelecimento da Fundação em 1695, ainda que por pouco tempo (extinta 1704), foi elevada uma condição administrativa de grande importância para a Coroa. Em 1717 a população de Taubaté ultrapassou a de São Paulo, esvaziada pela corrida do ouro. Situação que corrobora o papel de entreposto, estratégico pela localização, mas que também desenvolveu uma habilidade, uma

atividade econômica antes de tudo, muito bem desenvolvida pelos portugueses e seus descendentes estabelecidos em Taubaté.

Uma das especialidades reconhecida pela literatura aos taubateanos é a condição de “plantadores de cidades nos sertões”. De acordo com Martins, que cita Diogo Vasconcelos autor de a *História antiga das Minas Gerais* (1904) com a fundição Taubaté “prosperava assombrosamente e não só empanou o brilho de S. Paulo, que se despovoava e empobrecia, porque os taubateanos não eram políticos e sim bandeirantes.” (MARTINS, 1973, p. 53)

Bandeiras importantes e de caráter não só exploratório, mas também de apoio e de colaboração “com os empreendimentos da governança” foram organizadas e saíram de Taubaté. Martins (1973) a partir de extensa bibliografia lista vários taubateanos e bandeiras que foram responsáveis por descobertas de minas importantes, que já em 1697 totalizavam 18, produzindo mais de “cem arrobas por ano, fora o metal sonegado”, ouro de 23 quilates.

O reflexo para urbanização regional e particularmente para afirmação e crescimento do núcleo urbano taubateano foi imediato. Essa dinâmica econômica repercutiu nos núcleos estabelecidos a partir do povoamento taubateano e em toda extensão do Vale, apesar das intensidades diferentes. As freguesias e povoados tornaram-se vilas e muitas vilas tornaram-se cidades.

Os núcleos ganharam população e atividades econômicas que permitiram o crescimento das atividades urbanas, ainda que se localizasse no campo, no espaço rural, a principal fonte de renda, a moradia e a principal atividade econômica dos seus habitantes.

Taubaté com os Postos de Registros passou a ser rota obrigatória de passagem. A modernização da fundição gerou o fim da sua estadia em Taubaté. Como a prensa que iria fazer em 1704 a cunhagem do ouro em Taubaté não pode transpor a Serra do Mar devido a situação da estrada, acabou ficando em Parati, para onde foi transferida da fundição.

A localização exata da fundição em Taubaté é um dos pontos obscuros e controversos entre os historiadores, porém, de acordo com Felix Guisard Filho citado por Martins, há registros que mencionam que a mesma localizava-se a “cem braças da porta principal do Convento, em linha reta. Tal distância e direção seriam, na atual nomenclatura, o trecho da praça Mons. Silva Barros, atrás do Fórum.” (MARTINS, 1973, p. 74)

Os caminhos que possibilitaram a condição de controle e a ascensão de Taubaté como núcleo urbano no amplo contexto econômico da Colônia e afirmação de sua centralidade entre os núcleos estabelecidos no Vale do Paraíba também protagonizaram a agonia e a decadência da cidade.

Com a construção de caminhos que diminuía as distâncias e ligavam a capital da Colônia estabelecida no Rio de Janeiro em 1763, e muitas vezes para fugir do fisco, estabelecido exatamente em Taubaté, a cidade perdeu a condição de centralidade. Vilas imediatas, como Guarantiguetá, Lorena e Piquete passaram a sediar caminhos que facilitavam o acesso a Parati e prosperaram no período do ciclo do ouro.

O primeiro golpe nos paulistas e taubateanos foi dado logo após a transferência da Fundição. Em 1705 El Rey anula a Carta Régia de 18 de março de 1694 que estabelecia a propriedade das Minas aos descobridores. Passou tal autoridade para o Governador do Rio de Janeiro que alega que os descobridores não eram capazes de tal empreendimento, passou a conceder sesmarias nas regiões mineiras, estimulando grande corrida de portugueses e senhores sediados em outras partes da Colônia.

Os golpes definitivos foram dados pelo Caminho Novo, construído em 1707 por Garcia Rodrigues Paes, que ligava as minas diretamente ao Rio de Janeiro pelo sertão do Cataguás, e, pelo Caminho Novo da Freguesia da Piedade, que desde 1770 ligava Lorena ao Rio de Janeiro por Parati, passando por Areias, Silveiras, São José do Barreiro e Bananal.

O ciclo do ouro estava terminado para Taubaté, restando apenas a condição de produtor de gêneros alimentícios para o abastecimento das povoações mineiras, que com o findar do século começam a conhecer a decadência.

5.4 DE 1770 A 1876: RETORNO A AGRICULTURA

Com a exaustão das minas finalizou o século XVIII. Taubaté e as cidades do Vale do Paraíba voltaram-se para uma minguada economia tropeira, devido à condição de passagem e à policultura para a subsistência, que se tornaram atividades produtivas predominantes nesse momento.

Antes do ciclo do café, no período posterior à decadência das minas, os taubateanos dedicaram-se também à culturas para a exportação como o algodão e o açúcar e até fumo, que coexistiam com a pecuária e a agricultura de subsistência e para abastecimento do mercado interno.

Mas se o Vale do Paraíba e Taubaté conheceram a decadência, em parte, pela construção do Caminho Novo da Freguesia da Piedade, por ele viria também a redenção econômica dos grandes proprietários rurais. O café, que ganhara grande destaque no Rio de Janeiro, espalhou-se pelo Vale do Paraíba fluminense no final do século XVIII, já era a principal lavoura em Areias em 1815, onde se diz ter começado a plantar café na década de 1780, de acordo com Muller (MULLER 1969; p. 29)

A baixa dos preços do açúcar e do algodão coincidiu com a crescente rentabilidade do café no comércio exterior. A partir das primeiras décadas do século XIX o café foi o responsável por um novo ciclo de prosperidade e modernização para o Vale do Paraíba paulista.

A cafeicultura preponderou durante todo o século XIX como a principal atividade produtiva agrícola, com maior ênfase na primeira metade, quando foi a principal região produtora do País.

VILA DE TAUBATÉ EM 1830

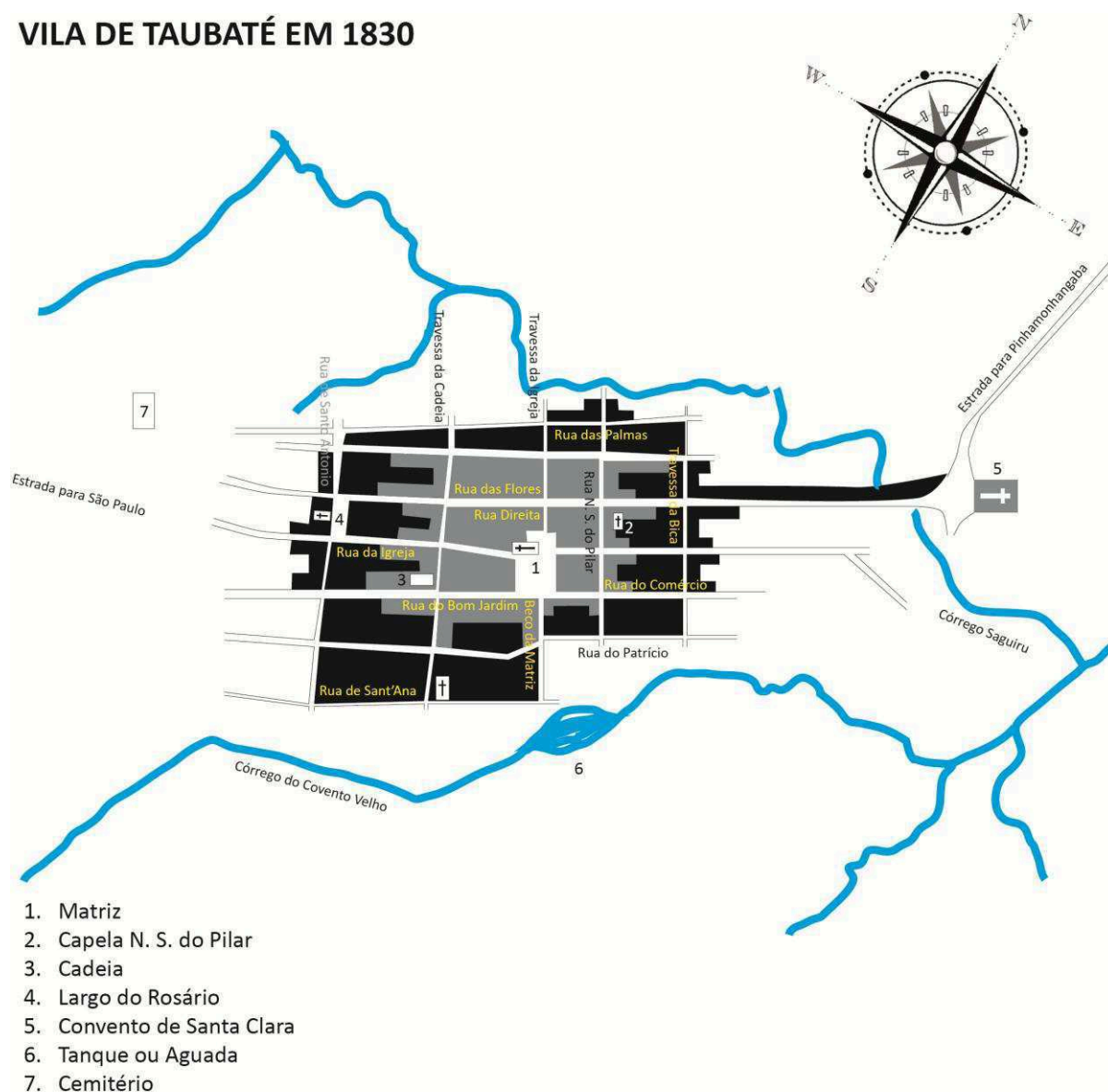


Figura 11 - Vila de Taubaté em 1830 (RMPC)
 Fonte: VIERNO, 1999, p. 44

Se compararmos as representações disponíveis da área urbana ocupada no início e no final do período analisado, 1700-1830, verifica-se que ampliação da área utilizada pelas atividades urbanas foi muito pequena para um intervalo de mais de cem anos. De acordo com Muller o café foi responsável por uma “eclosão urbana” no Vale do Paraíba: “O período de produção máxima corresponde a cinquenta anos, entre 1836 – 1886” (Cf. MULLER, 1969, p.29).

Porém sua expansão, em ritmo acelerado, não foi homogênea e com a mesma duração nos lugares pelos quais passou. A urbanização associada ao café refletiu sua expansão desigual pelas cidades da região valeparaibana.

Em alguns municípios, como Areias, Bananal, Santa Isabel, sua adoção foi rápida; em outros, como Guaratinguetá, Taubaté, Lorena e São José dos Campos, sua aceitação foi mais lenta e gradativa (MULLER, 1969; p. 29).

Ressalta-se na citação de Muller a distinção que é feita a Taubaté (entre outros municípios, não por acaso situados à margem do rio) os dados fornecidos pelos estudos de Milliet (1946) e posteriormente de Camargo (1952) permitem associar a produção cafeeira à urbanização, que por sua vez, esteve associada aos movimentos migratórios para o espaço rural e depois para os núcleos urbanos consolidados.

Em função deste processo e neste contexto interno ao próprio Vale do Paraíba é que deve ser compreendida e interpretada a urbanização e as conseqüentes expansões da área ocupada pelas atividades urbanas, que estão, antes de tudo, relacionadas às atividades produtivas.

A baixa dos preços do açúcar e do algodão coincidiram com a crescente rentabilidade do café no início do século e a partir das primeiras década do século XIX o café preponderou como atividade agrícola a na zona rural de Taubaté.

De acordo com Soto (2001)

Em 1837 já existiam em Taubaté 86 fazendas de café responsáveis por 86,50 por cento da produção total de São Paulo. Em 1855 sobravam apenas três fazendas de criação; as restantes monopolizavam 77,46 por cento da produção cafeeira da Província. De 1835 a 1854 o município ocupou o segundo lugar entre os produtores do país; se em 1835 foram extraídas 23.607 arrobas de café, em 1854 subiram para 354.730 as arrobas recolhidas nas 240 fazendas existentes (SOTO, 2000, p. 26).

A cafeicultura encontrou em Taubaté as condições propícias para a sua implantação e expansão. A disponibilidade de terras virgens e de grandes extensões sem uso intensivo, preço, portanto baixo, principalmente devido desaquecimento da agricultura em função da exaustão da minas virada do século VIII. A propriedade estava concentrada na mão de poucos latifundiários. Soto que analisou em seu trabalho Processos Crimes da cidade de 1860 a 1935, afirma que tal concentração foi produto de um “paulatino processo concentração via anexação, casamento ou

compra de propriedades dos pequenos lavradores arruinados pela Lei das Partilhas” (SOTO, 2001, p. 26).

Soto afirma ainda que a Lei de Terras de 1845, que favorecia a concentração e a Lei 601, de 1850, que estabeleceu o acesso à propriedade somente por meio de compra ou venda distanciando totalmente os lavradores destituídos de capital. Ou seja, os pequenos proprietários e lavradores sem terras, tornaram-se trabalhadores das grandes fazendas com a concentração das terras.

A produtividade da região valeparaibana diminuiu na segunda metade do século XIX paulatinamente com a exaustão do solo nas cidades polarizadas por Bananal e devido à expansão do café para outras áreas do território paulista.

Essas cidades, que formam o atual Vale Histórico, foram rapidamente abandonadas pela cafeicultura, entre outros fatores, devido ao sistema de cultivo inadequado para o relevo acidentado dos contra fortes da Serra do Mar. A fertilidade da camada superficial, acumulada desde a origem da cobertura vegetal, foi rapidamente exaurida pelas chuvas devido à declividade das colinas, ignorada pelo plantio alinhado em fileiras, formando ruas paralelas sem a movimentação adequada para impedir a erosão e o desgaste provocado pelas águas.

Taubaté, no entanto, teve uma produção de café praticamente constante até o último quarto do século XIX, por sinal uma das maiores produtoras do Estado de São Paulo, portanto do Brasil. O período áureo da produção cafeeira em Taubaté compreende o intervalo de 1830 a 1886, não sendo desprezíveis as marcas de seguintes quando atingiu respectivamente a produção de 1920 com 222.147 mil arrobas e em 1935 com 324.293 mil arrobas, recuperando a marca das 300 mil arrobas atingida em 1886 (360 mil arrobas, cf. RICCI, 2006, p. 37)

Ou seja, por mais de cem anos a cafeicultura esteve presente como uma atividade destacada na vida econômica do município. Não por acaso, a cidade foi escolhida em 1906 para sediar a assinatura do famoso convênio que levou o seu nome, o Convênio de Taubaté.

O cultivo do café proporcionou o re-povoamento, o adensamento e o povoamento de lugares ermos, devido à extensão dos cafezais e o número de trabalhadores necessários para cultivá-lo, fatores importantes para a sua rentabilidade.

Tabela 1 - Histórico demográfico de Taubaté.

Histórico populacional	
Ano	População
1836	11.833
1872	20.847
1886	19.501
1900	36.723
1920	45.445
1934	36.564
1940	40.970
1950	52.997
1960	78.744
1970	110.706
1980	169.265
1991	206.965
2000	244.165
2010	278.724

Fonte: IBGE - Censos nacionais de 1872 a 2010 e Censos provinciais de 1836 e 1886

Taubaté já se apresentava no início do século, em 1836, como a cidade mais povoada da Província de São Paulo, ostentando a marca de 11.833 habitantes, representando 11,19% da população da região valeparaibana, que por sua vez correspondia a 27,5% da população total da Província. Em 1854 a cidade possuía 17.700 habitantes, equivalendo a 12,11% do Vale do Paraíba e 35% da Província. Vinte anos depois, em 1874, a cidade atingia 29.906 moradores. (Cf. Soto, 2001, PP. 34-35)

Taubaté perdeu habitantes, de acordo com outras fontes, em 1877, quando teria de acordo com TOLEDO (1976) 17. 18.878 moradores.

Enfim, são números significativos para se avaliar o peso da região e da própria cidade naquele contexto, cuja característica era a afirmação da cafeicultura como a principal atividade econômica da Província e do País.

