



Os desafios do desenvolvimento socioambiental e as horizontalidades: Pontes entre região, o Estado e o cotidiano

Florianópolis (SC) – 2024

A RELAÇÃO ENTRE A FERROVIA E AS QUESTÕES ECONÔMICA E SOCIAL DA CIDADE DE TAUBATÉ

Silvio Luiz da Costa¹

Solon de Almeida Neto²

Edson Trajano Vieira³

Resumo: A presença do transporte ferroviário influencia a conformação socioeconômica de um município ou região. O presente estudo tem como objetivo analisar as repercussões do transporte ferroviário no desenvolvimento econômico e social do município de Taubaté. Trata-se de um estudo exploratório-descritivo, de abordagem qualitativa e delineamento bibliográfico. Com a análise dos dados textuais obtidos, pode-se verificar que no aspecto social, a ferrovia impactou na demografia a partir da facilitação da chegada de imigrantes. Quanto ao aspecto econômico, observou-se que inicialmente a ferrovia contribuiu na exportação do café e, posteriormente, com o setor industrial, na chegada de máquinas e no escoamento da produção têxtil. Verificou-se que a ferrovia teve uma participação significativa no desenvolvimento local, e indicou como o setor ferroviário brasileiro merece mais atenção, pois pode contribuir com o desenvolvimento e a infraestrutura de uma cidade e de uma região.

Palavras-chave: Econômico e social. Transporte Ferroviário. Taubaté. Desenvolvimento. Infraestrutura.

¹ Doutor e professor do Programa de Mestrado Acadêmico em Planejamento e Desenvolvimento Regional da Universidade de Taubaté - UNITAU, Taubaté, SP - Brasil. E-mail: silvio.lcosta@unitau.br

² Mestrando do Programa de Mestrado Acadêmico em Planejamento e Desenvolvimento Regional da Universidade de Taubaté - UNITAU, Taubaté, SP - Brasil. E-mail: solong8@rocketmail.com

³ Doutor e professor do Programa de Mestrado Acadêmico em Planejamento e Desenvolvimento Regional da Universidade de Taubaté - UNITAU, Taubaté, SP - Brasil. E-mail: trajano@unitau.br





Os desafios do desenvolvimento socioambiental e as horizontalidades: Pontes entre região, o Estado e o cotidiano

Florianópolis (SC) – 2024

THE RELATIONSHIP BETWEEN THE RAILWAY AND ECONOMIC AND SOCIAL ISSUES IN THE CITY OF TAUBATÉ

ABSTRACT: The presence of railway transport influences the socioeconomic structure of a municipality or region. The present study aims to analyze the repercussions of railway transport on the economic and social development of the municipality of Taubaté. This is an exploratory-descriptive study, qualitative approach and bibliographic design. With the analysis of the textual data obtained, it can be seen that in the social aspect, the railway had an impact on demography by facilitating the arrival of immigrants. Regarding the economic aspect, it was observed that initially the railway contributed to the export of coffee and, later, to the industrial sector, with the arrival of machines and the flow of textile production. It was found that the railway had a highly significant participation and that the Brazilian railway sector currently deserves more attention and can contribute to the development and infrastructure of a city and a region.

Keywords: Economic and social. Rail Transport. Taubaté. Development. Infrastructure.

Introdução

Fazer um estudo sobre o transporte ferroviário e sua relação com questões como a economia e a social de uma cidade brasileira, é algo de extrema importância e necessidade, pois a ferrovia, em um passado não tão distante, era vista pelos brasileiros como sinônimo de modernidade e progresso, mas hoje é vista por muitos como algo antiquado e ultrapassado. É importante salientar que este é um pensamento equivocados quando analisamos como o transporte ferroviário está presente em outros países, especialmente na Europa.





Os desafios do desenvolvimento socioambiental e as horizontalidades: Pontes entre região, o Estado e o cotidiano

Florianópolis (SC) – 2024

Segundo César Júnior (2013), o Estado brasileiro, a partir de meados do século XX, passou a focar na indústria automobilística resultando por colocar o transporte ferroviário em um segundo plano e, assim sendo, aos poucos cada vez mais abandonado até chegar em algumas situações nas quais foi substituído pelo rodoviário, com as estradas de ferro desmontadas para dar lugar a estradas de rodagem, tal como aconteceu em alguns trechos da cidade de Taubaté e região.

Nessa direção, esta pesquisa procurou estudar e analisar o setor econômico e social de Taubaté; o primeiro com enfoque em questões como: geração de riqueza, investimento, importação, exportação, estratégias e relações comerciais; e o segundo voltado em questões como: demografia, participação da população no mercado de trabalho etc.

Registre-se ainda que a presente pesquisa, dentre os 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da Organização das Nações Unidas, (ONU) alinha-se com o ODS 9 (Indústria, inovação e infraestrutura), que tem como objetivo geral construir infraestruturas resilientes, promover a industrialização inclusiva e sustentável e fomentar a inovação.

Um dos objetivos da ONU, é que, até o ano de 2030, os países de modo geral consigam modernizar sua infraestrutura e reabilitar as indústrias para torná-las sustentáveis, com eficiência aumentada no uso de recursos e maior adoção de tecnologias e processos industriais limpos e ambientalmente corretos; com todos os países atuando de acordo com suas respectivas capacidades.

Revisão da literatura





Os desafios do desenvolvimento socioambiental e as horizontalidades: Pontes entre região, o Estado e o cotidiano

Florianópolis (SC) – 2024

Nesta seção apresenta-se a origem do transporte ferroviário, o cenário social e econômico de Taubaté e região do Vale do Paraíba ao longo da história e também a forte relação com empreendedores ingleses no momento da instalação do transporte ferroviário e início da industrialização em Taubaté.

O surgimento do transporte ferroviário e seus primeiros impactos

A criação da máquina-a-vapor, uma tecnologia fruto da Primeira Revolução Industrial, veio a reestruturar consideravelmente o sistema de produção, tanto nas máquinas utilizadas nas indústrias, quanto nos meios de transporte, tais como, tratores, navios e locomotivas. Sendo certamente a locomotiva o meio de locomoção mais inovador e impactante, tanto pela sua velocidade, quanto pela quantidade de carga e/ou passageiros capaz de transportar por via terrestre.

