

CENTRALIDADE, SEGREGAÇÃO E ESTRUTURAÇÃO DO ESPAÇO INTRAURBANO: A TRANSIÇÃO DA SOCIEDADE RURAL PARA URBANA EM TAUBATÉ

ROSA MATILDE PIMPAO CARLOS
Universidade de Taubaté – UNITAU
rmpcarlos@uol.com.br

Fabio Ricci
Universidade de Taubaté – UNITAU
professorfabioricci@gmail.com

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, a RMVPLN.

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, denominada posteriormente de Rodovia Presidente Dutra.

O trabalho pretende apresentar a compreensão da estruturação da cidade a partir 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 houve um 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 alterou-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, passando a ser conhecida como Central do Brasil em 1889 facilitou o contato com as duas grandes capitais, São Paulo e Rio de Janeiro. Porém, se no Vale do Paraíba Paulista a ferrovia não serviu para dinamizar da produção cafeeira, foi notória a sua importância para o desenvolvimento industrial da região em suas margens. (RICCI, 2006, p. 43),

O presente trabalho se propõe a analisar o período compreendido de 1876 até o ano de 1951, tendo em vista que importantes acontecimentos mundiais influenciaram sobremaneira o modo de vida nas cidades brasileiras, grandes, médias e pequenas formando o que se conhece por sociedade urbano-industrial. Referimo-nos à consolidação da ferrovia como meio de transporte, à segunda Revolução Industrial na Europa e EUA, às duas grandes guerras e às inovações técnicas e científicas que alimentaram o sistema 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 consequente 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 do Rio Paraíba, que se encontra paralelo a linha férrea.

Nosso objetivo é enfim analisar como essa expansão urbana ocorreu na cidade de Taubaté, em função da industrialização e da necessidade de novos arranjos urbanos, diante dessa nova forma de se viver da sociedade urbana industrializada. Interessa-nos perceber o surgimento e efeitos sobre as novas áreas funcionais que surgiram e se sobrepuseram ao núcleo original que data do século XVII e como elas se articulam sobre a estrutura intraurbana a partir da estação ferroviária de Taubaté até o surgimento de um novo eixo formado pela rodovia Presidente Dutra.

O presente trabalho se reserva a analisar a evolução urbana e suas direções no período mencionado para elaborar um modelo, um conceito espacial, que reflita do resultado desta análise. Apoiamo-nos na Teoria dos Modelos da Escola de Chicago e nos pressupostos teóricos utilizados por Villaça (2007) em seu estudo das localizações intraurbanas, no qual se utiliza do Modelo de Setores de Hoyt para analisar a distribuição espacial das classes sociais e as suas articulações com o centro nas metrópoles brasileiras.

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 de informações produzidas pelas diversas áreas do conhecimento científico tais modelos possibilitam uma leitura simplificada da realidade, no entanto, permitem estabelecer um diagnóstico viável ou revelar tendências dos problemas urbanos e otimizar suas soluções.

Os modelos mais conhecidos são o Modelo Concêntrico de Burgess, de 1920, e o Modelo de Setores de Hoyt, da década de 1930, difundidos posteriormente a partir dos anos de 1959.

Os modelos construídos para o presente estudo partiram do Modelo de Setores de Hoyt e se baseiam na análise do período histórico já definido (1876-1951) e tomam como referência o ponto ou área urbana que constituía a centralidade naquele momento, tomando-se

como ponto de partida para a elaboração do modelo da expansão urbana, a estação ferroviária de Taubaté.

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

1. Centralidade e segregação em Taubaté: 1876-1950

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

No último quartel do século, a cidade foi tomada por um grande surto de crescimento e progresso. O espaço urbano passou por uma fase de expansão, especialmente na direção Norte, portanto, no sentido dos trilhos da Estrada de Ferro Central do Brasil, e ao Sudoeste, acompanhando as vias que levavam à capital e ao litoral, ao mesmo tempo em 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 instalaram os serviços de abastecimento de água (1881), de telefone (1893), dos bondes urbanos a tração animal (1884), bem como a ligação por bondes a vapor com Tremembé (1880). Começou a circular também 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)

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)

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, culturais e lazer como a abertura do Teatro São João em 1878.