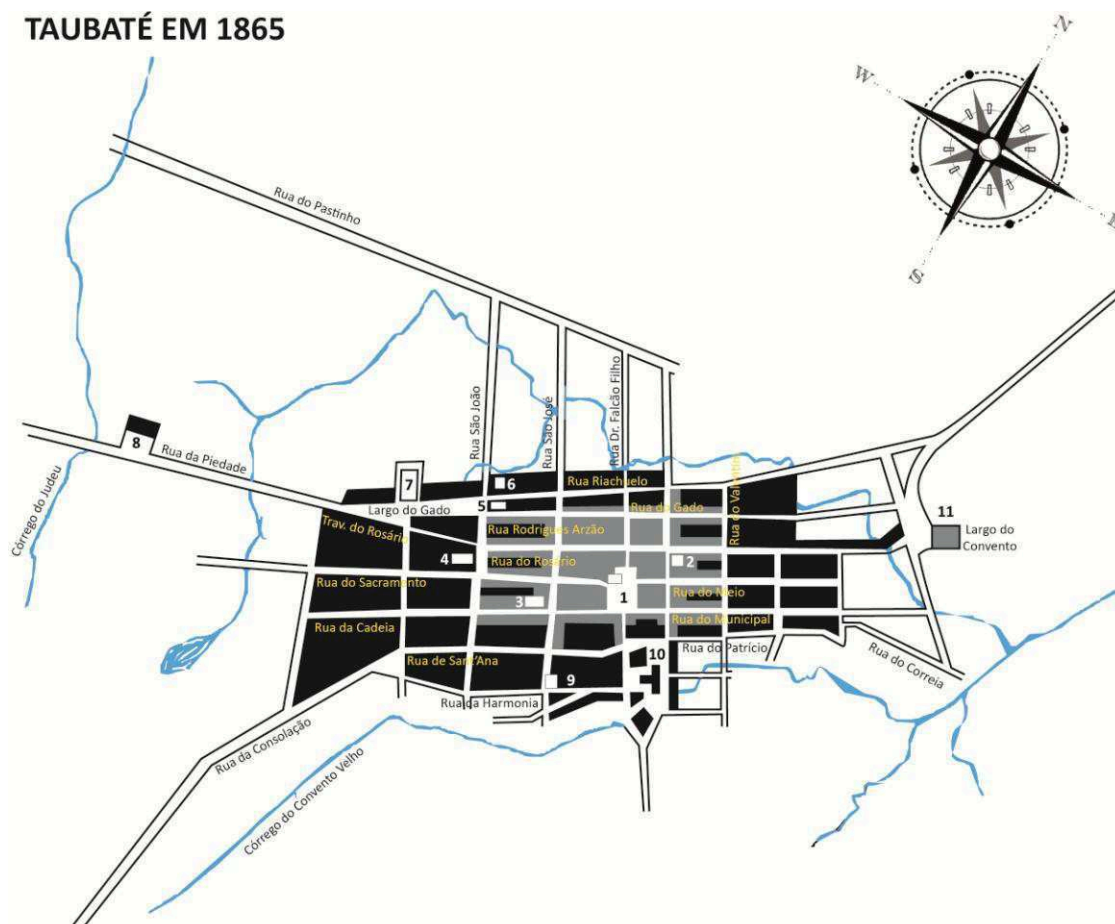
Quanto à população escrava de acordo com Soto:

Em 1836, havia 3.604 escravos em Taubaté (30,45% da população) que passaram para 4.345 em 1855. O índice permaneceu estável até o começo da década de 1870: eram 4.122, segundo o recenseamento realizado pelo Governo Geral em 1872, o que representava 19,77% do total da população (SOTO, 2001, p.35).

No ano de 1872 há 4.762 matrículas de escravos no livro de registros, 640, portanto, a mais do que a estatística oficial, de acordo com a autora. Há fontes diferentes, mas, apesar das divergências, as mesmas não são tão discrepantes a ponto de inviabilizar uma avaliação ponderada sobre a composição da população taubateana e a participação dos escravizados.

Em 1877 TOLEDO (1976, Apêndice, s. p.) contabilizou 3.679 de um total de 18.878 habitantes totalizando 19,48% a população escrava. De acordo com Soto (2001) no mesmo ano a Câmara Municipal avaliava que havia mais de 4.200 escravos o que representava 24,70% que em 1886 foram reduzidos a 2.668.

TAUBATÉ EM 1865



1. Matriz
2. Capela N. S. do Pilar
3. Casa da Câmara e Cadeia
4. Largo do Rosário
5. Casa do Visconde de Tremembé
6. Casa da Viscondessa de Tremembé
7. Cemitério
8. Capela da Piedade
9. Capela de Sant'Ana
10. Mercado
11. Convento de Santa Clara

Figura 12 - Taubaté em 1865 (RMPC)

Fonte: VIERNO, 1999. p. 49

Os números são considerados altos, pois havia várias ações de libertação dos escravos como as alforrias, o fim oficial do tráfico (1850), do ventre livre (1871) dos sexagenários (1885), e além da baixa taxa de reprodução, do envelhecimento e das mortes. Ou seja, deduz-se pelos números que nem o tráfico cessou nem o comércio interno de escravos. Enfim, conclui-se que houve uma alta concentração de uso da força de trabalho escrava na primeira metade do século que se estabilizou até o final da década de 1870, e na década seguinte, 1880, girava em torno de 20%, mas que caiu significativamente até a Abolição em 1889 (Cf. SOTO, 2001, p. 35).

Nota-se na planta de 1865 uma significativa ampliação da área urbana. Houve expansão em todas as direções devido à existência de quatro caminhos, o norte-sul, e o leste-oeste com suas variantes. Clara condição propiciada pela geometria do traçado urbano caracterizado pelo paralelismo das vias.

5.5 DE 1876 A 1951: A FERROVIA E A INDUSTRIALIZAÇÃO

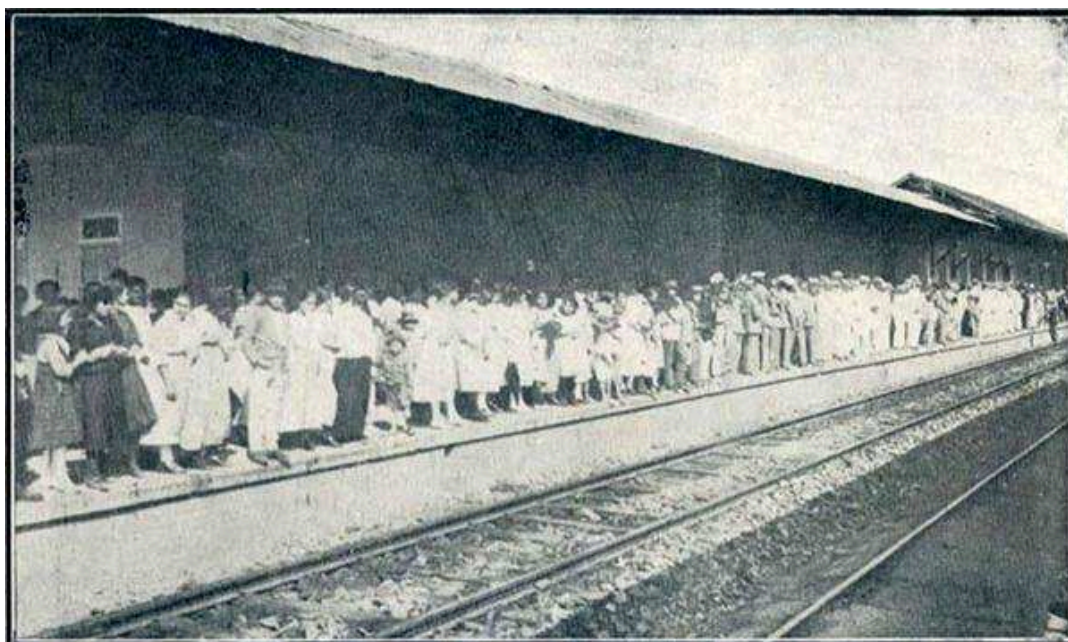


Figura 13 - Plataforma da Estação Ferroviária: chegada do trem que trouxe Felix Guisard depois de sua viagem para a Europa
Fonte: Acervo MISTAU

O café teve um efeito urbanizador de grande importância para as cidades da região e particularmente para Taubaté. Não só em função do estabelecimento de moradias suntuosas na área urbana e do dinamismo do comércio local devido à quantidade de trabalhadores envolvidos no contínuo cuidado demandado pelos cafezais. Essa transferência para a cidade se verificou devido à crise da cafeicultura como atividade produtiva predominante, substituída gradativamente pela pecuária, porém, não de forma homogênea e simultânea em todas as cidades.

No caso de Taubaté a cafeicultura proporcionou acima de tudo a formação de capitais que foram investidos na implantação de indústrias, melhoria dos serviços urbanos e na própria construção da ferrovia, tipo de infraestrutura que acentuaria o processo de industrialização, que se apresentou aos proprietários rurais como uma alternativa para os investimentos de seus recursos, antes investidos na cafeicultura.

Em 1836 a cidade produziu apenas 23.607 arrobas de um total 479.406 produzidos na região, correspondendo, portanto a 5% enquanto a cidade de Areias, a maior produtora, atingiu a marca de 102.797 mil arrobas, portanto, 21% (CAMARGO, 1952, Vol. II, p. 58. Mas em 1854 Taubaté produziu 354.730 de um total da região de 2.737.639, totalizando 12,8%. Em 1886 a produção passou para 360 mil arrobas, 18,4% da região que produziu 2.117.134. Em 1920 caiu para 222.147 mil arrobas, momento que a produção da região de Areias e Bananal já estava em decréscimo e Taubaté foi responsável por 30,2% da região. Em 1935 Taubaté produziu 36,8% do café da região, o equivalente a 324.293 mil arrobas, retomando a produtividade de cerca de 80 anos atrás. (RICCI, 2006, p. 37)

Os dados demográficos e indicadores econômicos permitem afirmar que Taubaté foi uma exceção na própria região valeparaibana e no contexto de decadência econômica da cafeicultura e conseqüentemente do peso político dos fazendeiros.

Se o auge da cafeicultura foi o período compreendido entre 1830 a 1886, pode-se observar, porém, que a produção continuou praticamente constante até 1920, quando diminuiu, mas totalmente recuperada na década seguinte, em 1935, portanto, 15 anos depois. Ou seja, era ainda considerável a produção em termos quantitativos. O café, em Taubaté, proporcionou um ciclo econômico virtuoso de acumulação e, portanto de influencia sobre as transformações urbanas, totalizando 105 anos.

Os primórdios da industrialização taubateana e da valorização do espaço urbano tem como referência a década de 1860, quando se acentuou a crise da cafeicultura na região e, Taubaté, pela condição de centralidade anterior e por cultivar café tardiamente, ou seja, ainda estar produzindo, tornou-se uma cidade, título que ostentava desde 1842, catalisadora da crise que se anunciava para a cafeicultura na região.

Soto distingue este momento nos seguintes termos:

A cidade além de se estender, tinha sofrido uma notável transformação na sua aparência. Um ímpeto laudatório local, misturado com uma apologia da urbanização, apodera-se dos cidadãos de Taubaté, acionando mecanismos para criação de um conjunto urbano digno da importância de Taubaté no âmbito nacional, da riqueza gerada no tempo do café, do virtuoso povo que albergava (SOTO, 2001, p. 106).

Ao contrário das demais cidades que perderam população Taubaté ganhou moradores. Fato que acentuou e atualizou sua condição de centralidade no âmbito regional, tornando-se um caso raro onde houve uma migração dos capitais e da força produtiva da cafeicultura para as atividades industriais.

A população de Taubaté em 1836 era de 11.833 habitantes e correspondia a 11,19% da região que era 27,5% da Província. Praticamente manteve-se na casa dos 20 mil habitantes de 1872 (20.847) e em 1886 (19.501), mas chegou em 1900 com quase o dobro (36.723). Em 1920 acusou 45.445 mil habitantes e como toda região, perdeu habitantes em 1934 (36.564), mas recuperou em 1940 passando para 40.970 e chegou em 1950 aos 52.997 habitantes. (Ver Tabela 1. Histórico Populacional. IBGE, Censos nacionais de 1872 a 2010).

A construção da ferrovia ligando Rio de Janeiro, a sede do Império, a São Paulo desencadeou transformações consideráveis para os núcleos urbanos até então alinhados em função do transporte com tropas de mulas e carros de tração animal. São Paulo tornara-se a principal Província devido ao desempenho da cafeicultura e a urbanização proporcionada após a inauguração da SPR, São Paulo Railway, que desde 1867, ligava a capital ao porto na cidade de Santos.

A abolição da escravatura em 1888 e a perda da produtividade do café a partir das duas últimas décadas do século XIX colocaram à disposição da indústria a mão-de-obra abundante e de baixo custo para assegurar a alta lucratividade.

A ferrovia era desejada pelos agricultores, especialmente pelos cafeicultores, da região pioneira no Vale do Paraíba, Bananal e cidades vizinhas, que esperávamos benefícios desde o início das obras em 1855, pois transportar rapidamente a produção para os grandes centros e portos diminuiria os custos e conseqüentemente ampliaria os lucros.

No entanto, a inauguração da ferrovia tardou e frustrou tais expectativas, pois quando foi inaugurada, em 1876, já estava arruinada parte considerável dos cafeicultores da região, particularmente da região de Bananal, denominada atualmente como Vale Histórico, só foi ligada à ferrovia D. Pedro II em 1888 por meio de um ramal que tinha como origem a estação de Barra Mansa. A produção cafeeira já estava em decadência na região.

Os proprietários rurais de Taubaté à medida que percebiam os problemas enfrentados em outras cidades da região, assim como os problemas advindos da perda da produtividade, da dificuldade de se obter mão de obra, envolvida na

questão da abolição, da superprodução e o custo dos transportes, viram-se forçados a diversificar seus investimentos.

A moradia dos proprietários e dos trabalhadores rurais, inclusive os escravos depois de libertos, tiveram a cidade de Taubaté como destino.

A migração do espaço rural para o espaço urbano, verificada a partir de então no município, coincide com o êxodo das populações rurais de outras cidades da região, que por serem menores, entenda-se, com menos infra-estrutura, a elegeram como um destino preferido, por representar possibilidades àqueles que fugiam da decadência da cafeicultura.

Sua população aumentou significativamente depois da inauguração da ferrovia e principalmente das fábricas que foram implantadas a partir das duas últimas décadas do século XIX. Dos cerca de 20 mil habitantes que tinha em 1886, portanto, dez anos depois da ferrovia, passou a marca dos 36.723 em 1900, quando já estava funcionando a CTI há pelo menos 8 anos.

Coincidem as melhorias urbanas com o descenso da produção cafeeira e como afirma Soto (2001) o poder público, a Câmara, passou a contemplar uma série de melhoramentos, pois “Um setor estruturado da população – no qual se incluem os fazendeiros que se mudaram para Taubaté e que sonhavam com uma cidade à altura de seu status – sugeria reformas por meio dos jornais” (SOTO, 2001, p. 106.)

A reformulação do espaço urbano tornou-se uma prioridade desbancando grandes projetos – de pontes e estradas principalmente – e investimentos na área rural. À medida que o século avançava, essa parte do município deixara de figurar como maior destinatária dos recursos da Câmara. A ênfase deslocou-se do meio rural para o urbano (SOTO, 2001, p. 107).

A salubridade e a infra-estrutura demandada para evitar as epidemias que rondavam os portos e as grandes cidades era uma questão preocupante. O tema da água e a coleta dos esgotos já figuravam entre as preocupações da Câmara desde 1853, segundo Soto (2001), pois as fontes e os riachos dos quais se serviam os moradores também eram utilizados leprosos, por animais e para os mais diversos fins, principalmente o descarte de resíduos e lavagem de roupa.

A substituição das bicas por fontes e chafarizes que atendessem os pontos mais distantes da área urbanizada tornou-se uma das mais importantes medidas tomadas pela municipalidade, proposta e implementada a partir de 1884.

Exigiam-se canalizações, obras pela cidade e um novo comportamento dos munícipes. Foi criado, por exemplo, a função do “zelador dos chafarizes para evitar a destruição do encanamento” (cf. SOTO, 2001, p. 108) e a partir de 1871 foram construídas as sarjetas e canais de pedra para as águas pluviais. Medida complementada em 1887 quando os habitantes foram obrigados colocar canos para receber a água chuva nas habitações e proposta a construção de encanamentos subterrâneos.

Em 1889 complementaram-se tais preocupações com a proposta de uma rede completa de coleta de esgotos, além de se proibir jogar lixo nos riachos designado um rua específica para a lavadeiras. (cf. SOTO, p. 108)

Atacou-se também o problema dos sepultamentos, questão fundamental para qualidade da água potável e proliferação de doenças. O cemitério, situado no interior do perímetro urbano, já não comportava mais os sepultamentos. Tratava-se também de uma atualização de valores, além da dimensão técnica e científica. O cemitério de acordo com os tais preceitos deveria ser afastado de rios, águas e vias públicas. Não deveria estar em lugar inundável e deveria também observar o sentido dos ventos, poupando os moradores dos eventuais maus cheiros.

O novo cemitério foi objeto de polêmica e resistência por parte dos religiosos. A Irmandade de São Benedito já havia comprado um terreno perto da estrada de ferro e a Ordem Terceira que reunia os mais abastados, tinha o seu próprio cemitério, com regras próprias, entre elas, a expressa proibição da entrada de pobres ou homens pretos.

O novo cemitério municipal, o do bairro de Santa Luzia, que seguia o modelo de Rio Claro, foi inaugurado em 1886 e os cemitérios particulares foram extintos. A partir desse momento todas as pessoas, independente da religião e se fossem vítimas de epidemias, deveriam ser enterradas no mesmo cemitério. Os rituais foram alterados. O sepultamento seria realizado agora por uma empresa funerária, e a despedida deveria se restringir ao espaço do templo e do próprio cemitério, além de se evitar o tradicional cortejo com o corpo pelas ruas, sob rezas, bênçãos e incenso.

Em 1888 a cidade contava com três cemitérios. Um deles era o do bairro do Paiolino, e “o outro foi construído em Tremembé”. (Cf. SOTO, 2001, p. 192)

O lixo, a partir de 1884, passou a ser recolhido por carroças para ser depositado em lugar remoto e apropriado. Uma empresa constituída para este fim foi organizada pelo engenheiro e empresário Fernando de Matos.

Outra preocupação que marcou a transformação da paisagem urbana e a própria imagem da cidade. Plantou-se grama, árvores, sobretudo palmeiras e paineiras nas principais ruas e largos. Para Soto “A natureza meticulosamente escolhida, plantada e cuidada deveria servir no âmbito urbano como objeto de recreação estética, substituindo paulatinamente os matos naturais.” (SOTO, 2001, p. 112)

Um novo conceito de espaço urbano estava em processo de implantação. O poder público num grande esforço administrativo lançou regulamentos dirigidos aos moradores no sentido de disciplinar comportamentos, considerados como impróprios para o ambiente urbano. Do asseio com os quintais, com as latrinas e com os animais ao asseio pessoal, o poder público passou a regulamentar, estabelecendo procedimentos, fiscalização periódica e multas para os infratores. Porcos e animais de criação, casa de beneficiamento de couro, foram proibidos no perímetro urbano. Os ruídos indesejáveis como o das máquinas de beneficiar café, ruídos de carros de boi. Proibiu-se soltar animais ou mesmo amarrá-los em árvores novas. Criou-se o curral municipal e pontos para carros de lenhas e ranchos para tropas ou boiada que cortassem a cidade. Enfim, buscava-se diferenciar o espaço rural do urbano.