Tendo a Primeira Revolução Industrial se iniciado na Inglaterra, foi neste país que se desenvolveu a construção de uma grande malha ferroviária, quando em pouco tempo a estrada de ferro passou a fazer parte do cotidiano da população britânica.

O principal objetivo do transporte é promover o desenvolvimento econômico de uma região por meio do fluxo de pessoas, bens e mercadorias, impulsionando assim a economia (Machado, 2023). As ferrovias, desde então, passaram a ter uma grande importância no setor de transporte de um país, ou mesmo de uma região, pelo fato de ter proporcionado uma facilitação de deslocamento, inclusive nas questões comercial e econômica. Segundo Silveira (2002), o setor de viação e obras públicas de cada lugar ainda investe e inova neste meio de transporte, seja com locomotivas movidas com outros combustíveis além da lenha, tais como as movidas a diesel ou as movidas a energia elétrica; ou mesmo quando se pensa em





Os desafios do desenvolvimento socioambiental e as horizontalidades: Pontes entre região, o Estado e o cotidiano

Florianópolis (SC) – 2024

transporte de passageiros, com tecnologias inovadoras, tal como, os Trens de Grande Velocidade.

Não tardou para que esta inovação tecnológica chegasse a outros países, sobretudo dos que tinham forte relação econômica com a Inglaterra. De acordo com Silveira (2002), a chegada do setor ferroviário na América se deu primeiramente nos Estados Unidos que, após 1834, passou a fabricar suas próprias locomotivas. Não muito tempo depois, no Brasil, a primeira locomotiva veio a ser implantada em 1854.

Porém, é preciso destacar que, logo após o Brasil passar pelo processo de independência política em 1822 e tão logo outorgada a Constituição de 1824, a estrutura administrativa começou a elaborar instrumentos legais para construir as vias de transporte de que o país necessitava.

A 29 de agosto de 1828 era sancionada por D. Pedro I e pelo ministro José Clemente Pereira a lei regulamentando a matéria. [...] Nela estão disciplinados, não apenas a competência do Império e das províncias para concederem e construir as vias de transporte, como também o modo de construí-las e de financiá-las e, principalmente, o critério mais racional para se fixar o prazo do privilégio, qual seja, o que fosse requerido para a completa amortização do empreendimento (Vasconcelos Neto, 2018, p.19).

Entretanto, o interesse do governo brasileiro especificamente em ferrovias, veio em 1835 durante a Regência Una de Diogo Feijó, quando foi votado e sancionado pelo então regente o decreto legislativo 101/1835. A Lei autorizava a concessão de uma estrada de ferro da capital do Império para as províncias de Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Bahia (Vasconcelos Neto, 2018, p. 21).

De início, o transporte ferroviário foi implantado em 1854 no Rio de Janeiro e logo em seguida em São Paulo, com o objetivo principal de transportar as safras de café do interior para o litoral, facilitando desta forma a exportação do produto





Os desafios do desenvolvimento socioambiental e as horizontalidades: Pontes entre região, o Estado e o cotidiano

Florianópolis (SC) – 2024

através dos portos.

Segundo Silveira (2002), nas regiões consideradas agroexportadoras, o sistema ferroviário formou verdadeiros corredores de exportação, tendo as estradas de ferro na maioria das vezes o traçado com direção interior-litoral. Já no Sul do país, estabeleceu-se a pequena produção mercantil e os principais núcleos produtores com foco no mercado interno, destinando sua produção, primeiramente para o mercado consumidor do Sudeste brasileiro, majoritariamente nas áreas que na época estavam em forte processo de urbanização e industrialização. Deixando assim de forma secundária seus produtos para o próprio mercado do Sul e para a exportação.

No âmbito nacional, a partir da década de 1930, o setor ferroviário enfrentou uma fase de estagnação ou de fraco crescimento, “quando se acelera de forma sequenciada (para não dizer planejada) a construção do parque industrial brasileiro” (Bastos, apud Silveira, 2002).

Na década de 1970, todo o sistema ferroviário brasileiro entra em decadência. Segundo Silveira (2002) pelo fato do Estado, na área de transporte, dar preferência para o sistema rodoviário. Nesta época são efetuadas diversas obras, como a construção de rodovias federais, estaduais e municipais; além da construção de grandes pontes e viadutos em lugares considerados estratégicos. O transporte rodoviário recebia todo o incentivo e investimento, enquanto o ferroviário sofria com a falta de investimentos, tanto por parte do Estado quanto pela iniciativa privada.

Esse período de decadência durou até a metade da década de 1990, quando foi concedida à iniciativa privada. Nesse período foram desativados, no território brasileiro, em torno de 8.000 Km de extensão ferroviária (Silveira, 2002).

Todavia, apesar do setor ferroviário ter perdido espaço na área de transporte





Os desafios do desenvolvimento socioambiental e as horizontalidades: Pontes entre região, o Estado e o cotidiano

Florianópolis (SC) – 2024

para o setor rodoviário ao longo do século XX, ele não foi totalmente descartado, sobretudo com o transporte de carga, com destaque para a com relação industrial. Silveira (2002) alega que o setor ferroviário brasileiro teve um período de decadência até a década de 1990, quando foi concedido à iniciativa privada. E, paralelamente a esta informação, os autores Alves, Ramos e Silva (2020) afirmam que desde o início das concessões de 1990 até o ano de 2019, a produção ferroviária brasileira teve um crescimento de 167% no que se refere à TKU (tonelada quilômetro útil).

A população e a economia do Vale do Paraíba

De acordo com Müller (1969) a povoação do Vale do Paraíba pelos portugueses iniciou-se a partir de meados do séc. XVII como resultado da expansão colonizadora dos habitantes da vila de São Paulo de Piratininga. Essa movimentação de pessoas foi motivada por três fatores: a política metropolitana de promover a ocupação de territórios por meio da doação de terras, a procura de jazidas minerais e o interesse em estabelecer ligações com o litoral norte da província. De fato, só uma conjugação de motivações poderia forçar essa expansão colonizadora, já que não havia pressão demográfica, sendo a população civilizada da Paulistânia, na época, calculada em 2.000 habitantes (Müller, 1969, p. 13).