Além das notáveis mudanças relativas à concepção do espaço urbano houve um aumento do perímetro urbano que envolveu os bairros suburbanos de então ligados às atividades econômicas anteriores da cidade. 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.

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 Companhia 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 e apoios necessários para seus operários, como escolas, creches, clubes, centros de esportivos, possibilitando uma certa autonomia em relação à cidade.

A relação entre “centro” e “subúrbio” foi invertida em nível simbólico e real, afirma SOTO (2001). Os operários não necessitavam 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” Villaça (2012, p.45). 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).

No estudo de MULLER (1965) sobre Taubaté, abrangendo a área central e sua periferia imediata, sintetizado na ilustração acima, podem ser observadas na área central as seguintes funções urbanas: 1 – comércio e crédito; 2 – indústrias, oficinas e ateliers; 3 – profissões liberais; 4 - habitações coletivas.

Tal compreensão do processo de organização do espaço 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.

Identificadas as funções e usos do espaço urbano Muller elaborou então 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.

Da cidade de Taubaté como núcleo irradiador da ocupação regional às transformações ocorridas na virada do século XX, da passagem da vida rural para a vida urbana, muito pouco se alterou do ponto de vista da acumulação do capital e dos acessos aos serviços e infraestrutura urbana, e, principalmente, como as classes sociais se distribuem em busca dos benefícios gerados pela acumulação do capital.

Para esse trabalho foram elaborados mapas temáticos da cidade de Taubaté divididos em décadas aproximadamente conforme a possibilidade da reunião e síntese dos dados colhidos, que servem para representar o crescimento da mancha urbana de 1850 até a 1979 para efeito de demonstrativo do uso do Modelo de Hoyt, uma vez que até 1951, foram observadas poucas mudanças expressivas para a elaboração do modelo representando o fenômeno e a dinâmica dos processos de expansão urbana que envolvem extratos e classes sociais.

2. O modelo de setor de Homer Hoyt

Homer Hoyt (1895–1984) 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 Ernest Watson Burgess (1886–1966). 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 equidistantes 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 referência 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.

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 à 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 populares e o conjunto das pequenas indústrias, oficinas e comércio têm espacialmente um peso maior em relação às residências das classes abastadas 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 das classes abastadas pelos setores ocorrem devido ao enorme desequilíbrio existente entre as classes no Brasil, como observa Villaça (2007) e reafirma que se a estratificação social fosse menor nas metrópoles brasileiras a tendência seria de um modelo de círculos concêntricos devido a essa homogeneidade.

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

3. Representação gráfica e cartográfica

No período determinado para o estudo, verificou-se que na fase da pré industrialização, de 1850 a 1870, praticamente inexistia uma aumento da mancha urbana em relação a que já havia sido determinado como núcleo original em 1645.

Os estudos revelam que são poucas as atividades urbanas entre o ano de sua fundação (1645) até meados de 1830, sendo que as o crescimento urbano passa a ser maior a partir do período da produção cafeeira no Vale do Paraíba, entre 1836 até 1886, prorrogando-se até 1920 especificamente em Taubaté.

Taubaté nesse período é a cidade mais povoada da região com uma população de 11.833 habitantes em 1836, chegando a aproximadamente em 20.000 habitantes em 1886 e em 1920, 45.445 habitantes.

Foi nesse contexto de crescimento que surgiu a ferrovia em 1876 e se deu a inauguração da Estação Ferroviária de Taubaté. A ferrovia foi implantada no Vale do Paraíba devido à construção da Estrada de Ferro D. Pedro II que deveria ligar a capital do Império, o Rio de Janeiro, à cidade de São Paulo. Em 1896 devido ao advento da República a Estrada de Ferro D. Pedro II passou a ser denominada como Estrada de Ferro Central do Brasil.

A ferrovia e a estação da cidade de Taubaté passaram a ser a nova centralidade e é a partir da estação ferroviária e do seu entorno é que foi analisado o espaço intraurbano segundo Villaça (2001) e elaborados os modelos de setores de Hoyt.