As ruas foram pavimentadas com pedregulho, alinhadas, niveladas e foram construídas as calcadas. As novas construções deveriam seguir tais alinhamentos. Ruas foram abertas e prolongadas. Novos usos foram dados aos terrenos de uso coletivo, alguns vendidos a particulares e outros sediaram os melhoramentos urbanos como a construção do matadouro.

Outra medida que teve forte impacto na reestruturação do espaço urbano foi a criação de instituições sociais como o lazareto, cujo objetivo era tirar o leproso e doentes das ruas, assim como os vadios. Lugares especializados, cadeias, asilos e hospitais, passaram a mobilizar a doação caridosa dos grandes proprietários de terras, que também possuíam edificações, lotes e chácaras nos arredores da cidade.

Em 1861 foi criado o Hospital de Santa Izabel com envolvimento de proprietários rurais que emprestaram imóveis e asseguraram o seu funcionamento.

Data também da década de 1860 a elaboração de legislação urbana visando incrementar recursos públicos, otimizar o uso de terrenos e potencializar a colonização:

Em 1864, foram estabelecidos os limites da cidade, que ficou cercada de chácaras. Em 1880, fora ele novamente circunscrita,

desta vez limitada pelo cemitério, o riacho do Judeu, o morro de Taubaté e a chácara do barão de Tremembé. Os dois perímetros urbanos foram novamente definidos em 1884, com uma descrição apurada das ruas fronteiriças (SOTO, 2001, p. 115).

Outra preocupação com a imagem da cidade foi a sua compreensão e a orientação dos moradores ou visitantes. As ruas tiveram os respectivos nomes colocados em placas, trazidas de Londres, e as casas foram numeradas.

A própria denominação das ruas foi alterada no sentido de eliminar a informalidade comum das pequenas cidades (rua Direita, da Quitanda) como a eventos ou faziam referências a períodos que se queriam ver superados como Quilombo e Rosário.

A rua Formosa passou a partir de 1873 a ser a Rua Jacques Felix, homenagem ao criador que estabelece um vínculo com a origem, construindo um memória da própria cidade. Data significativa como o dia 4 de março de 1888, quando “2.658 escravos existentes neste município ficaram libertos” por seus proprietários, antes de 13 de maio, data nacional da Abolição (PASSARELLI, 1996, p. 499). Ou então, personalidades dignas de figurarem para sempre associadas à própria espacialidade da cidade como a rua Falcão Filho, o Largo Costa Guimarães, Dr. Barbosa entre outros.

Coronel Jordão (grande proprietário de terras, cafeicultor e membro da Guarda Nacional do Imperador) passou ser o nome da rua São José, que tinha este nome por ser o caminho para a cidade vizinha. A travessa do Pilar passou em 1873 a ser rua Bispo Rodovalho. Caso de Edmundo Morena, fundador do Colégio João Evangelista.

E o herói da Guerra do Paraguai, fato que marcou a história da cidade, que para lá enviou muitos escravos, principalmente, Duque de Caixas, foi um dos poucos nomes nacionais a figurar entre as novas denominações dos logradouros públicos.

Denominações espaciais genéricas como O largo do Cemitério substituíram nome como Largo de Santa Cruz, e a aquelas que

lembravam atividades não-urbanas (a rua do Gado virou a rua do Príncipe), em geral houve a uma tendência em substituir as referências espaciais por nomes históricos ou políticos (SOTO, 2001, p. 117).

O Largo do Chafariz passou a ser o Largo da Princesa Imperial também a partir de 1873. A rua da Cadeia tornou rua Municipal e a rua Augusta passou a ser o nome da outrora rua da Quitanda.

Já a travessa do largo do Convento passou a ser a rua de Santo Aleixo e o largo do Convento propriamente dito tornou-se largo de Santa Clara. O largo da Quitanda tornou-se o largo do Comércio e o largo de Santa Ana tornou-se largo da harmonia. Embora o ímpeto inicial de se alterar as denominações dos logradouros públicos tenha origem no final do Segundo Império, as alterações foram feitas quando do advento da República. A rua do Príncipe passou a ser a 15 de Novembro e o largo da Princesa Imperial passou a ser o largo da Liberdade.

Enfim, em 1876, quando foi inaugurada a estação e chegaram os trilhos a Taubaté (depois de 3 anos que partira de São Paulo), ou em 1877, quando os trilhos da Estrada de Ferro do Norte encontraram com os trilhos da Estrada de Ferro D. Pedro II em Cachoeira Paulista, ligando a capital da Província de São Paulo a sede do Império e capital brasileira, o Rio de Janeiro, já estava há mais de dez anos em curso, o grande empenho da administração pública e da elite econômica em dotar a cidade dos equipamentos e serviços públicos que alicerçariam a superação do ciclo da cafeicultura, evidente no Censo de 1874.

Os melhoramentos e embelezamentos urbanos coroaram este processo de transformação da cidade e da sua imagem na virada do século, em pleno decréscimo da produção cafeeira de um dos maiores produtores do País. A iluminação dos espaços públicos foi um dos mais expressivos melhoramentos, dotando a cidade de uma infra-estrutura pouco usual para a época. Em 1867 os lampiões de azeite foram substituídos pelos de querosene, agora instalados em praças e prédios públicos, e em 1911 foi inaugurada a iluminação elétrica.



Figura 14 - Vista da Praça da Matriz. Observe à esquerda, o alinhamento da rua das Palmeiras que ligava a tradicional praça central ao novo espaço urbano proporcionado pela estação ferroviária
 Fonte: Acervo MISTAU, s.n., s.d.,



Figura 15 - A mesma vista: da Praça da Matriz para a rua das Palmeiras
 Fonte: S.N., S.D., Acervo MISTAU

Em 1880 iniciou o serviço de bonde ligando Taubaté a Tremembé e em 1881 os bondes urbanos de tração animal percorriam as ruas da cidade. E em 1887 foi criado o serviço de entrega de correspondência em domicílio.

5.5.1 A chegada das indústrias



Figura 16 - Pátio ferroviário em Taubaté

Fonte: <http://www.almanaqueurupes.com.br/porta1/wp-content/uploads/2012/09/trem2.jpg>

A industrialização do Vale do Paraíba se deve a combinação de vários fatores, entre eles, a progressiva crise da produção cafeeira na região; a libertação gradual dos escravos e a política de imigração que proporcionaram a disponibilidade de mão-de-obra; o uso dos capitais acumulados com a cafeicultura em outros setores.

Data de 1884 o funcionamento da primeira atividade industrial com implicações estruturais para o traçado da típica cidade da cafeicultura. Trata-se da Companhia de Gás e Óleos Minerais, criada pelo Visconde de Tremembé, portanto, 4 anos depois de inaugurada a ferrovia.

A Companhia de Gás e Óleos Minerais foi implantada no bairro rural, naquela época, do Areão, próximo a estrada de ferro no sentido Tremembé.

A criação da empresa representou os esforços dos grandes proprietários rurais e capitalistas em buscar alternativas para a cafeicultura, sem competir com ela agora, pois estava decrescendo a produção. De acordo com Muller, “exatamente quando se colocou o problema da procura de nova atividade.” (MULLER, 1969, p. 80)

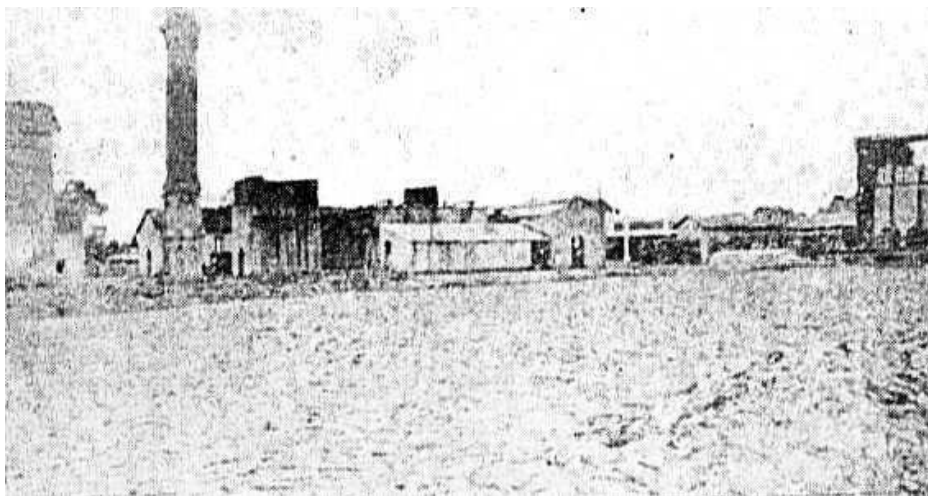


Figura 17 - Companhia de Gás e Óleos Minerais (1884) em 1904
 Fonte: S. n., MISTAU

De acordo com o relatório da Comissão Central de Estatística Taubaté possuía em 1888, além da Companhia de Gás e Óleos Naturais, uma fábrica de louça, um engenho central e, curiosamente, seis fábricas de cerveja. (MULLER, 1969, p. 80). Ou seja, dos dezessete estabelecimentos levantados na região, Taubaté concentrava nove, portanto mais da metade.

De acordo Ricci, pode-se denominar esta fase como de “pré industrialização regional” (RICCI, 2006, p. 45), e sua característica fundamental, de acordo com Muller, é que se trata de atividades de beneficiamento de produtos agrícolas e matérias primas locais, portanto, abundante, e deve-se destacar, sob controle dos grandes proprietários rurais.

Em 1871, de acordo com Gentil Camargo, que elaborou levantamentos para um Almanaque de Taubaté”, citado por Muller (1965),

Havia, ainda, 11 estabelecimentos fabris: 3 de cal, 1 de chapéus, 1 de licor, 1 de charutos, 1 de troles e carroças, 4 olarias, 1 de tabaco e 2 de louças de barro, sem se falar nos 3 construtores de máquinas de café, nos 5 fogueteiros, nas várias oficinas de funilaria. Também o comércio se desenvolvera, contando a cidade com 30 lojas de fazendas, 3 lojas de ferragens, 3 negociantes de café, 59 armazéns e tavernas, 4 boticas e vários armarinhos, o que denuncia o movimento da vida urbana e justifica a presença de 2 hotéis, um para o lado do Convento Velho, na saída para o N., outro no antigo largo da Forca, na saída para o S. (MULLER, 1965, p. 87).



Figura 18 - Fábrica Bela Vista de Crozariol & Righi que processava milho e mandioca, instalada no Bairro Santa Luzia. .

Fonte: Acervo MISTAU, s.n., s.d.,

A construção das ferrovias ligando Taubaté e a região valeparaibana à São Paulo e à Capital coincidiu e combinou-se com vários outros fatores, especialmente com a existência de uma política econômica propícia às atividades industriais no âmbito do Império. E destacou-se neste contexto do final do Império a cidade de Taubaté, devido à uma elite econômica e política atuante que se mobilizou para dotar a cidade de uma estrutura urbana capaz de sediar estabelecimentos industriais de porte.

É nessa época que se instalam os serviços de abastecimento de água (1881), de telefone (1893), de bondes urbanos a tração animal (1884), bem como a ligação por bondes a vapor com Tremembé (1880). Começa a circular o primeiro jornal local, o *Progresso* (1861), depois substituído por três semanários (*Jornal de Taubaté*, o *Recreio* e o *17 de Agosto*, todos de 1883), enquanto o teatro São João exibia companhias líricas. Dêsse período são seus sobrados de sólida taipa, enxaiméis de caviúna e assoalhos de pinho de riga, que ainda hoje permanecem como relíquias venerandas de uma fase de esplendor. Então, por sua importância, Taubaté chegou a ser cogitada para o papel de capital da Província do Rio Sapucaí, de cuja criação se falava nos meios oficiais (MULLER, 1965, p. 87).

De acordo com Muller (1969) as medidas protecionistas do Império tiveram repercussão particular para a implantação de indústrias na região. “No Vale do Paraíba, essa fase inicial da industrialização, que se manifestaria década de 1880-1890, consubstanciou-se no aparecimento dos primeiros estabelecimentos (...)” (MULLER, 1969, p. 80). Ricci (2006, p. 45), porém, avança esta periodização, de 1880 até 1930, abrangendo, portanto, a Primeira República, ou a República Velha,

suplantada pelo movimento liderado por Getúlio Vargas, marco de outra orientação para a política industrial.

O enriquecimento progressivo pode ser acompanhado pelo crescimento do orçamento municipal: enquanto em 1844 a receita era apenas de 1:503\$450, passa, a partir de meados do século a acusar uma curva ascendente (MULLER, 1965, p. 87).

De acordo com a autora Taubaté arrecadou em 1864, 7:676\$030. Em 1874 arrecadou 16:105\$908, mas em 1881 a arrecadação atingiu 37:301\$000 e no último orçamento do Império, a renda municipal de Taubaté chegou a 60:473\$886, quantia "quantia, bastante elevada para a época" (MULLER, 1965, p. 87)

No caso de Taubaté, observando a data de criação das principais indústrias, observa-se que, até a inauguração da Rodovia Presidente Dutra (1951), surgiram fábricas com as características básicas apontadas por Muller correspondente a esta primeira fase da industrialização, a saber, que usavam produtos agrícolas como matéria prima, produção dirigida ao mercado interno, regional ou nacional.

Se observada do ponto de vista da estrutura urbana, a Companhia de Gás e Óleos Vegetais, a primeira indústria de porte considerável, foi implantada na zona rural, em terras do Barão de Tremembé, devido à proximidade das jazidas de xisto, matéria prima extraída da várzea turfosa do Rio Paraíba do Sul. E de acordo com Soto a empresa construiu em 1894 "uma estação de parada para os bondes em terreno cedido pela Câmara Municipal". (Cf. SOTO, 2001, p. 198)

Além de se enquadrar nas características apresentadas por Muller, deve-se destacar que a Cia de Gás e Óleos Minerais tornou-se um ponto de interesse e referência espacial, iniciando-se com ela, um processo de transformações irreversíveis para estrutura urbana originária do período colonial.

A concessão Cia de Gás e Óleos Minerais data de 1881, porém foi constituída formalmente em 1883 e iniciou as operações em setembro de 1884, "abastecendo a cidade de iluminação pública", segundo Ricci, transformando Taubaté numa das quatro cidades paulista iluminadas a gás, ao lado da Capital, Santos e Campinas. De acordo com o levantamento oficial em 1877 a indústria produziu 27.379 galões de óleo e 2.664.880 pés cúbicos de gás. (RICCI, 2006, p. 45).

Destacam-se ainda nesta fase como atividades industriais, no caso associada à cana açúcar, o Engenho Central de Taubaté e há referencias também, a uma

fábrica de troles, propriedade de João Lindquer, ambas apareceram no relatório da Comissão Central de Estatística de 1888.

Trata-se de empreendimentos que tiveram curta duração e sucumbiram por motivos diferentes. Especula-se que no caso do engenho de cana, a exemplo de outros engenhos centrais, um deles de Lorena, já “foram montados com maquinário obsoleto” e no caso da Fábrica de Troler o estabelecimento sucumbiu também prematuramente devido aos impostos. (RICCI, 2006, p. 46 e 48)



Figura 19 - Refinaria de açúcar Manoel dos Santos, Rua Santos Dumont
Fonte: Acervo MISTAU, s.n., s.d.,

A Companhia Taubaté Industrial, a CTI, criada em 1891, foi a primeira indústria de grande porte, e do setor têxtil, a se instalar na cidade. Foi o principal empreendimento dessa primeira fase e de acordo com Ricci, teve a participação de investidores regionais como o Banco Popular de Taubaté, “única instituição financeira que tinha participação no seu capital” (RICCI, 2006, p. 62)

A CTI tornou-se pela longevidade, pelo porte físico e pela importância econômica e política que teve para a expansão da área central que se confundiram, a imagem da cidade a imagem da própria indústria, assim como os sobrepunham também os espaços da fábrica e o espaços urbanos, portanto de uso de todos os munícipes. Iniciou a produção da CTI em 1893 com a fabricação de “camisas de meia” com fios importados. O mercado interno era o principal objetivo da empresa.