As condições de vida em Taubaté pouco se modificam até os primeiros anos do século XIX, quando inclusive registra uma piora, devido ao esgotamento das jazidas auríferas em Minas Gerais e à perda da função abastecedora da região de mineração que já se tornara autossuficiente (Müller, 1965, p. 82). Entretanto, este cenário existente em Taubaté até o alvorecer do século XIX iria mudar. Coincidindo com o momento da Independência do Brasil (1822), Taubaté e muitas outras cidades



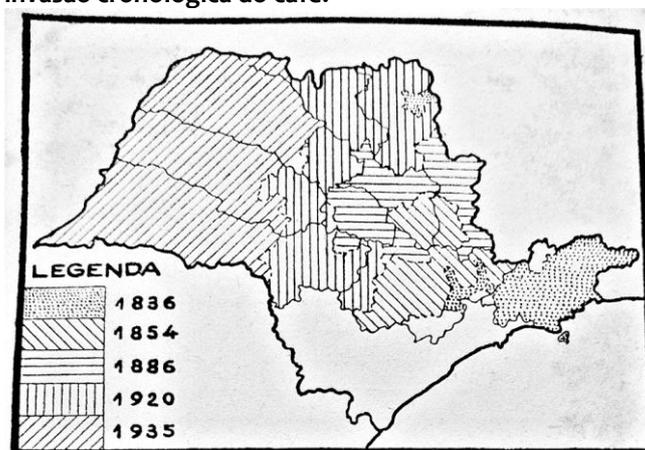
Os desafios do desenvolvimento socioambiental e as horizontalidades: Pontes entre região, o Estado e o cotidiano

Florianópolis (SC) – 2024

do Brasil começaram a viver uma nova fase em sua história. Fase esta proporcionada com a riqueza gerada pelo cultivo de um grão que se tornaria uma bebida tradicional na culinária brasileira, o café.

O cafeeiro foi introduzido ao longo do Paraíba, quase ao mesmo tempo que no vale fluminense e no paulista, logo após o esgotamento das minas (Sobrinho, 1978, p.22). A intensificação da cultura canieira para a produção de açúcar em bases comerciais, auxiliou a economia regional na difícil fase de transição entre o declínio da mineração em Minas Gerais e a chegada do café no Vale do Paraíba. (Abreu, 1991, p.32). Segundo Milliet (1946) o cultivo do café adentrou na província de São Paulo pelo Vale do Paraíba, de onde com o passar do tempo disseminou-se para o restante da província (Figura 1).

Figura 1: Esquema da invasão cronológica do café.



Fonte: Milliet (1946).

Importante destacar que foi na época do “Ciclo do Café” que as primeiras (e também principais) ferrovias brasileiras foram construídas, sendo a principal motivação, o escoamento do café produzido no interior do país.

Entretanto, é importante salientar que, alguns estudiosos como Cano (1990)



Os desafios do desenvolvimento socioambiental e as horizontalidades: Pontes entre região, o Estado e o cotidiano

Florianópolis (SC) – 2024

alegam que o transporte ferroviário na região do Vale do Paraíba não foi tão eficiente como o fez no oeste paulista, que funcionou como redutor dos custos de fretes, além de ser também um ampliador da fronteira agrícola para o café, devido a demanda de novas terras a serem exploradas para a expansão da agricultura.

As duas últimas décadas do século XIX, no Brasil, foi um momento de grandes transformações, tanto na questão social com a abolição definitiva da escravidão com a assinatura da Lei Áurea em 1888 (já antecipada pela Lei do Ventre Livre em 1871 e pela Lei dos Sexagenários em 1885), enquanto simultaneamente grande número de estrangeiros chegava ao Brasil, sendo majoritariamente de italianos na região do Vale do Paraíba. Quanto à questão política, houve a conturbada Proclamação da República em 1889, criando uma instabilidade no país seguida de uma crise econômica que ficou conhecida como “Crise do Encilhamento”.

A Abolição, decretada em 1888, provoca o incremento da imigração, que já vinha sendo sabiamente incentivada, e os resultados da nova política repercutem a demografia paulista (Milliet, 1946, p.23).

E, completando este cenário de transformações característico do final do século XIX, foi neste momento que o setor industrial brasileiro começou a nascer. Ao analisar este momento da história, Ricci (2006) constata que é no vínculo do produto básico de exportação, no caso o café, com o comércio exterior que surgem nos efeitos de encadeamento para outras atividades, no caso a industrial.

Decorre daí que a origem social dos empresários industriais residisse no comércio do café, pois sendo o comércio exterior o setor dinâmico do sistema, é no seu comportamento que está a chave do processo de crescimento dessa etapa (Furtado, 1998, p. 142).





Os desafios do desenvolvimento socioambiental e as horizontalidades: Pontes entre região, o Estado e o cotidiano

Florianópolis (SC) – 2024

Na questão da mão de obra, a chegada das indústrias nas cidades do Vale do Paraíba, resultou em um cenário novo no que se refere a participação de homens e mulheres no mercado de trabalho. Até então, inseridos em um cenário predominantemente rural, a população guiava-se pela “divisão sexual do trabalho” oriundo da variação de esforços físicos que as atividades exigiam, onde os homens desempenhavam as funções que exigiam trabalho braçal, enquanto as mulheres desempenhavam as que exigiam delicadeza ao manuseio ou simplesmente não exigiam grande esforço físico.

Apenas para dar um exemplo, de acordo com Ricci (2006), no quadro de funcionários de uma companhia de tecidos denominada “Malharia Nossa Senhora da Conceição” fundada em 1879 na cidade de Jacareí, no ano de 1882 esta indústria contava com 67 operários, em que destes 22 eram homens e 33 eram mulheres, além de 12 crianças conforme a legislação da época permitia.