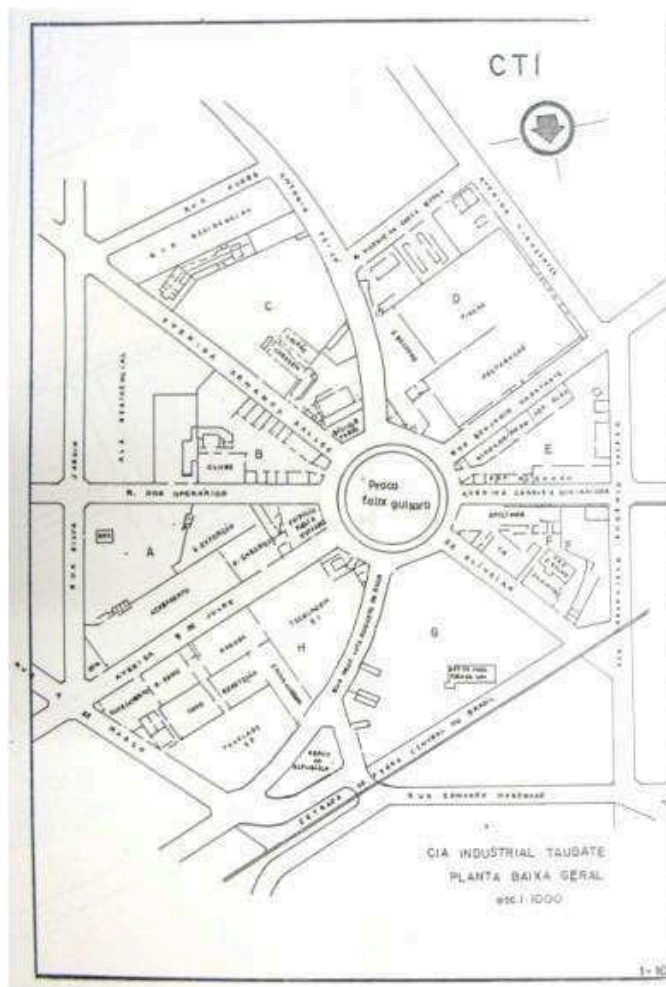


Figura 20 - Instalações da CTI
Fonte: CDPH, Acervo Fabio Ricci

O primeiro terreno obtido pela CTI da Vila Edmundo foi a Quadra H, onde foi instalada a Tecelagem.

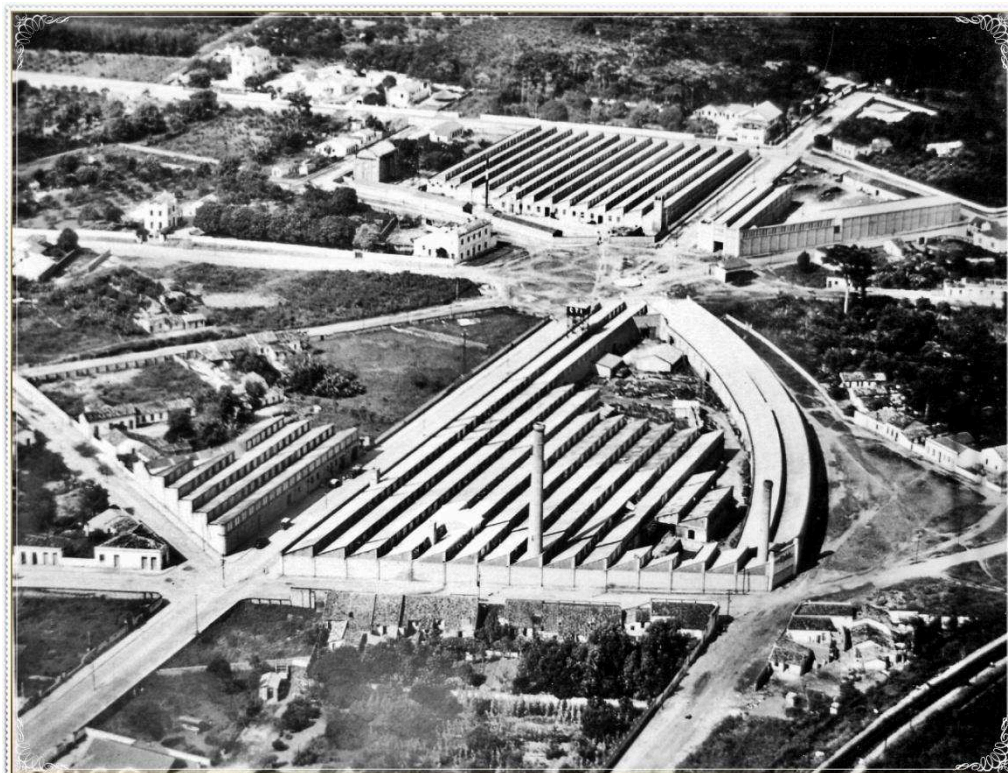


Figura 21 - Via aérea da CTI: em primeiro plano a Quadra H e ao fundo a D e E
Fonte: Acervo MISTAU

A Vila Edmundo constituiu-se num dos primeiros loteamentos das terras do Visconde de Tremembé que passaram a pertencer a Companhia Norte Paulista, empresa presidida pelo Visconde, José Francisco Monteiro, que tinha como objetivo construir a Estrada de Ferro Norte de São Paulo, uma ferrovia que ligaria Taubaté a Ubatuba.

A concessão data de 5 de janeiro e em 13 de março de 1889 foram iniciadas as obras da estrada que derivava do leito da Estrada de Ferro D. Pedro II e iniciava uma longa curva no sentido leste, rumo ao litoral perfazendo o traçado do que atualmente a rua Dino Bueno que, depois da Praça Felix Guisard, foi denominada como rua Carlos Rizini.

De acordo com o historiador Paulo Florençano “Em 2 de junho de 1894, pelo Decreto n. 1721 o regime republicano, recentemente instituído, declarou nula a concessão, paralisando os trabalho” (Nota In: TOLEDO, 1976, p. 8).

As instalações iniciais foram ampliadas com sucessivos empréstimos desde 1895 e os terrenos da antiga Estrada de Ferro foram adquiridos com o sucesso do empreendimento fabril até o final da década de 1950 (Cf. VIERNO, 1999, p.65).

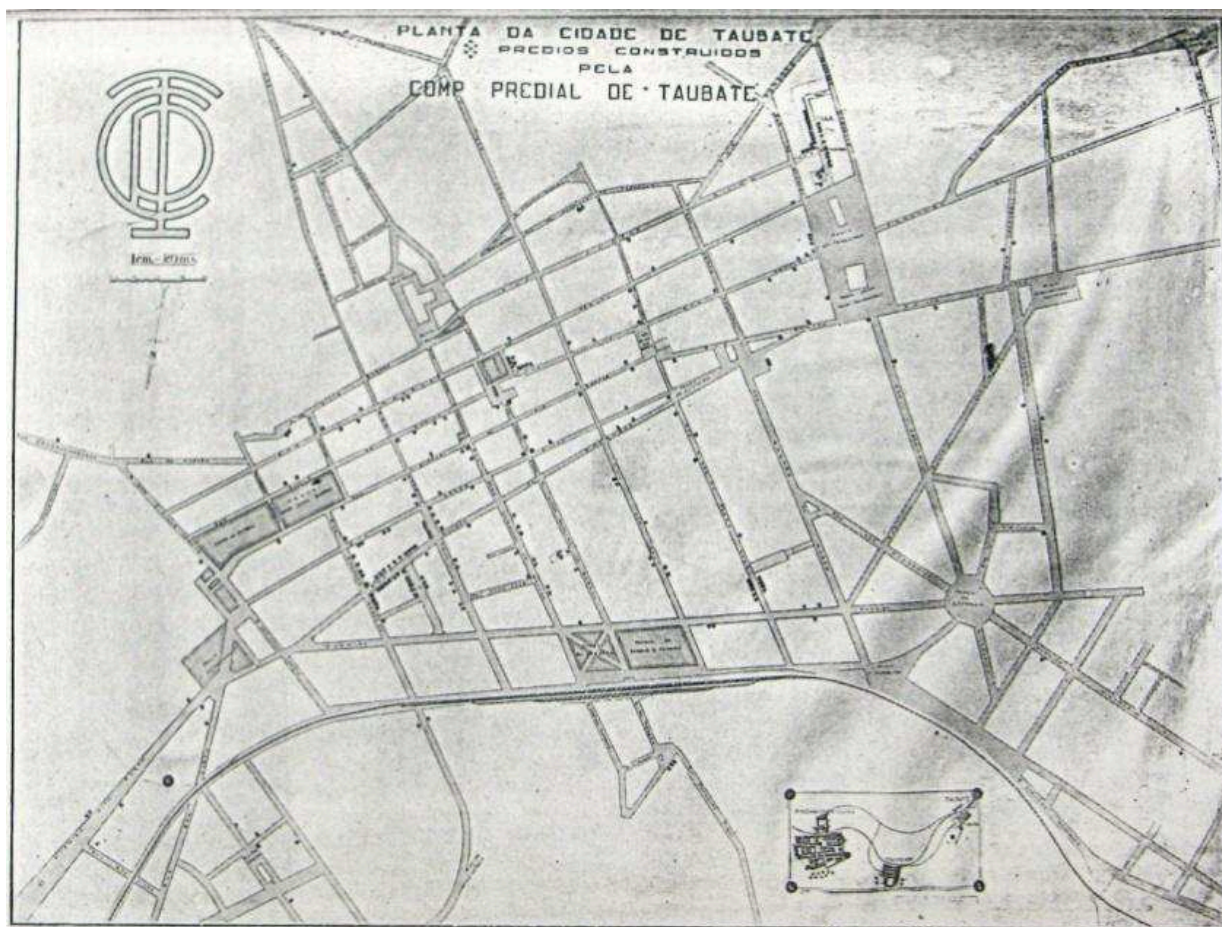


Figura 22 - Planta da cidade de Taubaté – Prédios construídos pela Companhia Predial de Taubaté. S. d, Taubaté, S. escala.
 Fonte: Acervo CDPH – Fundo Fabio Ricci

A CTI não só construiu uma série de edificações diretamente vinculadas à produção, mas também para assistir aos milhares de funcionários e familiares. Destacam-se as vilas que assim como as demais edificações foram locadas nas imediações das edificações fabris, criando um aglomerado de novas edificações no prolongamento das ruas do centro histórico e a ferrovia.

Os empresários da CTI envolveram ou foram protagonistas de outros investimentos na cidade. Destaca-se a construtora Companhia Predial de Taubaté que foi responsável pela renovação da paisagem edificada de Taubaté.

A Plasbaté, criada em 1960, foi um dos empreendimentos industriais organizados por grupos ligados a CTI. Tratava-se de uma indústria química relacionada ao segmento de produtos plásticos. Outro caso é a Produtos Alimentares Embaré liderada por membros da família Guisard (MULLER, 1969, p. 141 e 142).

Outros empreendimentos industriais merecem citação apesar da dificuldade de localizá-los na planta da cidade que utilizamos para analisar e interpretar a expansão urbana de Taubaté. As Indústrias Reunidas Vera Cruz, fundada em 1923, que fabricava tintas. Entre as pequenas olarias e cerâmicas destaca-se a Cerâmica Santa Cruz S.A. datada de 1924. A Santa Cruz foi comprada por empresários de Mogi das Cruzes em 1933 e sua localização em Taubaté se devia a posição estratégica diante do mercado consumidor dos seus produtos serem Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo.



Figura 23 Indústria Vera Cruz, que produzia tintas, localizada na rua Dino Bueno, paralela a linha férrea

Fonte: Acervo MISTAU, s.n., s.d.

Só no final da década de 1920 a cidade de Taubaté foi escolhida para outro empreendimento industrial de porte, também uma indústria têxtil, que pelo número de trabalhadores que empregava e porte da empresa, teve implicações nas transformações espaciais da cidade no período analisado. Trata-se da Companhia Fabril da Juta, criada em 1927, dedicada à produção de sacaria para uso agrícola. A principal matéria prima era a juta, já estampada na sua denominação.



Figura 24 - Vista aérea de Taubaté em 1953: o eixo NE/SO
Fonte: Acervo MISTAU

A Companhia Fabril da Juta empregava em 1964, 2.058 operários, e devido a maquinaria ultrapassada necessitava de uma força de trabalho numerosa, e por isto deixou de ser competitiva. Parou de produzir em 1967 e de acordo com Muller foi retomada a produção por meio judicial, mas sob controle dos trabalhadores (1969; p. 140).



Figura 25 - Vista aérea da Companhia Fabril da Juta. Observe os viadutos construídos para transportar a estrada de ferro

Fonte: Acervo MISTAU, s.n., s.d.

Ainda no final da segunda década do século XX, mais precisamente em 1928, foi aberta ao tráfego a Estrada de Rodagem São Paulo – Rio, carinhosamente apelidada de Estrada Velha depois da inauguração da Rodovia Presidente Dutra. Trata-se de um evento de grande repercussão para a história da área central, pois a mesma atravessou a cidade no sentido norte – sul, paralela a estrada de ferro, mas entre a estação e a antiga área central, zona de expansão do centro desde a construção da ferrovia.

Ao longo da estrada acentuou-se a ocupação industrial e os novos loteamentos nos extremos da zona urbana, assim como o comércio atacadista e novos usos e atividades relacionadas às demandas da estrada de rodagem como oficinas e postos de gasolina.

A Estrada de Rodagem São Paulo – Rio tornou-se uma referência para instalação das indústrias, apesar da proximidade e quase paralelismo do seu trajeto em relação à ferrovia.

Na década de 1930, já na Era Vargas, foram fundadas a Produtos Alimentares Embaré S.A. (1930) e a Corozita S.A. (1935), que figuram como os poucos empreendimentos industriais do período varguista, polarizados pela Estrada Rio - São Paulo. A Corozita, que até hoje continua em atividade, fabricando botões e a Embaré, que fabricava doces a partir de frutas e matéria prima da própria região, foram implantadas praticamente às margens da Estrada, na periferia do perímetro urbano daquele momento.



Figura 26 - Funcionários diante dos galpões originais da Corozita em 1935
Fonte: Acervo MISTAU

Depois da inauguração da Rodovia Presidente Dutra em 1951, os estabelecimentos fabris instalados em Taubaté preferiram os extensos terrenos a margem da rodovia ou que tivessem ligações com a mesma. Foi o caso da Indústria de Óculos Vision (1957), em funcionamento até os dias atuais.

No entanto, a Estrada Velha, como foi denominada a Estrada de Rodagem São Paulo – Rio depois da inauguração da Rodovia Presidente Dutra, continuou a atrair grandes empreendimentos industriais, como atestam os casos da Mecânica Pesada (1956), da Ford (1967) e da Volkswagen (1973).



Figura 27 - Ford do Brasil. Em primeiro plano a Fundição II e a Fundição I ao fundo.
Fonte: Acervo MISTAU, s.n., s.d.

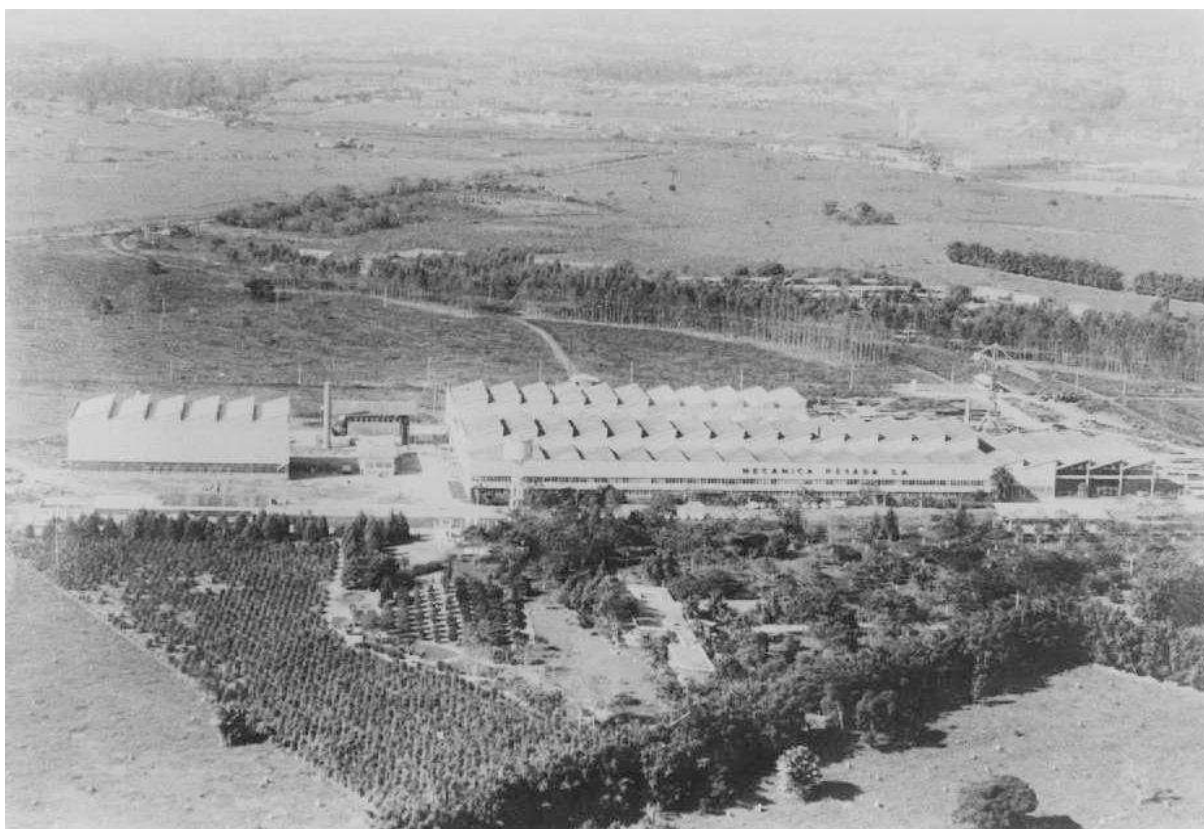


Figura 28 - Vista aérea da Mecânica Pesada, recém construída na década de 1950
Fonte: Acervo MISTAU, s.n.

A proximidade da ferrovia permitiu a construção de ramais como se pode verificar no fragmento da carta abaixo. A ferrovia foi retificada no trecho de Taubaté a Caçapava em 1953, ano que foi desativada a Estação de Quiririm.

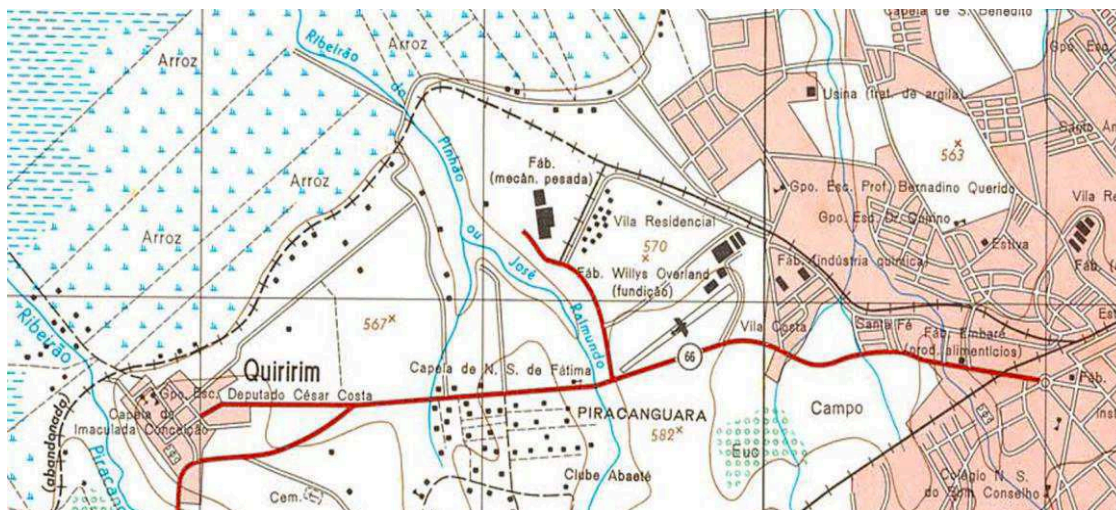


Figura 29 - No centro da imagem encontram-se a implantação da Mecânica Pesada e sua Vila Residencial e da Willys Overland (1958), adquirida pela Ford em 1967. Note a extensão da Willys permitiu a construção de aeroporto

Fonte: IBGE: Mapa Municipal Estatístico. Esc. 1:50.000. Folha SF – 23 - Y – D – II – 2



Figura 30 - Vista aérea da Indústria Química Taubaté

Fonte: Acervo MISTAU, s.n., s.d.,

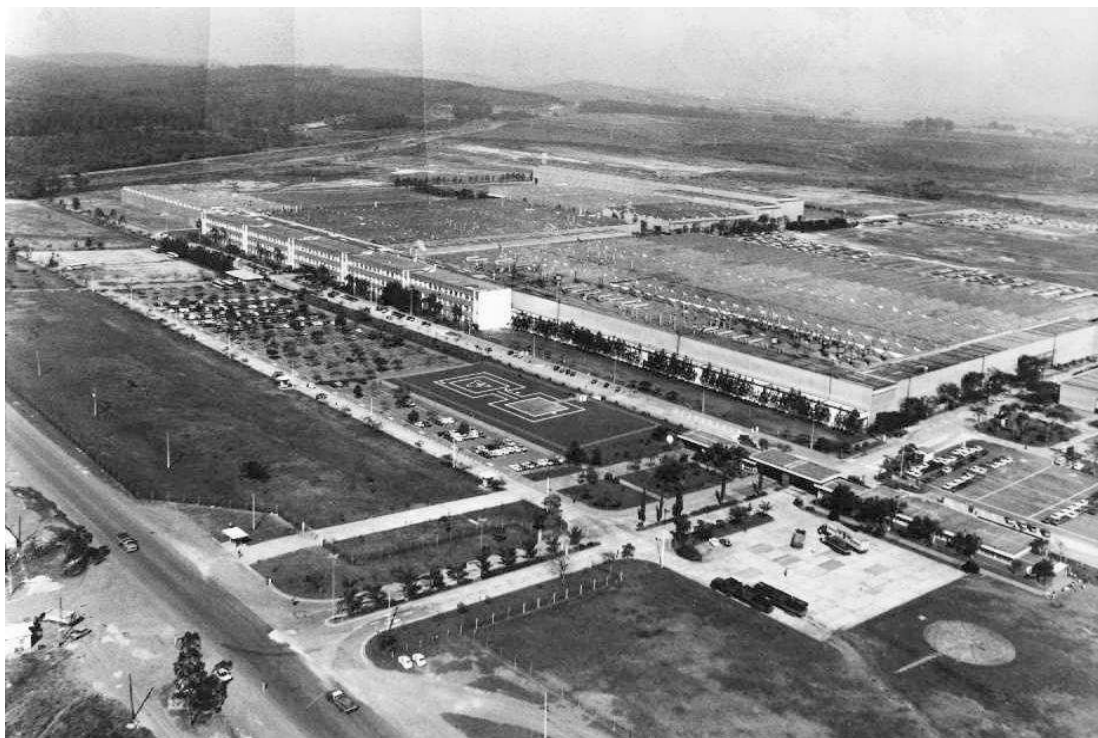


Figura 31 - Vista aérea da Volkswagen, situada na divisa de Taubaté com Caçapava
Fonte: Acervo MISTAU, s.n., s.d.



Figura 32 - Vista aérea de Taubaté: abaixo a linha férrea e vista parcial do conjunto da CTI. Acima a abertura do leito para a construção da BR 116
Fonte: Acervo MISTAU

5.6 CENTRALIDADE E SEGREGAÇÃO EM TAUBATÉ: 1876-1950

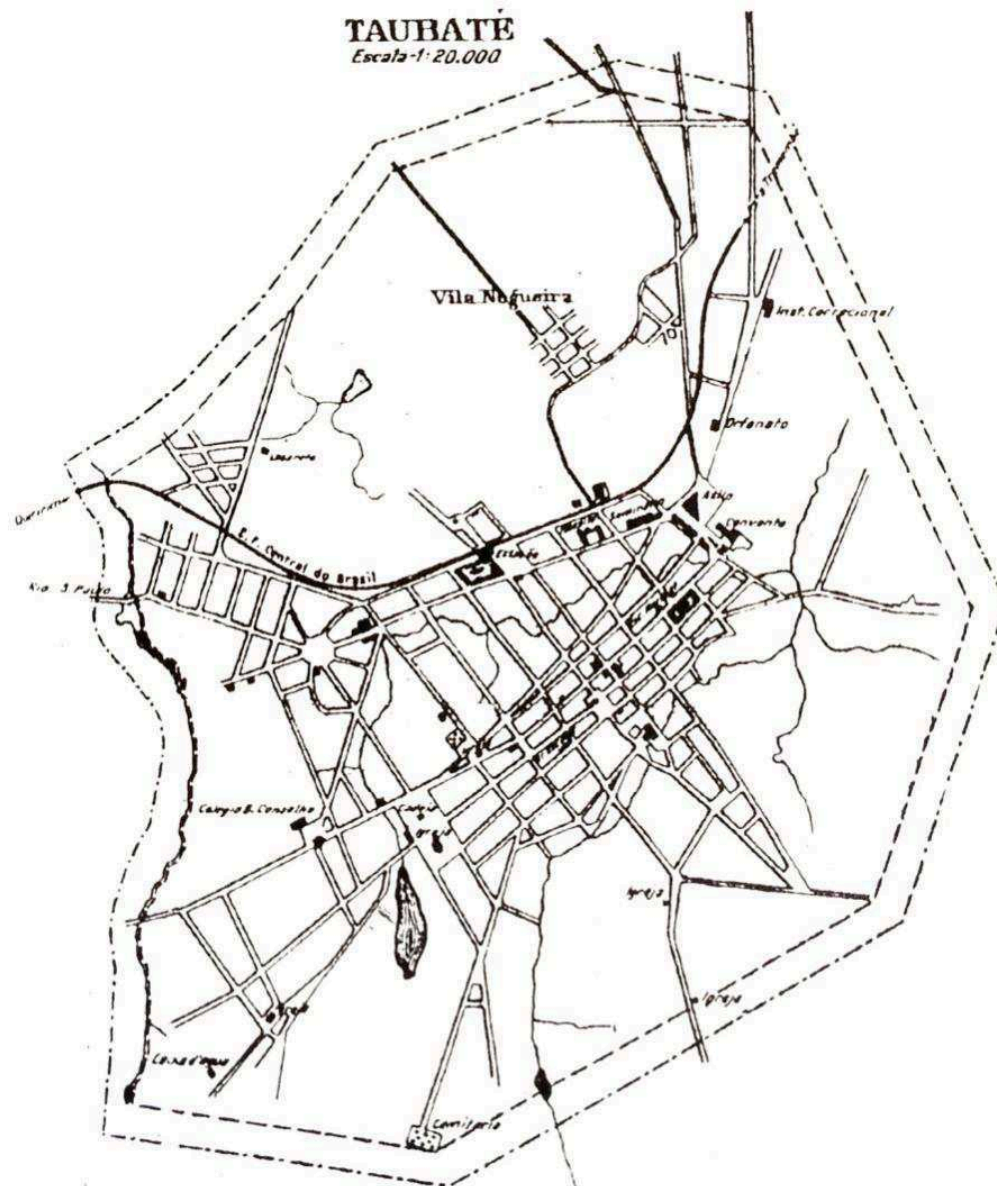


Figura 33 - Planta da cidade de Taubaté, 1938. Taubaté, 1:20 000

Fonte: Acervo CDPH – Fundo Fabio Ricci

O espaço intraurbano da cidade de Taubaté passou, a partir do final do século XIX, por transformações que alteraram os limites da área urbanizada, praticamente a mesma desde a sua conformação no século XVII.

No último quartel do século, a cidade foi tomada de grande surto de crescimento e progresso. O espaço urbano passa por fase de expansão, especialmente em direção ao N., na direção dos trilhos da Estrada de Ferro Central do Brasil, e ao SO, acompanhando as vias de saída para a capital e para o litoral, ao mesmo tempo que iam sendo preenchidos os espaços ainda vazios dentro do antigo conjunto urbano (MULLER, 1965, p. 87).

Vivia-se um surto de crescimento e progresso, sendo a cidade um espaço político e urbanizado, que abrigava instituições administrativas dotada de uma vida cultural, agregando as diferentes classes sociais que já não encontravam mais trabalho nas áreas rurais.

É nessa época que se instalamos serviços de abastecimento de água (1881), de telefone (1893), de bondes urbanos a tração animal (1884), bem como a ligação por bondes a vapor com Tremembé (1880). Começa a circular o primeiro jornal local, o *Progresso* (1861), depois substituído por três semanários (Jornal de Taubaté, o Recreio e o 17 de Agosto, todos de 1883), enquanto o teatro São João exibia companhias líricas (MULLER, 1965, p. 87).

MULLER, em seus estudos sobre Taubaté, observou que a expansão urbana ia em direção ao Norte, ou seja, em direção aos trilhos da estrada de ferro da Central do Brasil e a Sudoeste, acompanhando as vias que levavam as saídas para a capital e litoral.

Desse período são seus sobrados de sólida taipa, enxaiméis de caviúna e assoalhos de pinho de riga, que ainda hoje permanecem como relíquias venerandas de uma fase de esplendor. Então, por sua importância, Taubaté chegou a ser cogitada para o papel de capital da Província do Rio Sapucaí, de cuja criação se falava nos meios oficiais (MULLER, 1965, p. 87).

Tal afirmação corrobora as hipóteses sugeridas por VILLAÇA (2007), de que o crescimento é altamente influenciado pelas vias – rodovias e ferrovias – regionais.

(...) embora as vias regionais não tenham sido construídas para oferecer transporte intraurbano, elas acabam oferecendo esse tipo de transporte, e aquelas regionalmente mais importantes passam a ser mais importantes do ponto de vista intraurbano e acabam atraindo maior expansão urbana o longo delas (VILLAÇA, 2007, p. 70-71).

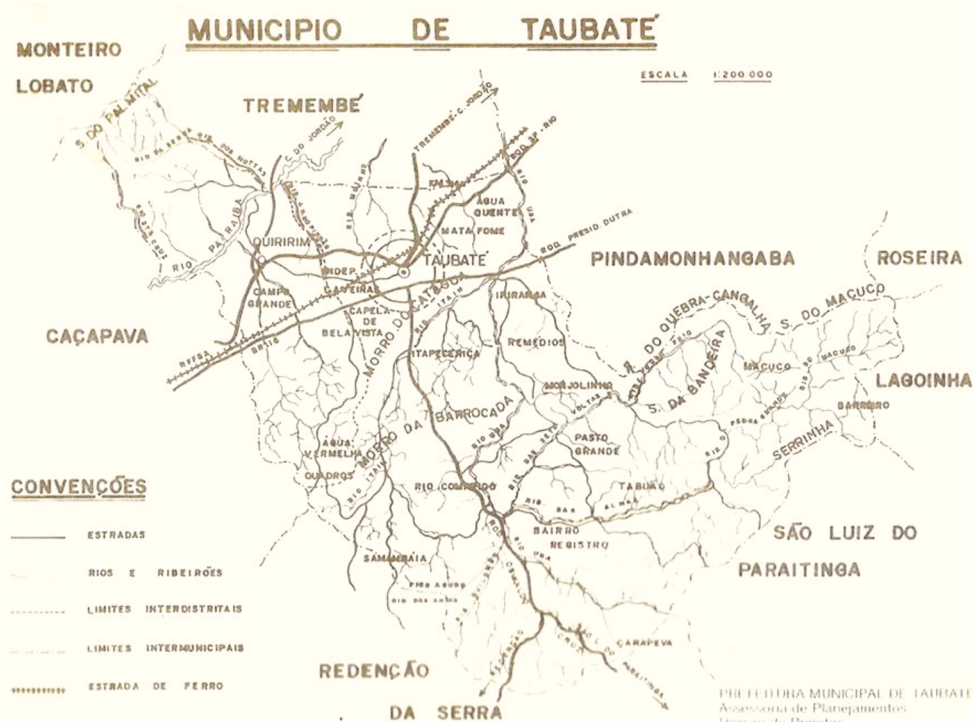


Figura 34 - Mapa do município de Taubaté com os caminhos e área urbana
Fonte: ABREU, 1985, p. 16

As transformações ocorridas na cidade de Taubaté no período de 1860 -1890 concorreram para a concentração de atividades essencialmente urbanas, tais como as funções jurídicas, educativas, religiosas, médicas, assistenciais e culturais e lazer como a abertura do Teatro São João em 1878.



Figura 35 - Vista aérea de Taubaté: em primeiro plano o Bairro do Areão, a linha férrea e o centro. Ao fundo a Rodovia Presidente Dutra. C. 1970
Fonte: Acervo MISTAU

Além das notáveis mudanças relativas à concepção do espaço urbano houve um aumento do perímetro urbano que passa a alcançar os bairros suburbanos ligados às atividades econômicas da cidade, que começavam a ter uma melhor infraestrutura.

O centro se consolidou como núcleo comercial e bancário e em volta da Estação Ferroviária de Taubaté, formou-se um núcleo específico composto de parque, lojas, bares e hotéis.

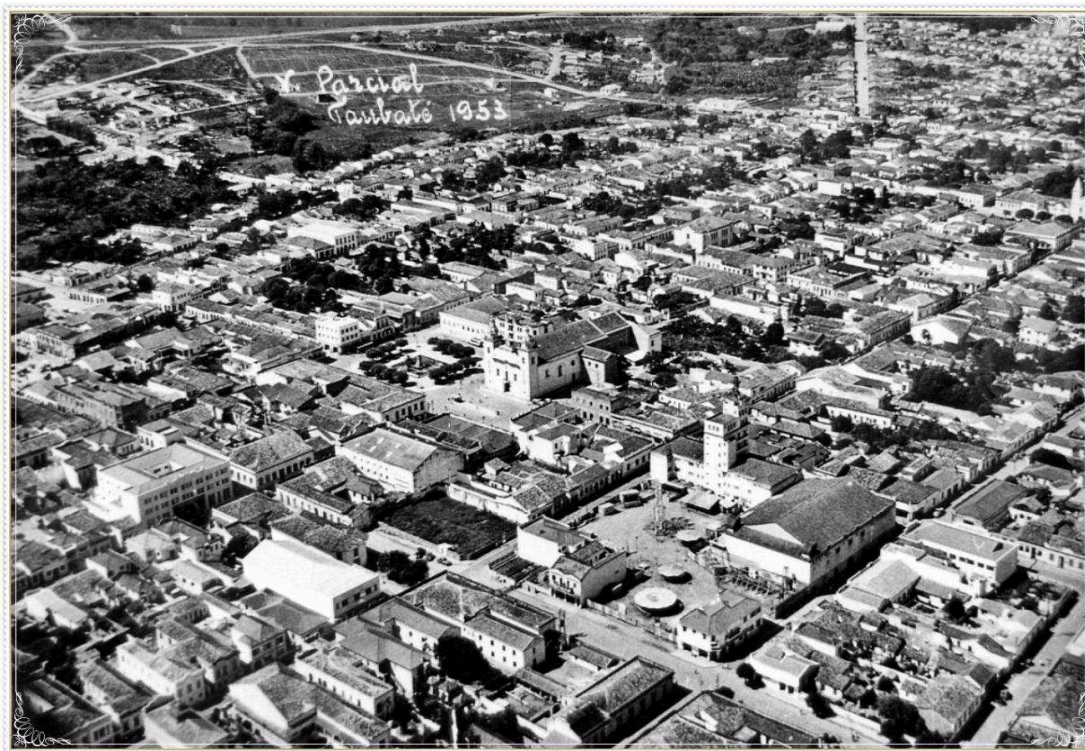


Figura 36 - Vista aérea de Taubaté: ao centro a Praça D. Epaminondas e a área central. Note que em 1953 a cidade ainda mantinha a horizontalidade
 Fonte: Acervo MISTAU, s.n., 1953

Os bairros que abrigaram as indústrias, situados na direção Nordeste e Sudoeste, em relação ao centro, foram os que obtiveram uma melhora significativa na sua infraestrutura, como foi o caso do bairro do Areão próximo a estrada de ferro que abrigava a Cia. de Gás que construiu a estação de bondes para Tremembé, em 1894 e operava o sistema. O bairro do Barranco, na região da Estiva, viu surgir em 1912 a vila operária dos trabalhadores da CTI, com toda a infraestrutura necessária, a seus operários, como escolas, creches, clubes, centros de esportivos, possibilitando uma certa autonomia em relação à cidade.