Mesmo passado mais de um século da chegada do setor industrial na cidade de Taubaté e demais cidades da região, esta característica ainda se mostra presente. Em um levantamento realizado no ano de 1991 (ano em que se completaram 100 anos da inauguração da CTI em Taubaté) Prado e Abreu apontam que na Região do Vale do Paraíba como um todo, nas áreas urbanas a mão de obra existente era 50,41% ocupada por mulheres contra 49,59% ocupada por homens, diferente do cenário rural, onde 53,63% era de mão de obra masculina contra apenas 43,37% feminina (Gráfico 1). Os autores afirmam que: “Na área urbana do Vale do Paraíba Paulista, onde as atividades industriais ou de prestação de serviços oferecem maiores oportunidades de trabalho às mulheres, elas vão predominar. Nas áreas rurais, onde as atividades são quase que diretamente relacionadas à mão-de-obra masculina,

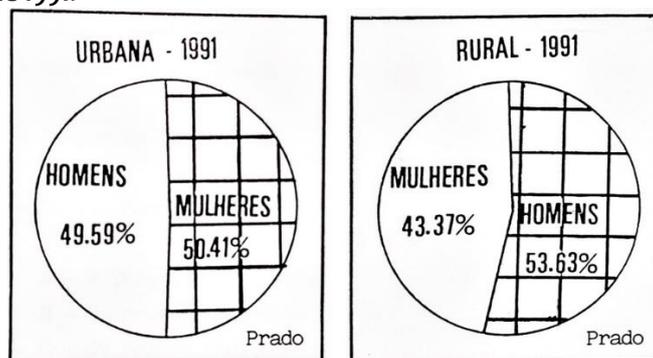


Os desafios do desenvolvimento socioambiental e as horizontalidades: Pontes entre região, o Estado e o cotidiano

Florianópolis (SC) – 2024

predominam os homens.”

Gráfico 1: Variação da mão de obra entre homens e mulheres nas áreas urbana e rural no Vale do Paraíba Paulista no de 1991.



Fonte: José Benedito Prado e Maria Morgado de Abreu (1995).

Os autores Prado e Abreu (1995) também afirmam que os municípios mais urbanizados são os de economia baseada no setor industrial ou prestação de serviços, já os municípios que possuem predominantemente uma população rural são os que possuem uma economia mais estagnada, diretamente ligada ao setor agropecuário.

No século XX, de acordo com Costa (2005), o setor de indústrias têxtil na região do Vale do Paraíba manteve-se estável entre as décadas de 1920 e 1960. Segundo o autor, no ano de 1928 o setor têxtil respondia por 84% do valor total da produção industrial da região. Esta participação do setor têxtil concentrava-se, em Taubaté, onde as empresas Companhia de Tecelagem Industrial e a Companhia Fabril Juta de Taubaté respondiam por 50% da produção têxtil do Vale do Paraíba.

Na metade do século XX, o governo federal deu início aos estímulos para a desconcentração industrial no Brasil. Sobre isto Costa (2005, p. 65) afirma:

Os estímulos para a desconcentração industrial no Brasil começaram com o Plano de Metas da década de 50 e intensificam-se nas décadas seguintes, com a construção das Refinarias de Paulínia (Campinas) e da Henrique Lage (São José 25 dos Campos) e com a expansão industrial das regiões norte e



Os desafios do desenvolvimento socioambiental e as horizontalidades: Pontes entre região, o Estado e o cotidiano

Florianópolis (SC) – 2024

nordeste do país, devido à implementação dos programas governamentais como, por exemplo, o PROÁLCOOL, o IAA (Instituto do Açúcar e do Alcool), a SUDAM (Superintendência para o Desenvolvimento da Amazônia), a Zona Franca de Manaus e a SUDENE (Superintendência para o Desenvolvimento do Nordeste).

Mais tarde, já na década de 1960 até a de 1980, c os governos estaduais de São Paulo encarregaram-se de investir em obras de infraestrutura, potencializando, sobretudo as cidades médias do interior. Entre as tais obras de infraestrutura estava a ampliação da malha rodoviária. “A opção pela rodovia em detrimento da ferrovia revela um modelo de infraestrutura desenvolvimentista que tem como fetiche de consumo o automóvel, privilegiando as montadoras e os setores ligados ao transporte rodoviário” (Costa, 2005, p. 65).

A presença do capital inglês no Vale do Paraíba do século XIX

Pode-se dizer que, durante todo o século XIX, a economia brasileira teve forte ligação com a Inglaterra, seja na questão comercial ou no setor de infraestrutura e inovação tecnológica.

A relação comercial entre o Brasil e a Inglaterra ao longo do século XIX é tão forte, que antes mesmo do Brasil tornar-se uma nação independente em 1822, iniciou sua comercialização com o mercado britânico em 1808 com o decreto de “abertura dos portos às nações amigas de Portugal” colocando fim no pacto colonial que até então existia, onde o então Estado do Brasil podia comercializar apenas com Portugal. Após este decreto, o Estado do Brasil pode comercializar com outros países, sobretudo com os produtos industrializados de origem inglesa.

Posteriormente, com o Brasil já gozando de sua independência política, além da comercialização de produtos com a Inglaterra, houve também a





Os desafios do desenvolvimento socioambiental e as horizontalidades: Pontes entre região, o Estado e o cotidiano

Florianópolis (SC) – 2024

entrada do empreendedorismo por parte dos britânicos. Dentre estas novas ações está a construção de ferrovias no Brasil. Segundo Carlos (2014), a primeira ferrovia a ser construída foi a São Paulo Railway, ou Santos – Jundiá, inaugurada em 1867, que ficou confiada a empreendedores ingleses que tiveram o monopólio da mesma por 100 anos.

O interesse dos ingleses na construção de infraestruturas como esta, justificava-se pela facilitação do escoamento da produção dos grãos de café produzidos no Estado de São Paulo. O transporte ferroviário levava a carga até o porto de Santos, o que proporcionou uma forte alteração no eixo econômico brasileiro. O porto de Santos e a cidade de São Paulo passaram a condição de comando das exportações e importações, condição essa até então exercida pela cidade do Rio de Janeiro, capital do Império, através de seu porto.

Igualmente foi com a construção da Estrada de Ferro D. Pedro II. Conforme afirma Carlos (2014) a construção desta ferrovia esteve atrelada aos comandos para de uma empresa inglesa de nome E. Price.

A presença inglesa no setor da economia estava presente nas mais diferentes formas, Martins (2009) afirma que uma empresa chamada Lidgerwood (com sede em Campinas – SP) mantinha uma oficina em Taubaté para montagem e concerto de máquinas para beneficiar café, que por sua vez, quem administrava a filial desta companhia em Taubaté, era um inglês chamado John Tindal.

Ainda de acordo com Martins (2009) a forte presença de empresários ingleses esteve presente inclusive na construção e administração da Companhia Taubaté Industrial (CTI) fundada em 1891, onde seu principal fundador, Felix Guisard, não raramente envolvia-se com eles. Com 70% do capital acionário nas mãos e ainda



Os desafios do desenvolvimento socioambiental e as horizontalidades: Pontes entre região, o Estado e o cotidiano

Florianópolis (SC) – 2024

com um representante na presidência da companhia, os ingleses garantiam um verdadeiro domínio sobre as decisões da empresa (Martins, 2009, p. 92-93).