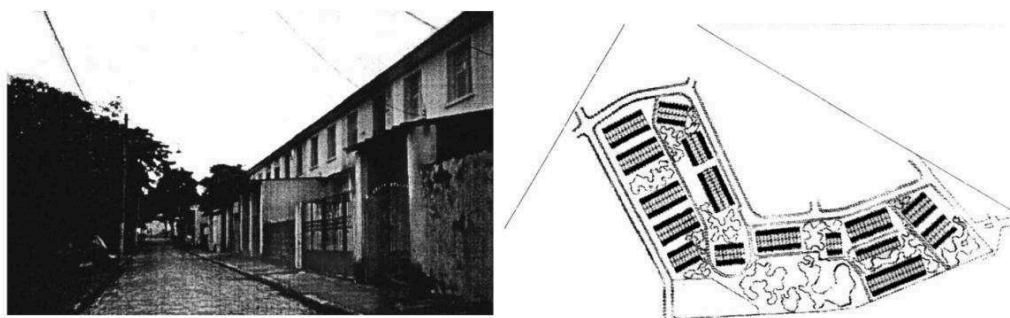


Figura 37 - Vila IAPI, década de 1950: casas geminadas e implantação a partir do conceito de bairro cidade-jardim. Projeto do arquiteto carioca Carlos Frederico Ferreira
 Fonte: ARAVECCHIA, 2000, p. 131

A relação entre “centro” e “subúrbio” foi invertida em nível simbólico e real, afirma SOTTO. Os operários não necessitariam se deslocar para o centro para suas atividades sociais, culturais e até mesmo religiosas, o que do ponto de vista da produção era a melhor forma de se controlar o modo de vida de seus trabalhadores.

O entendimento das transformações em cada um dos períodos históricos é importante para a compreensão da constituição da estrutura territorial de Taubaté, de seu crescimento e expansão, principalmente do ponto de vista dos estudos intraurbanos e na identificação dos processos de segregação nos termos sintetizados por Villaça (2012, p.45).

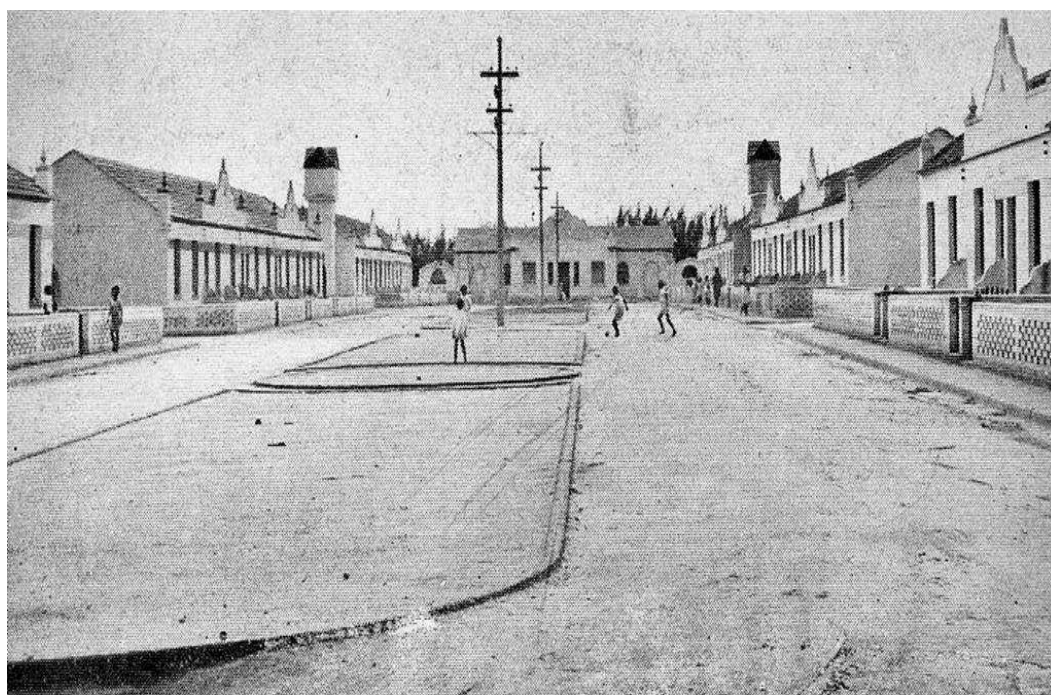


Figura 38 - Vila São Geraldo no bairro do Areão: vila da Companhia Fabril da Juta
Fonte: Acervo MISTAU, s.n., s.d

Para esta análise foi necessária a compreensão das alterações relacionadas à centralidade e à segregação, que são aspectos determinantes da estruturação do espaço intraurbano na perspectiva apresentada por Villaça (2007).

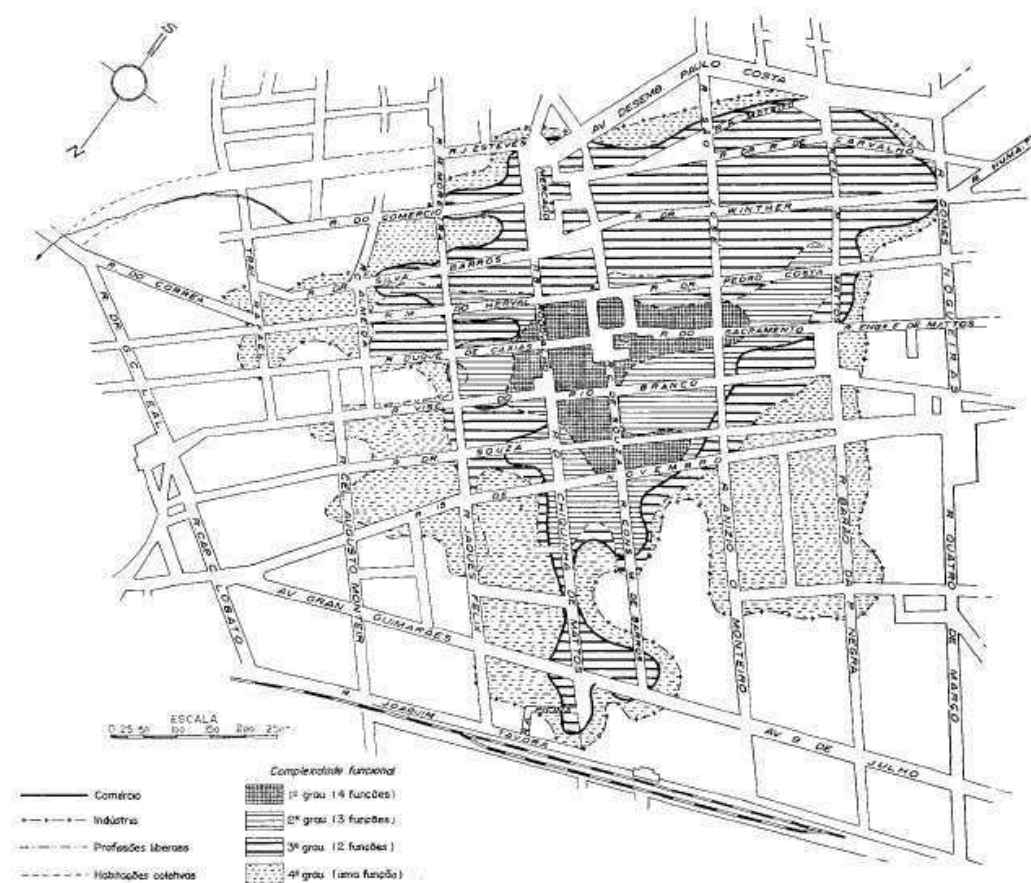


Figura 39 - Área vital: concentração e funções urbanas do centro
Fonte: MULLER, 1965, p. 100

Foi fundamental para a geração dos modelos baseados na teorização de Hoyt (1959), que representam o fenômeno e a dinâmica dos processos de expansão urbana, a compreensão histórica dessa evolução e a influência na localização dos melhoramentos e a moradia dos diversos extratos sociais na conformação do espaço urbano. No estudo de MULLER (1965) sobre Taubaté, abrangendo a área central e sua periferia imediata, já fora observado na área central as seguintes funções urbanas:

- 1 – comércio e crédito;
- 2 – indústrias, oficinas e ateliers;
- 3 – profissões liberais;
- 4 - habitações coletivas.



Figura 40 - Vista aérea de Taubaté: em primeiro plano o Bairro Monção, a linha férrea e o centro
Fonte: Acervo MISTAU, s.n., c. 1970

Identificadas as funções, ela elaborou um mapa temático denominado de “Área Vital”, onde por sobreposição das áreas de predomínio de funções, pode-se observar quais as áreas que concentravam mais funções. Classificadas em graus de complexidade obtendo-se o grau 4 para as áreas que concentravam as quatro funções, grau 3 para as áreas que concentravam três funções, grau 2 para as áreas que concentravam duas funções e grau 1 para as áreas que concentravam uma só função.

Embora os estudos de MULLER datem de metade da década de 1960, ou seja, além do recorte temporal proposto para esse estudo, o que se depreende é que uma vez contextualizado o surgimento e o desenvolvimento de Taubaté, torna-se mais evidente os processos da expansão urbana, que pouco se alterou no que

diz respeito a configuração das funções ali exercidas, embora a mancha urbana tenha se expandido sobremaneira em relação ao núcleo original.

De núcleo formador, às transformações ocorridas na virada do século, da passagem da vida rural para a vida urbana, muito pouco se alterou do ponto de vista do capital e de sua acessibilidade e de como as classes sociais se distribuem em busca deste capital.

5.7 REPRESENTAÇÃO GRÁFICA E CARTOGRÁFICA

5.7.1 De 1850 a 1890. A pré industrialização.

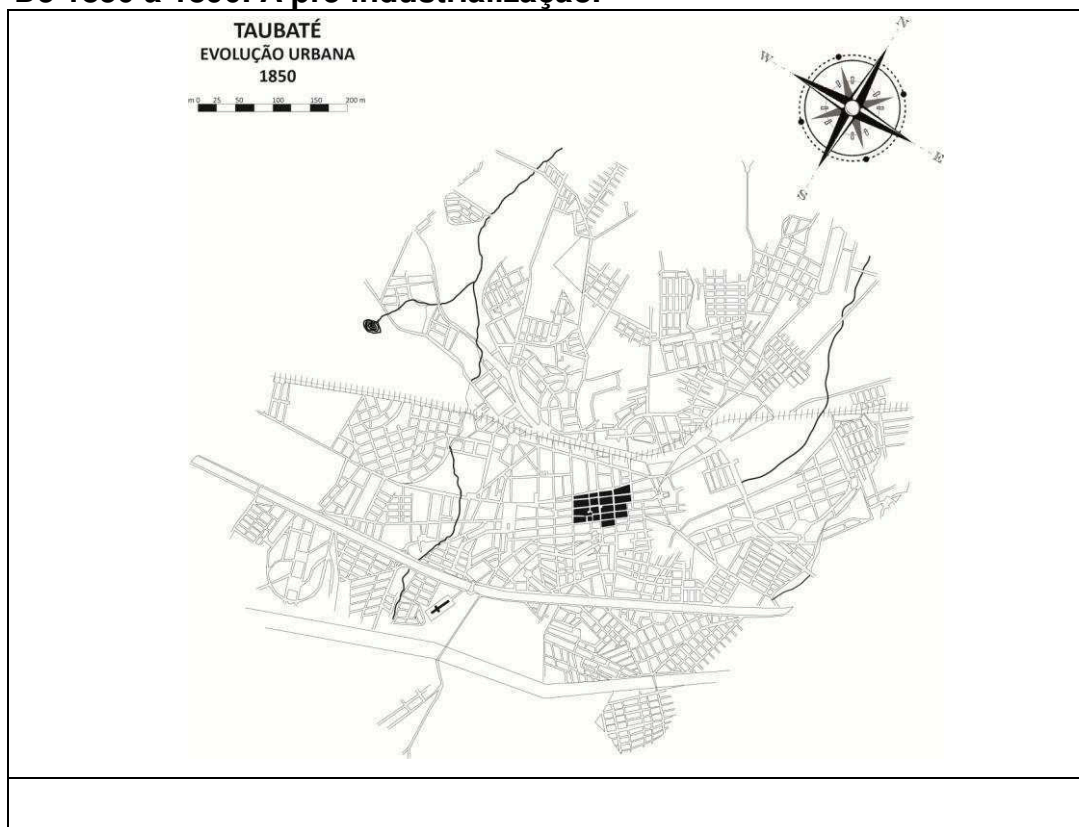


Figura 41 - Acima, planta da cidade de Taubaté. A área central em preto corresponde ao traçado original e a expansão verificada de 1850 a 1890. Observa-se que não há uma expansão da área central.

5.7.2 Início da industrialização: 1876-1891.

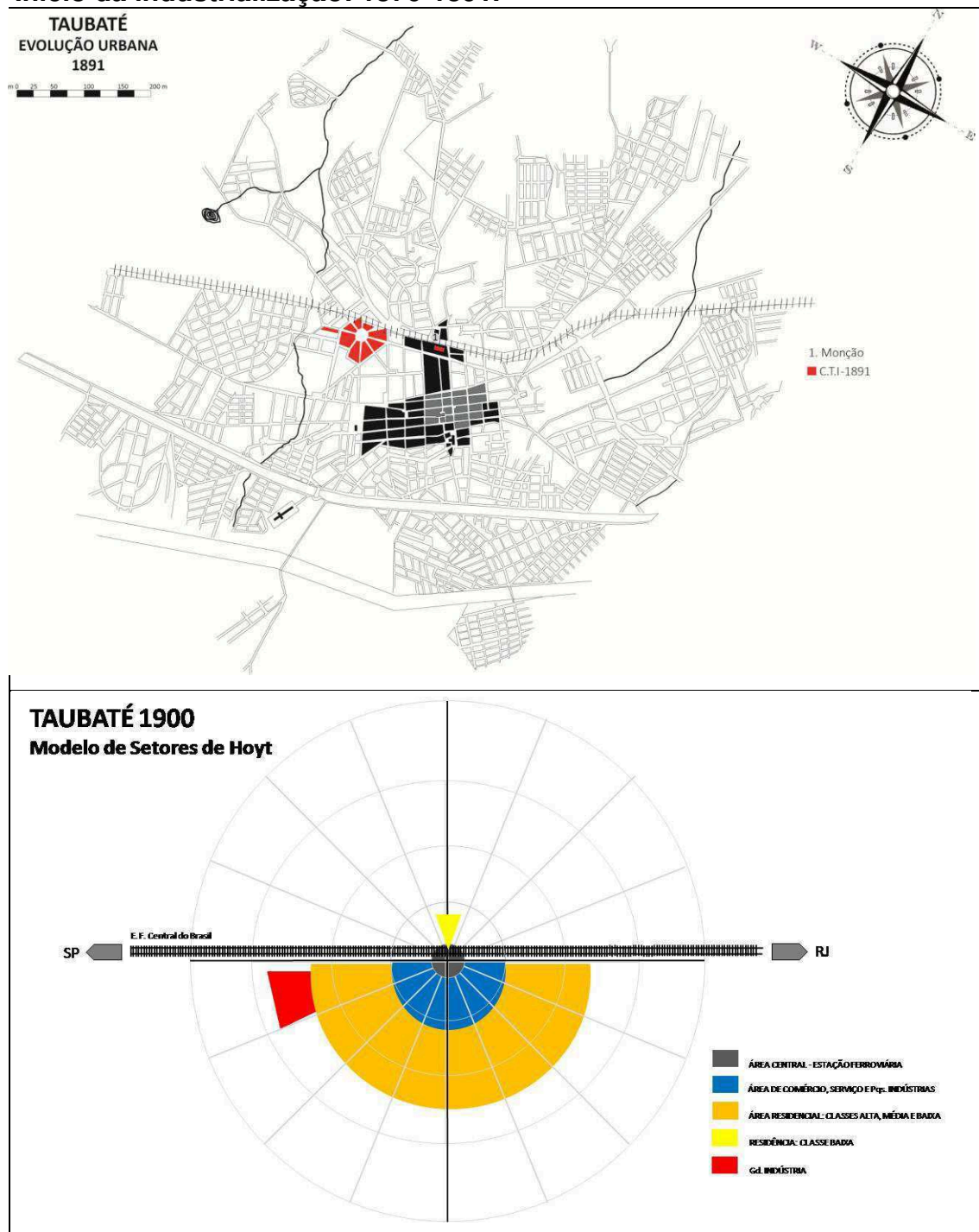


Figura 42 - Acima, planta da cidade de Taubaté. A área central em cinza corresponde ao traçado original e a expansão verificada de 1891 a 1900 corresponde a parte em preto Surge o traçado da ferrovia (1876) e a Cia. Taubaté Ind. Em 1891). Abaixo o modelo de Hoyt correspondente ao período