De acordo com Ricci (2006) inicialmente a participação dos ingleses no capital acionário da CTI, representava 50% do total. Posteriormente, na década de 1910, esse número já havia crescido para 70% onde os ingleses garantiam um verdadeiro domínio sobre as decisões da empresa.

Guisard fez cinco vezes a viagem do Rio de Janeiro para Taubaté para organizar e acompanhar os trabalhos da companhia, ficando hospedado em Taubaté no Hotel Pereira, próximo à Estação Ferroviária. No Rio, ele se reúne com os diretores da CTI em julho de 1891, agora para tratar do material que seria empregado no telhado. A reunião aconteceu em um dos salões de uma firma inglesa, encarregada de enviar os pedidos de materiais para a Inglaterra. Ficou decidido que o madeiramento do telhado seria de pinho de riga e coberto com telhas de ferro galvanizado (Martins, 2009, p. 57).

Ao se referir aos ingleses, Martins (2009) afirma: “Eram eles os ‘pais da indústria’ no mundo e tinham o mesmo objetivo que os empresários daqui: gerar lucros.” A mesma autora também alega que: “Apesar de a interferência estrangeira soar um tanto negativa nos conceitos atuais, no início do século XX as empresas de outros países eram bastante prestigiadas no setor industrial brasileiro.”

Metodologia

Trata-se de um estudo com objetivo exploratório-descritivo, abordagem qualitativa e delineamento bibliográfico. O levantamento bibliográfico foi realizado a partir de estudo de livros e artigos sobre a temática.

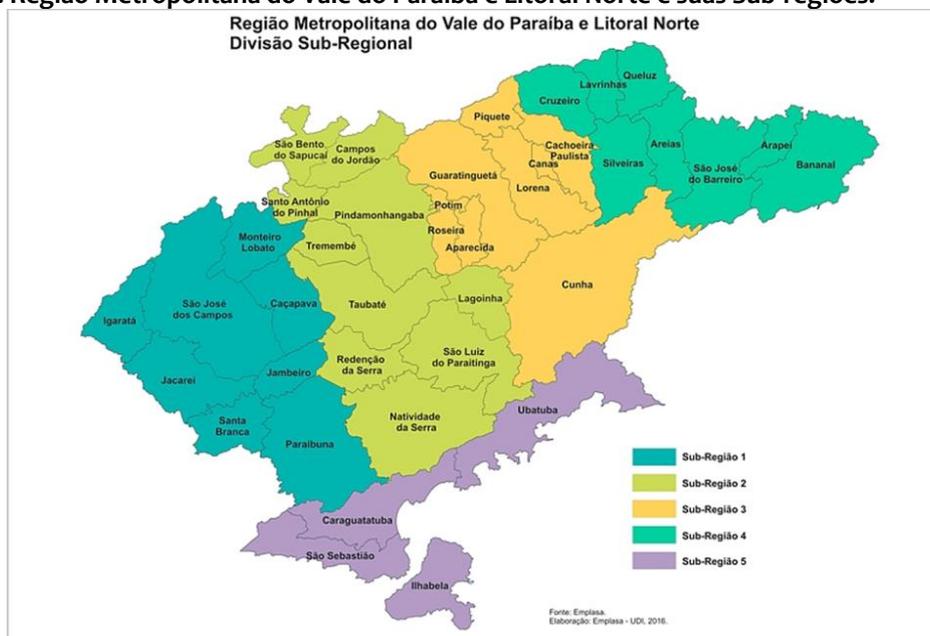
Fez-se uma leitura geral dos textos selecionados e destacou-se os pontos mais importantes de acordo com a análise de conteúdo. Os dados textuais obtidos foram analisados de forma a verificar a contribuição e impactos do setor ferroviário

para o desenvolvimento da localidade.

A pesquisa dedicou-se ao município de Taubaté, possuidor de uma população de 310.739 habitantes, segundo dados do IBGE (2023).

Taubaté é um município brasileiro, localizado no estado de São Paulo, mais precisamente na Sub-região 2 da Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte (Figura 2).

Figura 2: Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte e suas Sub-regiões.



Fonte: AGEMVALE.

Resultados e discussões

Nesta seção procede-se a análise das questões econômica e social da cidade de Taubaté ao longo da história, com destaque para a relação envolvendo o transporte ferroviário desde sua implantação.



Os desafios do desenvolvimento socioambiental e as horizontalidades: Pontes entre região, o Estado e o cotidiano

Florianópolis (SC) – 2024

A economia de Taubaté e a presença do transporte ferroviário

Taubaté foi fundada na primeira metade do século XVII por Jacques Félix, bandeirante desbravador que residia na Vila de São Paulo dos Campos de Piratininga (atual cidade de São Paulo). É certo que Jacques Félix e muitos outros bandeirantes utilizaram-se de trilhas e caminhos indígenas já existentes. Aqui aportaram também pela fertilidade das terras, pela caça ao índio, ou para daqui partirem em busca de metais preciosos nos sertões auríferos que hoje integram o Estado de Minas Gerais (Prado, Abreu, 1995).

De acordo com Prado e Abreu (1995), das famílias que vieram a formar o núcleo inicial do povoado de Taubaté, acabaram por sair muitos bandeirantes que, adentraram a serra da Mantiqueira, através da garganta do Embaú, descobriram ouro nos sertões das Gerais e fundaram povoados, que deram origem a importantes cidades mineiras.

Segundo Martins (1973), em Taubaté, no ano de 1695, foi criada a Casa do Quintos e dois anos mais tarde, em 1697, a Casa de Fundição, onde era fundido o ouro oriundo de Minas Gerais. Já que Taubaté era caminho e o principal ponto de partida e chegada das bandeiras, mantinha-se na então vila de Taubaté, intensa fiscalização em relação ao ouro. Até que em 1704, o rei de Portugal emitiu uma carta régia decretando fim a fundição de Taubaté, passando o metal precioso a ser fundido na vila de Paraty.

Além da casa de fundição ter cessado suas atividades em Taubaté, não muito tempo depois a mineração de ouro em Minas Gerais viria a cessar. Prado e Abreu (1995) afirmam que, após o esgotamento das jazidas auríferas em Minas Gerais e perda da função de abastecer a região mineradora, as condições de vida em Taubaté



Os desafios do desenvolvimento socioambiental e as horizontalidades: Pontes entre região, o Estado e o cotidiano

Florianópolis (SC) – 2024

ficaram mais difíceis, somente atenuadas pelas atividades agropastoris de subsistência, com predomínio no cultivo de cana-de açúcar em bases comerciais.

De acordo com Sobrinho (1978) as primeiras mudas de café, cultivadas no Vale do Paraíba, foram obtidas em Resende, que por sua vez vieram dos muitos grãos que frades trouxeram do Rio de Janeiro.

A partir de então, a produção de café aumentou exponencialmente, Taubaté e as demais cidades da redondeza viveram uma fase de glória nunca antes vivida.

Entretanto, a maneira como as mercadorias eram exportadas ainda permanecia o mesmo desde os primórdios da fundação de Taubaté. A condução pessoal, no século XIX, era feita em animais de montaria, cavalos ou bestas, balaios, bangüês, liteiras e, por último, troles e aranhas. As mercadorias, nos trajetos curtos, iam em carros de boi, e nos longos percursos, serra acima, como pelo caminho de Mambucaba ou da Corte, em burros de carga (Sobrinho, 1978, p.65). Nos primórdios das vilas valepaibanas, o tempo gasto para uma pessoa se deslocar de uma vila para outra utilizando-se destes caminhos era enorme se comparado aos dias atuais.

De Jacareí até a vila de Taubaté, dois dias até o jantar. De Taubaté a Pindamonhangaba freguesia de Nossa Senhora da Conceição, dia e meio. De Pindamonhangaba até a vila de Guaratinguetá até o porto de Guaipacaré, [...], dois dias até o jantar. Destas roças até ao pé da serra afamada de Amantiqueira [...] gastam-se três dias até o jantar (Pasin apud Andrade & Abreu, 2004, p. 167).

Esta realidade permaneceria sem grandes mudanças até a segunda metade do século XIX, quando da construção da Estrada de Ferro Dom Pedro II em 1875. A presença da estrada de ferro afetou em vários aspectos a cidade e a população taubateana, começando pelas viagens que passaram a ser realizadas em tempo consideravelmente mais reduzido. Viagens que demoravam dias passaram a demorar horas. Especificamente com o transporte de carga, o trem representou uma mudança



Os desafios do desenvolvimento socioambiental e as horizontalidades: Pontes entre região, o Estado e o cotidiano

Florianópolis (SC) – 2024

muito significativa, a quantidade agora transportada era infinitamente superior ao que era possível até então.

De acordo com Martins (2009), na década de 1890, Taubaté já era uma das cidades mais importantes da Província de São Paulo, onde o cultivo do café ainda era a principal atividade econômica da cidade, que em 1886, tinha produção relativa a 18,4% de toda a produção da Província de São Paulo. Em 1900, a cidade já era a maior produtora de café da região vale-paraibana, totalizando 600 mil arrobas do grão naquele ano.

O final do século XIX foi um momento de grandes mudanças sociais, políticas, econômicas e tecnológicas para o Brasil como um todo, e a cidade de Taubaté não é uma exceção, pois foi no ano de 1891 que a cidade iniciou uma nova fase econômica de sua história. Além da chegada dos primeiros imigrantes italianos, é no ano de 1891 que se inaugura a CTI (Companhia Taubaté Industrial). Segundo Andrade e Abreu (2004), a CTI absorveu em seu quadro de funcionários, grande parte dos imigrantes italianos residentes em Taubaté e antigos moradores da zona rural que vieram para a cidade após a decadência do café. Segundo Costa (2005), dos estabelecimentos industriais em Taubaté de que se tem notícias, a CTI foi o segundo, sendo o primeiro a Companhia de Gás e Óleos Minerais de Taubaté em 1883.

Importante destacar que tanto na questão da chegada de imigrantes em Taubaté quanto na questão da construção de indústrias, a ferrovia teve crucial participação. No primeiro caso, foi através do transporte ferroviário que os estrangeiros chegaram. No segundo caso, foi com este mesmo meio de transporte que as máquinas e peças industriais chegaram em Taubaté.

De acordo com Costa (2005), após a instalação da CTI em 1891 muitas outras



Os desafios do desenvolvimento socioambiental e as horizontalidades: Pontes entre região, o Estado e o cotidiano

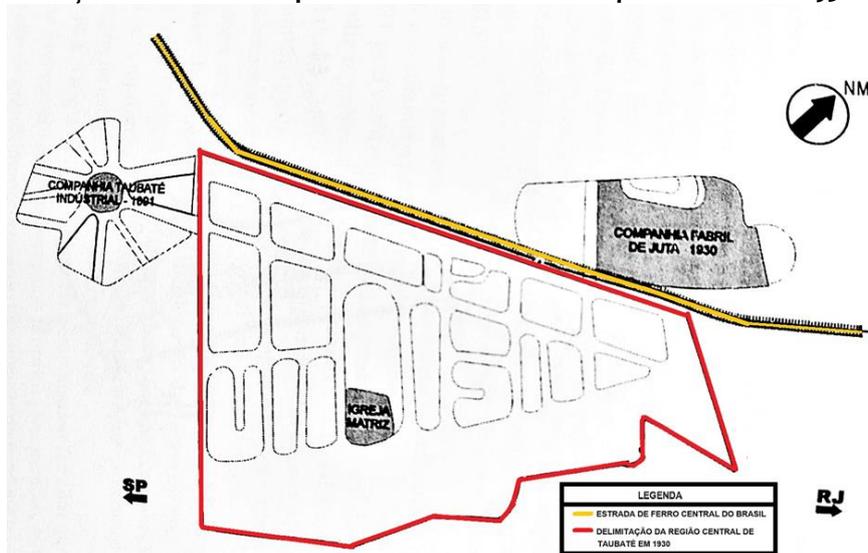
Florianópolis (SC) – 2024

indústrias surgiram na cidade já no adentrar do século XX, tais como: Industrias Reunidas Vera Cruz em 1923, Companhia Fabril de Juta em 1929, Companhia Predial de Taubaté em 1932, Produtos Alimentares Embaré S.A. em 1930 e a Corozita em 1935.