5.7.3 Expansão Urbana: 1929

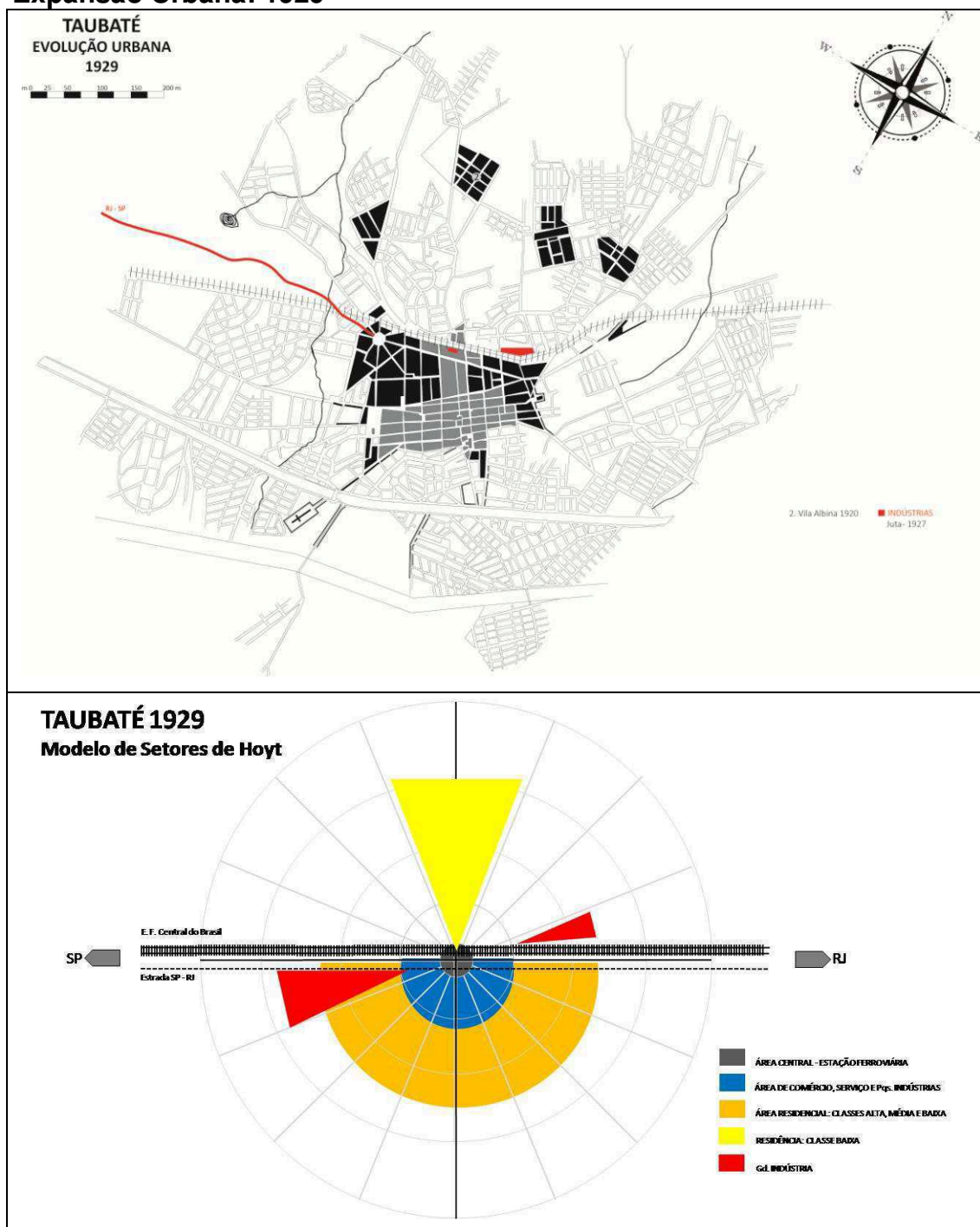


Figura 43 - Acima, planta da cidade de Taubaté. A área em preto corresponde a expansão verificada de 1900 a 1929. Surge o traçado da rodovia SP - RJ (1928) e a Cia.Fabril de Juta. (1927). Abaixo o modelo de Hoyt correspondente ao período

5.7.4 Expansão Urbana: 1939

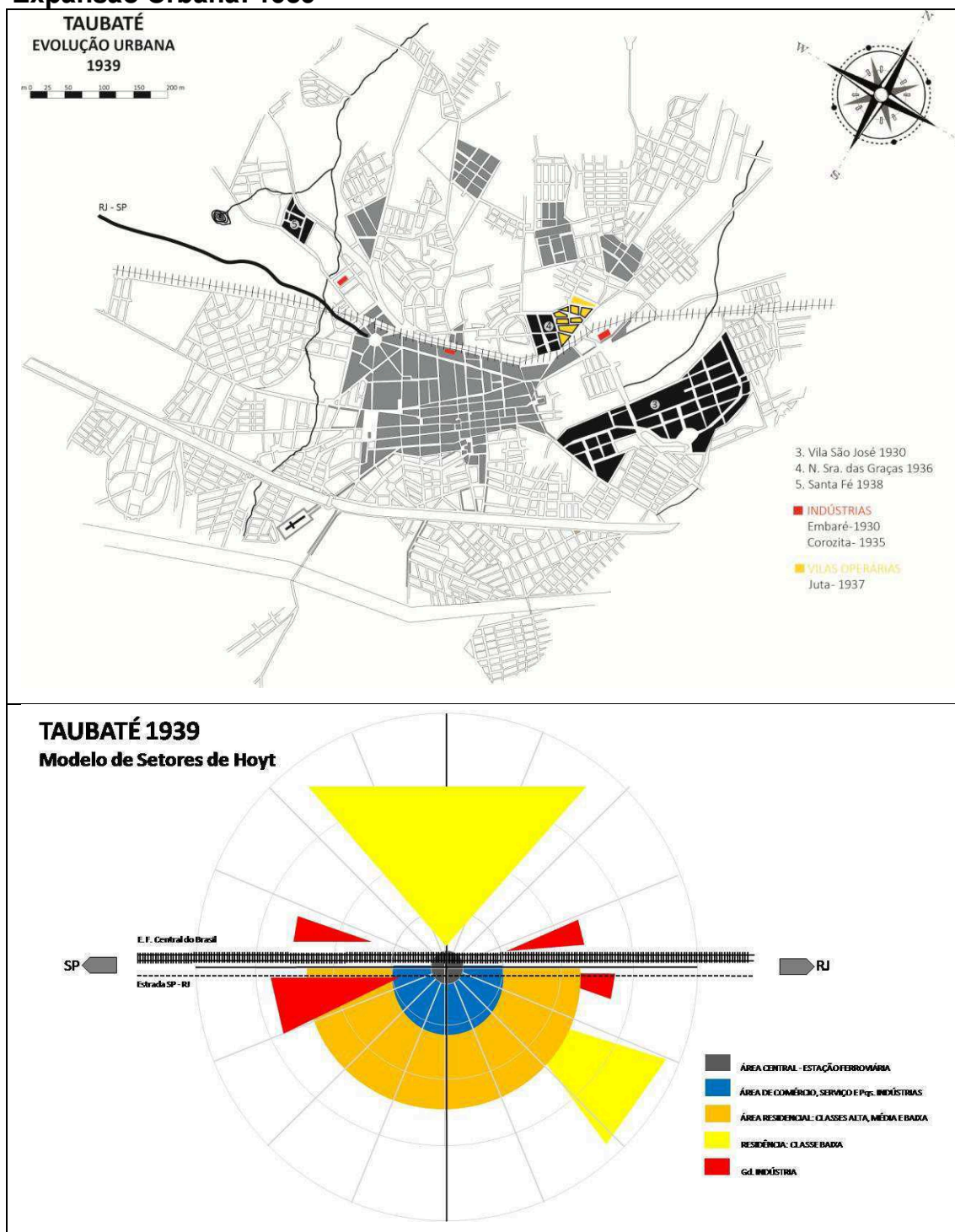


Figura 44 - Acima, planta da cidade de Taubaté. A área em preto corresponde a expansão verificada de 1930 a 1939. Observa-se uma pequena expansão urbana com o surgimento da Vila operária da Juta. (1937). Abaixo o modelo de Hoyt correspondente ao período

5.7.5 Expansão Urbana 1940 - 1959

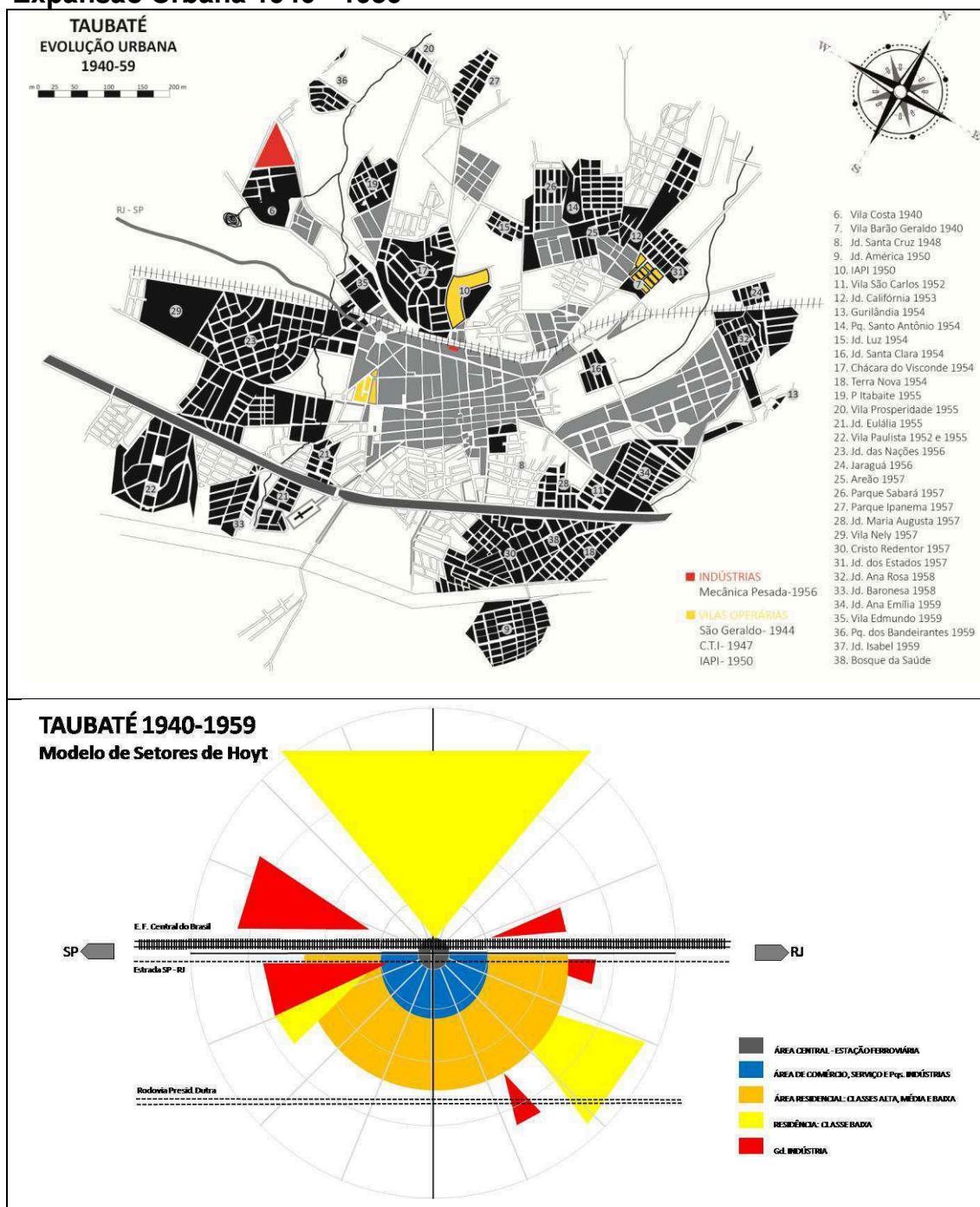


Figura 45 - Acima, planta da cidade de Taubaté. A área em preto corresponde a expansão verificada de 1940 a 1959. Observa-se uma grande expansão urbana principalmente na década de 50. Novas vilas operárias e bairros para as diferentes classes sociais. Surge um novo eixo rodoviário RJ – SP, a Rod. Pres. Dutra. .Abaixo o modelo de Hoyt correspondente ao período

5.7.6 Expansão Urbana: 1960-1979

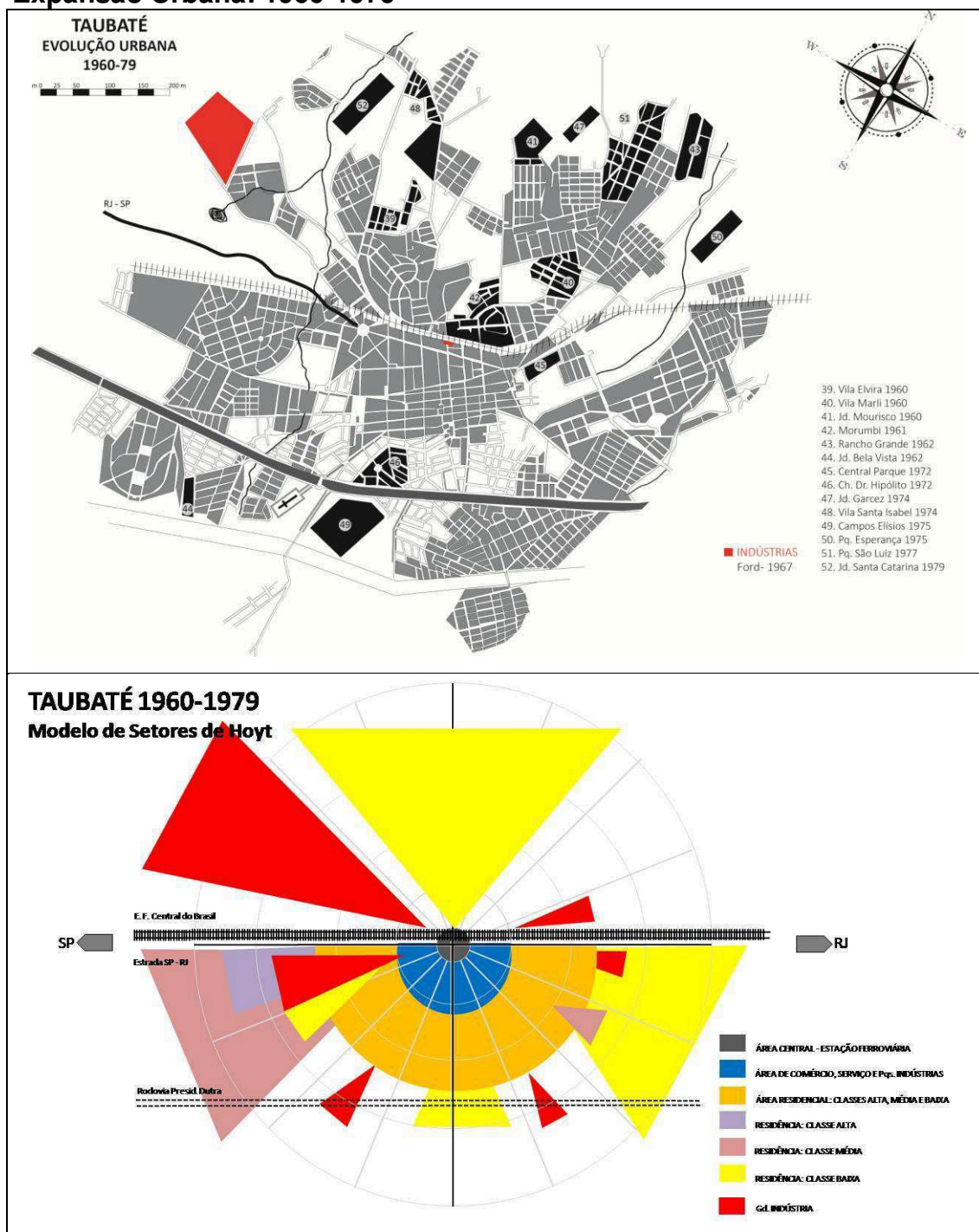


Figura 46 - Acima, planta da cidade de Taubaté. A área em preto corresponde a expansão verificada de 1960 a 1979. Observa-se uma pequena expansão urbana em relação a década anterior. Abaixo o modelo de Hoyt correspondente ao período

5.7.7 Expansão Urbana - síntese: 1891-1979



Figura 47 - Acima, planta da cidade de Taubaté, numa síntese da expansão urbana ocorrida na cidade no período de 1891 a 1979. Observa-se o eixo ferroviário do século XIX e a rodovia Pres. Dutra, o novo eixo que surge em meados do século XX. A cidade se expande ao longo desses eixos. Há um predomínio das classes menos privilegiadas se estabelecerem próximas as áreas industriais e do outro lado da linha férrea. A mesma forma se observa em relação a Via Dutra. Abaixo o modelo de Hoyt correspondente ao período

6 CONCLUSÃO

O presente trabalho buscou compreender a expansão urbana da cidade de Taubaté a partir de configuração do espaço intraurbano. A análise da expansão urbana foi conduzida para a construção do Modelo de Setores de Hoyt.

Procurou-se observar que os processos espaciais ocorridos no período de 1876 até 1951, período que se estabeleceu o eixo ferroviário com a implantação da Estação Ferroviária de Taubaté e posteriormente o eixo rodoviário São Paulo – Rio de Janeiro pela Rodovia Pres. Dutra.

O que se observou foi que a industrialização em Taubaté, teve como referencia inicial a ferrovia, alterando sobremaneira a dinâmica da expansão urbana, num processo interligado de desejos de urbanização que se combinaram com o processo de expansão transformação da área central, modernização e crescimento da cidade.