No início da segunda metade do século XX, Taubaté era o principal centro industrial do Vale do Paraíba paulista. Andrade e Abreu (2004) afirmam que a partir de 1950, com a inauguração da Rodovia Presidente Dutra, o processo de industrialização sofreu um novo impulso, instalando-se a sua primeira indústria de base no município, não mais de bens de consumo, mas de bens de produção, a Mecânica Pesada S.A. (1956). Em 1958 a produção industrial passou a representar 75% do valor da produção de Taubaté.

De início, as primeiras indústrias instalaram-se a margem da estrada de ferro, tais como a CTI e a companhia Fabril Juta (Figura 3).

Figura 3: Localização da CTI e da companhia Fabril Juta no Município de Taubaté - 1930.



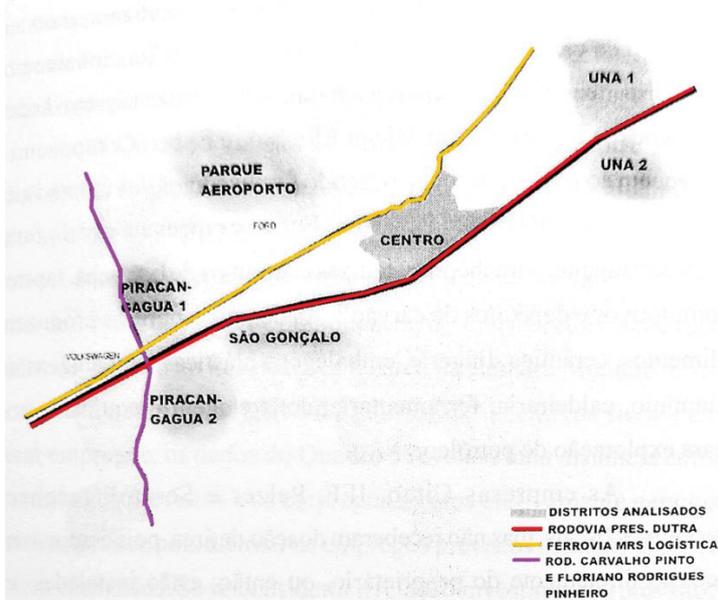
Fonte: Ricci (2006). Adaptado pelos autores.

Conforme afirmam Prado e Abreu (1995), a abertura da Rodovia Presidente

Dutra em 1950 proporcionou uma descentralização industrial. A partir deste

momento, as novas indústrias optaram por instalarem-se próximas a rodovia. Já no final do século XX surgiram os distritos industriais através da política de expansão industrial desenvolvida pela Prefeitura Municipal de Taubaté, que deu continuidade em ter como preferência áreas de fácil acesso à Rodovia Presidente Dutra (Figura 4).

Figura 4: Localização dos distritos industriais de Taubaté.



Fonte: Costa (2005). Adaptado pelos Autores.

Atualmente em Taubaté, a relação entre indústria e ferrovia é menor se comparada a relação entre indústria e rodovia, porém, a relação entre o setor ferroviário e o industrial ainda existe na realidade taubateana. Certamente, o principal exemplo a ser citado é o das empresas da Usiminas. Conforme relata Costa (2005, p. 114) as empresas Usiminas localizam-se no distrito industrial Piracangagua (Figura 4) em um local entre a rodovia Presidente Dutra e a ferrovia Estrada de Ferro Central do Brasil, que segundo o autor, existe um consórcio entre a rede ferroviária (que passa por dentro deste distrito industrial) com a Usiminas, em que esta possui um braço de linha em ligação direta com a ferrovia.

A demografia de Taubaté

Prado e Abreu (1995) chamam atenção para uma consequência na demografia taubateana ocorrida durante o século XVIII, período conhecido como “Ciclo do Ouro”, pelo fato que, a atração da população pelas regiões auríferas, fez Taubaté e outras localidades próximas sofrerem uma “sangria demográfica”, onde a população ficou desfalcada, principalmente de homens por consequência do bandeirismo.

Entretanto, no século XIX, o cenário demográfico foi diferente em relação ao século anterior, a população aumentou em um ritmo considerado acelerado pela velocidade que crescia até então. Este cenário novo foi gerado devido ao “Ciclo do Café”, em razão do cultivo deste grão em larga escala neste período. Paralelamente aos progressos de ordem econômica e social, houve acréscimo populacional: 36.723 habitantes, a maior população da região e acentuado desenvolvimento de sua área urbana (Prado, Abreu, 1995, p. 222).

A população taubateana no ano de 1836, que segundo Milliet (1946) é o ano da chegada das primeiras mudas de café na região, era de 11.833 habitantes e correspondia a 11,19% da região que era 27,5% da Província de São Paulo. Manteve-se na casa dos 20 mil habitantes em 1872 (20.847) e em 1886 (19.501). Em 1900 a cidade já era a maior produtora de café da região, totalizando 600 mil arrobas do grão naquele ano (Martins, 2009, p. 53). Ao longo do século XX, o crescimento demográfico de Taubaté foi muito grande: de 36.723 habitantes em 1900, o município passou para 206.965 habitantes em 1991 (Ver Tabela 1. Histórico Populacional. IBGE, Censos nacionais de 1872 a 2010).

Os desafios do desenvolvimento socioambiental e as horizontalidades: Pontes entre região, o Estado e o cotidiano

Florianópolis (SC) – 2024

Tabela 1: Histórico Populacional de Taubaté.

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

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

Entre as principais causas do crescimento da população ao longo do século XX, Prado e Abreu (1995) destacam:

- Industrialização a partir da década de 50;
- Instalação do ensino superior na década de 60; Migrações internas;
- Êxodo rural nos municípios do Alto Vale, após a decadência do café;
- Expansão do setor terciário (comércio, prestação de serviços);
- Crescimento vegetativo, as taxas de natalidade sempre foram maiores que as de mortalidade.

Na última década do século XIX, Taubaté recebeu seus primeiros imigrantes italianos, quando estes desembarcaram em 1891 na recém-criada colônia agrícola de Quiririm. A este respeito, na obra “Quiririm - A História Através de Documentos” publicado pela Societé 30 di Aprile (1999), em 5 de janeiro de 1889, o Governo Imperial negociava com o Dr. Francisco de Paula Toledo (proprietário da então Fazenda Quiririm, situada em Taubaté) em transformar sua fazenda em um núcleo colonial para receber imigrantes italianos. A nova colônia agrícola foi inaugurada em 16 de agosto de 1890, tendo junto à sede deste núcleo uma estação ferroviária a margem da Estrada de Ferro Central do Brasil (como passou a denominar-se a Estrada



Os desafios do desenvolvimento socioambiental e as horizontalidades: Pontes entre região, o Estado e o cotidiano

Florianópolis (SC) – 2024

de Ferro Dom Pedro II após a Proclamação da 14 República) onde desembarcaram em 1891 os primeiros 400 imigrantes italianos que vieram habitar o local.

Percebe-se a proximidade do novo núcleo colonial com a ferrovia, o que denota a estreita relação entre este meio de transporte com os colonos italianos. De acordo com Indiani (2017) quando a estrada de ferro foi construída, ao passar pela então Fazenda Quiririm, o traçado da ferrovia acabou por cortar a antiga estrada (atual rua José Magalhães Bastos) utilizada por tropeiros para a escoação do café.

Considerações finais

Partindo do estudo realizado, observa-se como o transporte ferroviário sempre esteve relacionado tanto com o setor econômico, quanto com a questão demográfica de Taubaté. Não há dúvida da importância que a ferrovia teve para a formação da cidade em vários aspectos, o que deixa claro como a falta de incentivo que o setor ferroviário tem sofrido nas últimas décadas é uma questão que necessita de urgente discussão, tanto em melhor utilizar a infraestrutura já existente, quanto em pensar e discutir em como ampliar este setor tão útil e eficiente.

O transporte ferroviário se fez presente em momentos diferentes da história, inicialmente com o intuito principal de exportar a produção cafeeira da região e posteriormente utilizado estrategicamente tanto como meio de condução para a chegada de imigrantes vindo a originar núcleos coloniais, quanto na importação de peças e máquinas industriais onde se iniciou um novo período econômico e social de Taubaté que desenrolou-se ao longo do tempo em diferentes momentos e cenários.

O transporte ferroviário, considerado uma infraestrutura, merece atenção e





Os desafios do desenvolvimento socioambiental e as horizontalidades: Pontes entre região, o Estado e o cotidiano

Florianópolis (SC) – 2024

um estudo aprofundado, pois pode contribuir como uma inovação na infraestrutura regional para o desenvolvimento econômico e o bem-estar humano, vindo atuar e contribuir em diversos setores, inclusive no industrial, tal como já ocorreu significativamente no passado no município de Taubaté.

Agradecimento

Aproveitamos este espaço para agradecer à CAPES pela bolsa a um dos pesquisadores deste estudo e pelo apoio na participação do Sedres.

Referências

ABREU, M. M. **Taubaté, de Núcleo Irradiador de Bandeirismo a Centro Industrial e Universitário do Vale do Paraíba**. 2. ed. Editora Santuário, Aparecida. 1991.

ALVES, E. G. C.; RAMOS, R. B. S., SILVA, C. R. **Transporte ferroviário no Brasil – desafios e oportunidades**. 2020. Disponível em: <file:///C:/Users/MICRO/Documents/MESTRADO/SEMIN%C3%81RIO%20II/Novos%20artigos%20coletados/ano%202020%20Texto%20do%20Artigo-25-1-10-20210825.pdf> Acessado em: 04/07/2024.

ANDRADE, A. C. A.; ABREU, M. M. **História de Taubaté através de Textos**. 2. ed. Prefeitura Municipal de Taubaté. 2004.

CANO, W. **Raízes da Concentração Industrial em São Paulo**. São Paulo, HUCITEC, 1990.

CARLOS, R. M. P. **Centralidade, segregação e estruturação do espaço intraurbano: a transição da sociedade rural para urbana em Taubaté**. Dissertação de Mestrado. Taubaté: UNITAU, 2014

CÉSAR JÚNIOR, C. E. M. **Conhecendo Taubaté – uma análise urbana**. 1. ed. Editora Cabral. 2013.





Os desafios do desenvolvimento socioambiental e as horizontalidades: Pontes entre região, o Estado e o cotidiano

Florianópolis (SC) – 2024

COSTA, S. L. **Taubaté: O local e o global na construção do desenvolvimento**. 1. ed. Editora Cabral. 2005

FURTADO, C. **Formação Econômica do Brasil**. São Paulo, Editora Nacional, 1998.

INDIANI, J. **Os Italianos em Quiririm e Minhas Memórias**. 4. ed. Canal 6 Editora. Bauru – SP. 2017.

MACHADO, M. F. **Importância do transporte ferroviário para o desenvolvimento do Brasil**. 2023. Disponível em < <https://semanaacademica.org.br/artigo/importancia-do-sistema-ferroviario-para-o-desenvolvimento-do-brasil>>. Acessado em 14/07/2024

MARTINS, C. **Felix Guisard – A trajetória de um pioneiro**. 1 ed. Editora Cabral. 2009.

MARTINS, G. **Taubaté nos seus primeiros tempos**. 1. ed. EGETAL. 1973

MILLIET, S. **Roteiro do café e outros ensaios**. 1. ed. Editora Bipa. 1946.

MÜLLER, N. L. **O fato urbano na bacia do Rio Paraíba, Estado de São Paulo**. Fundação IBGE, Rio de Janeiro. 1969.

PRADO, J. B; ABREU, M. M. **Aspectos geográficos do Vale do Paraíba e Município de Taubaté**. 1. ed. Prefeitura Municipal de Taubaté. 1995

RICCI, F. **Indústrias têxteis na periferia**. 1. ed. Editora Cabral. 2006

SILVEIRA, M. R. **Transporte e logística: as ferrovias no Brasil**. 2002. Disponível em: <<https://periodicos.ufsc.br/index.php/geosul/article/view/13658>>. Acessado em 19/09/2023

SOBRINHO, A. M. **A Civilização do café**. 3. ed. Editora Brasiliense. 1978.

SOCIETÁ 30 DI APRILE. **Quiririm - A história através de documentos**. 1. ed. Editora Shakti. 1999.

VASCONCELOS NETO, A. M. **A política ferroviária brasileira - tomos I e II (vol. 245)**. 1. ed. Editora do Senado Federal. 2018.