Villaça (2007), ao desenvolver os seus modelos baseado nos modelos de setores de Hoyt, para seus estudos intraurbanos de espaços metropolitanos brasileiros, considerou os limites físicos que se apresentavam naquele momento. Ressaltou no estudo de metrópoles do interior do continente, como Belo Horizonte e São Paulo, tem em comum a ferrovia cortando as cidade se dividindo-as em duas metades, onde um lado está localizado o centro e do outro lado, está o que ele denomina como o “lado de lá” da linha férrea.

Transpondo as observações de Villaça, para Taubaté, uma cidade média da Região do Vale do Paraíba Paulista e Litoral, entendendo-se como média o valor populacional estimado para 2013 de 296.431 habitantes (IBGE), também foi possível encontrar algumas semelhanças com as características apontadas por Villaça para a elaboração do modelo de setores de Hoyt.

São elas:

1. Taubaté: dispõe de área para expansão em todas as direções, 360º;
2. Está situada no Vale do Rio Paraíba, entre as serras da Mantiqueira e do Mar, embora tenha sido fundada em um topo de morro para exatamente evitar as inundações.
3. A ferrovia funcionou como uma barreira artificial que determinou a forma pela qual a cidade se expandiu. Em relação ao centro da cidade a ferrovia dividiu a

cidade em dois lados e usando a própria terminologia usada por Villaça (2007), “o lado de cá”, onde se localiza o centro e o “lado de lá”, oposto ao centro.

Considerando que a definição de centro de Villaça implica uma relação dialética entre um conjunto vivo de instituições sociais e dos cruzamentos de seus fluxos, que, por sua vez, depende de seu uso e significado, cabendo acrescentar que o desenvolvimento de centro e do “não – centro” e das demais localizações se dá na medida em que seus habitantes a ocupam.

E conforme já foi abordado no capítulo 2 deste trabalho, as localidades centrais são importantes porque tratam da organização espacial e da distribuição de bens e serviços.

É na localização e nos deslocamentos que se encontram a essência da análise aqui proposta da utilização do Modelo de Setores Hoyt, para a cidade de Taubaté, no período em análise 1876 -1951, o acesso ao centro foi determinante na estruturação da cidade, considerando-se moradia, comércio e indústria, em relação as concentrações das diversas classes sociais.

A importância da compreensão do arranjo posto, como observa Correa (2001), é que a concentração de atividades nesta área representa a maximização de externalidades, seja de acessibilidade, seja de aglomeração, sendo a acessibilidade responsável pela elevação dos valores da terra urbana e da competição pelo seu uso.

Partindo-se do estabelecido para o trabalho que entende como “centro” a Estação Ferroviária de Taubaté, porque como já discutido neste trabalho, a ferrovia como barreira construída, definiu em Taubaté também o “lado de lá”(oposto ao centro) e o “lado de cá“, onde está o centro e considerando-se que o espaço urbano se encontra dividido em duas partes, pode-se intuir que o resultado de acessibilidade ao centro vai ser diferente em ambos os lados e em relação a cada lado.

Assim, observou-se que o “lado de cá” do centro passou a evidenciar um maior crescimento urbano em relação ao “lado de lá”. Conforme pode-se verificar a mancha urbana se estende a Oeste em relação as vias principais do Centro e ao Norte, em direção a Estação Ferroviária.

Os eixos viários de saída da cidade e de acesso ao centro serviram para balizar as melhores localizações para a instalação das indústrias e estas por sua vez fizeram surgir novas conformações urbanas.

O surgimento dessas indústrias se dão ao longo da ferrovia num primeiro momento, como a CTI e a Cia. Fabril de Juta e num segundo momento ao longo da Estrada de Rodagem São Paulo – Rio, paralela e próximo a ferrovia.

Ao se utilizar o estudo de Villaça, alguns aspectos se fazem relevantes do ponto de vista teórico-metodológico. Trata-se da estrutura do espaço urbano comum às metrópoles brasileiras estudadas por ele apontou a dominação das camadas de alta renda como definidoras desses espaços, segregando o seu espaço e sendo o elemento interno mais poderoso no jogo de forças que determinam a estruturação do espaço intra-urbano.

Os bairros operários surgem na direção Norte, além da linha férrea, surgindo os bairros operários da Estiva e do Areão.

As camadas sociais de alta renda tendem a se concentrar nas melhores localizações, o que significa com melhores acessos a este centro e, portanto do lado que não oferece barreiras.

A cidade surge cindida em função do sistema capitalista e a disputa pela melhor localização ainda se verifica atualmente pelos índices de distribuição de renda, que demonstram claramente os processos de segregação que expulsa as classes de menor renda para regiões mais distantes.

Os bairros operários verificados no período estudado, como por exemplo, os que se localizavam do “lado de lá” da linha do trem, hoje já são áreas consideradas como centrais, portanto com maior valor agregado e abrigando uma população de melhor renda.

O movimento nesse espaço é basicamente diferenciado pelo deslocamento das pessoas como mercadoria (força de trabalho) ou como consumidor (reprodução da força de trabalho). Portanto no deslocamento casa-trabalho/compras/escola/lazer/etc, ou seja, a condição de geração e reprodução das categorias expropriadoras e geradoras da mais-valia.

As determinantes energia e comunicação são, até certo ponto, homogêneas em todo o espaço intra-urbano, sendo que o transporte é a determinante diferenciadora.

Outra observação é que a acessibilidade das camadas sociais é a condição vital na produção e no valor do espaço urbano. Quando do surgimento da Via Dutra em 1951, de fato houve uma alteração da centralidade no que diz respeito ao deslocamento do capital “força de trabalho”, para aquele novo eixo industrial, porém

é interessante observar que o centro das atividades administrativas e culturais ainda se concentra ainda num raio de não mais de 1,5 km a partir da Estação Ferroviária de Taubaté, embora ela já não tenha mais a função de centralidade.

REFERÊNCIAS

ABREU, Maria Morgado de. Taubaté: de núcleo irradiador de bandeirismo a centro industrial e universitário do Vale do Paraíba. Aparecida: Ed. Santuário, 1985.

ALCKMIN, Maria Lúcia. **Urbanismo sistemático**. São Paulo: Belas Artes, 2010. Disponível em <http://www.belasartes.br/chocolatedigital/wp-content/uploads/2010/05/Urbanismo-Sistemico.pdf>. Acesso em 21/10/2013.

ARAVECCHIA, Nilce Cristina. Habitação social no Rio de Janeiro e as contribuições e influências de Carlos Frederico Ferreira e Rubens Porto. Relatório final de Iniciação Científica no Departamento de Arquitetura e Urbanismo da EESC-USP, São Carlos, 2000.

ANDRADE, Paulo Augusto Falconi de. **Metamorfose dos centros urbanos: uma análise das transformações na centralidade de João Pessoa – PB, 1970- 2006**. 2007. Dissertação (Mestrado). UFPB / CT, João Pessoa, 2007.

AUGÉ, Marc. **Não lugares**. Campinas: Papirus, 1994.

AZEVEDO, Fernando de. **Um trem corre para o oeste**. 2ª ed. São Paulo: Melhoramentos, 1949.

BABBIE, Earl. **The practice of social research**. 2. ed. Belmont, CA: Wadsworth, 1979

BAPTISTA, José Luiz. **O surto ferroviário e seu desenvolvimento**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1942.

BARAT, Josef. **A evolução dos Transportes no Brasil**. Rio de Janeiro: IBGE, 1978.

BENÉVOLO, Ademar. **Introdução à história ferroviária no Brasil. Estudo Social, Político e Histórico**. Recife: Editora Folha da Manhã, 1953.

BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido desmancha no ar**. São Paulo: Companhia das Letras, 1986.

BOISIER, Sergio. (1997). Sociedade civil, participacion, conocimiento y gestion territorial. Santiago de Chile, ILPES.

BURGESS, Ernest. The Growth of the City: An Introduction to a Research Project. In: PARK, BURGESS & MCKENZIE, The City. Chicago: University of Chicago Press, 1925

CALIXTO, Benedito. Capitânias Paulistas. In: **Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo**, 1924, vol. 21, p. 256.

CAMARGO, José Francisco de. **Crescimento da População no Estado de São Paulo e seus aspectos econômicos: Ensaio sobre as relações entre a Demografia e a Economia**. 3 Vols. São Paulo: FFCHL – USP, Boletim n. 153

CARLOS, Ana Fani. **A (re) produção do espaço urbano**. São Paulo: Edusp, 1994.

CARRASCO, Francisco Ramirez. **Valoraición de la congruência espacial entre la actividade residencial y terciária en el centro urbano de Barcelona**. 2003. Tese (Doutorado).Universitat Politecnica de Catalunya. Barcelona, 2003.

CASTELLS, Manuel. **Problemas de investigação em sociologia urbana**. Lisboa: Editorial Presença, 1984.

CASTRO, Cláudio Moura. **A prática de pesquisa**. São Paulo: MacGraw Hill do Brasil, 1977.

CENTRO DE DOCUMENTAÇÃO E PESQUISA HISTÓRICA (CDPH), UNITAU. **Acervo Fábio Ricci**. 3 fotos. p&b.

CESAR JUNIOR, Carlos Eugênio Monteclaro. **Conhecendo Taubaté: uma análise urbana**.

CESAR Jr. Carlos Eugênio Monteclaro. **Conhecendo Taubaté: uma análise urbana**. Taubaté: Cabral Editora, 2013.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O Espaço Urbano**. Rio de Janeiro: Ática, 1999.

CORRÊA, Roberto Lobato. **Trajetórias Geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2001.

DALLABRIDA, Valdir Roque & BECKER, F. Dinizar. **Dinâmica Territorial do Desenvolvimento**. In: Desenvolvimento Regional: abordagens interdisciplinares. Orgs. BECKER, F. Dinizar @ WITTMANN, Milton L. Santa Cruz do Sul : Edunisc, 2008.

DEAN, Warren. **A industrialização de São Paulo (1880-1945)**. 3. Ed. São Paulo – Rio de Janeiro: DIFEL, 1971.

DEBRET, Jean Baptiste. **Viagem Pitoresca e Histórica ao Brasil**. Trad.Sérgio Milliet. São Paulo: EDUSP, 1989. (Coleção Reconquista do Brasil. 3. série especial; vols. 10, 11 e 12)

EUFRASIO, Mário. **Estrutura Urbana e Ecologia Humana: A Escola Sociológica de Chicago (1915-1940)**. São Paulo: Editora 34, 1999.

FRANCO, Maria Sylvia de Carvalho. **Homens livres na ordem escravocrata**. 3ª. Ed. SP: Kairós, 1983.

GOTTIDIENER, Mark. **A produção social do espaço urbano**. São Paulo: Edusp, 1993.

GUISARD FILHO, Felix. **Jacques Felix**. São Paulo: Athenas Editorial, 1938.

GUISARD, Oswaldo Barbosa. **Taubaté no aflorar do século**. Taubaté: Ed. do autor, 1974.

HARDMAN, Francisco Foot. **Trem fantasma: a modernidade na selva**. São Paulo: Cia. das Letras, 1988.

HARVEY, David. **A condição Pós Moderna**. São Paulo: Loyola, 1989.

HARVEY, David. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo: Annablume, 2005.

HARVEY, David. Labor, Capital and Class Struggle around the Built Enviroment. *Politics and Society*. 6: 265-295, 1976.

HOYT, Hommer. The pattern of movement of residential rental neighborhoods. In: MAYER, Harold M. e KOHN, Clyde F. (eds.) *Readings in Urban Geography*. Chicago, The University of Chicago Press, 1959. Pp. 499-510.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Acervo**. 2 fotos. p&b.

LIMA, Pablo Luiz de Oliveira. **Ferrovias, Sociedade e Cultura, 1850-1930**. Belo Horizonte: Argumentum Editora, 2009.

LYNCH, Kevin. **A imagem da cidade**. 3ª edição. São Paulo: Editorara WMF Martins Fontes, 2011.

MACLEAN, Alex S.. **La fotografia del territorio**. Barcelona: Editora Gustavo Gili, 2003.

MARSHALL, Berman. **Tudo que é sólido desmancha no ar**. São Paulo: Companhia das Letras, 1986.

MARTINS, Gilberto. **Taubaté: nos seus primeiros tempos**. Taubaté: Egetal, 1973.

MILLIET, Sérgio. **Roteiro do Café e outros ensaios**. São Paulo: BIPA Editores, 1946.

MINAYO, Maria Cecília de Souza. Ciência, técnica e arte: o desafio da Pesquisa Social. In: _____. (Org.) **Pesquisa social: teoria, método e criatividade**. Petrópolis: Vozes, 2001, p. 09-30.

MUSEU DA IMAGEM DE TAUBATÉ (MISTAU), Prefeitura Municipal de Taubaté. **Acervo**. 20 fotos. p&b.

MÜLLER, Nice Lecocq. **O fato urbano na Bacia do Rio Paraíba**. RJ: IBGE. 1969.

MÜLLER, Nice Lecocq. Taubaté, estudo de geografia urbana. **Revista Brasileira de Geografia**. Jan-Mar, 1965, pp. 109.

ORTIZ, José Bernardo. **São Francisco das Chagas de Taubaté**. Prefeitura Municipal de Taubaté. 1996.

PALLIÈRE, Arnaud Julien, 1821. Mon voyage dans les mines générales (...) le 16 de Juillet de 1821. **Acervo** IEBUSP, Manuscrito n. 32 (coleção Yan de Almeida Prado).

PASSARELLI, Umberto. Contribuição à história de Taubaté: denominação de vias e logradouros públicos. Taubaté: PMT, **Coleção Taubateana** n. 15, 1996,

PEIXOTO, Nelson Brissac. **Paisagens urbanas**. 3 ed. Rev. e amp. São Paulo: Editora SENAC, 2004.

PETRONE, Pasquale. **Aldeamentos paulistas**. SP: Edusp, 1995.

PINTO, Adolpho Augusto. **História da Viação Pública de São Paulo (Brasil)**. São Paulo: Typographiae Papelaria de Vanorden & Cia., 1903.

RAFFESTIN, Claude. **Por uma geografia do poder**. São Paulo: Ática, 1993.

REIS, Nestor Goulart. **Dois séculos de projetos no Estado de São Paulo**. São Paulo: USP – Imprensa Oficial, 2010.

RICCI, Fábio. **Indústria têxtil na periferia: origens e desenvolvimento – o caso do Vale do Paraíba**. Taubaté – SP. Cabral Editora e Livraria Universitária. 2006.

RICCI, Fábio. Origens e aspectos do desenvolvimento das indústrias têxteis no Vale do Paraíba Paulista na República Velha. 2002. Tese (Doutorado) FFLCH/USP Área: História Econômica. São Paulo, 2002.

RICHARDSON, R. J. **Pesquisa Social. Métodos e Técnicas**. 3.ed. São Paulo: Atlas, 1999.

SAES, Flávio Azevedo Marques de. **As ferrovias de São Paulo (1870 – 1940)**. São Paulo: Hucitec, 1981.

SANTOS, Ademir Pereira dos. **Arquitetura industrial: São José dos Campos**. A. P. Santos, 2006.

SANTOS, Milton etal (orgs.). **Fim de século e globalização**. São Paulo: Hucitec – ANPUR, 1993.

SANTOS, Milton etal (orgs.). **Território, globalização e fragmentação**. São Paulo: Hucitec-ANPUR, 1994.

SANTOS, Milton, 1926-2001. **A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção**. 4. ed. São Paulo: Editora Universidade de São Paulo, 2006.

SANTOS, Milton, 1926-2001. **Da totalidade ao Lugar**. São Paulo: Editora Universidade de São Paulo, 2008.

SANTOS, Milton, 1926-2001. **Manual de Geografia Urbana**. 3. ed. São Paulo: Editora Universidade de São Paulo, 2008.

SANTOS, Milton, 1926-2001. **O Espaço Dividido: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos**. 2. ed. São Paulo: Editora Universidade de São Paulo, 2008.

SILVEIRA, J. A. R. **Percursos e processo de evolução urbana: o caso da Avenida Epitácio Pessoa na cidade de João Pessoa-PB**. 2004. Tese (Doutorado). Recife, Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Urbano / Universidade Federal de Pernambuco – CAC/UFPE, 2004.

SOJA, Edgard. **Geografias pós-modernas**. Rio de Janeiro: Editora Zahar, 1993

SOTO, Maria Cristina Martinez. **Pobreza e conflito: Taubaté: 1860-1935**. SP: Annablume, 2001.

TOLEDO, Francisco de Paulo. **História do Município de Taubaté**. 2º ed. Taubaté: Editora CQ Ltda., Prefeitura Municipal de Taubaté, 1976.

TORREZ, Rachel Freire Barrón. Centralidade contemporânea, novos sujeitos e projetos: o caso das universidades na área central do Rio de Janeiro. 2009.

VIERNO, Lívia. **De Jacques Felix a Felix Guisard. Taubaté: um estudo do parcelamento de terras e formação urbana no Brasil**. SP: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. Trabalho Programado, 1999.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil**. 2ª. ed. São Paulo: Studio Nobel; FAPESP, 2007.

ANEXO 1 – EXPANSÃO DA ÁREA URBANA - 1850

ANEXO 2 - EXPANSÃO DA ÁREA URBANA - 1891

ANEXO 3 - EXPANSÃO DA ÁREA URBANA - 1929

ANEXO 4 - EXPANSÃO DA ÁREA URBANA - 1939

ANEXO 5 - EXPANSÃO DA ÁREA URBANA – 1940-1959

ANEXO 6 – EXPANSÃO URBANA – 1960 - 1979

ANEXO 7 – EXPANSÃO URBANA – SÍNTESE 1871 - 1979