Assim, considerando como início da industrialização de Taubaté o ano de 1876, observa-se pela planta da cidade de Taubaté que o núcleo original definido pela uso da cor cinza expandiu-se na direção da estação ferroviária, com a abertura de importantes ruas e avenidas, que ligaram o centro “antigo” à estação e também no sentido Oeste Sudoeste, quase paralelo a ferrovia.

Surgiu também a Companhia Taubaté Industrial – CTI, criada em 1891, importante indústria do setor têxtil, sendo o principal empreendimento dessa fase, a industrialização, conforme podemos observar na figura 1.

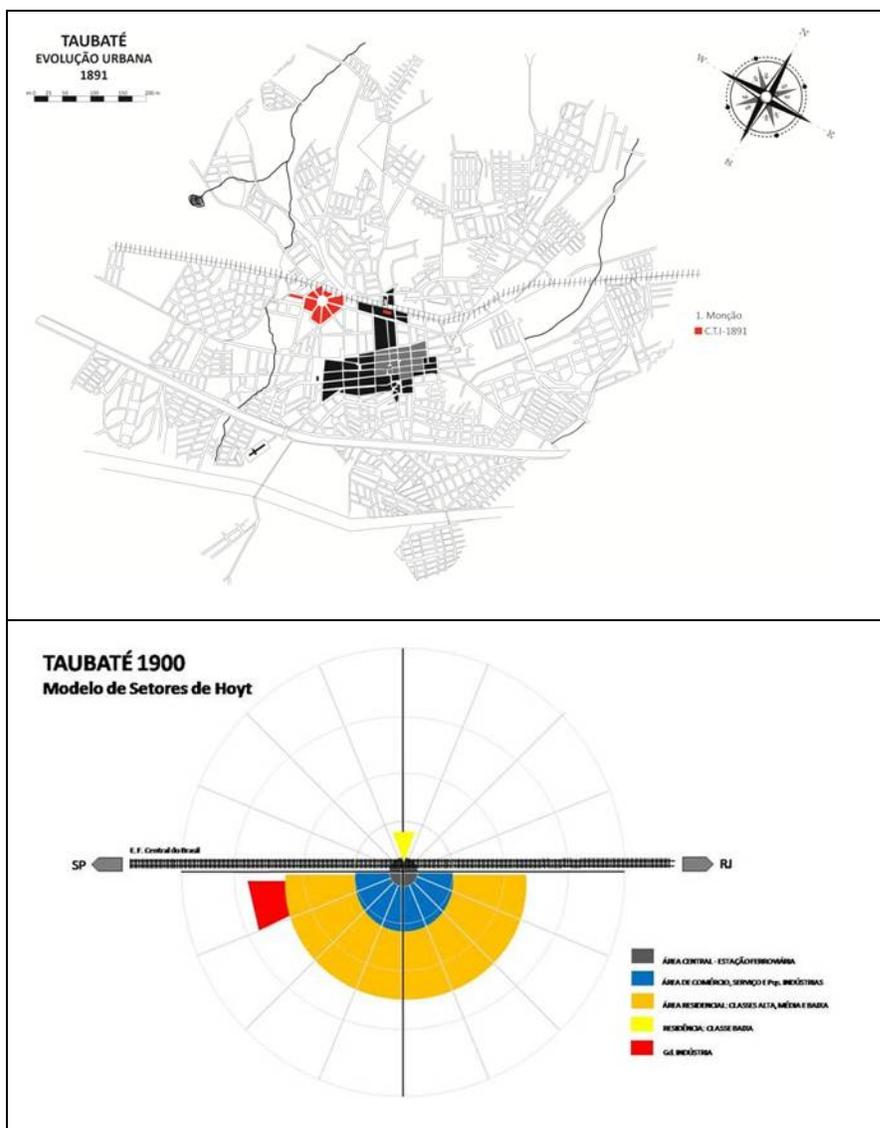


Figura 1. Acima, planta da cidade de Taubaté. A área central em cinza corresponde ao traçado original e a expansão verificada de 1891 a 1900 corresponde à parte em preto Surgiram no período o traçado da ferrovia (1876) e a Cia. Taubaté Ind. (1891).

Em 1929 surge o traçado da rodovia SP – RJ (1928) e a Cia.Fabril de Juta. (1927), o que se observa do modelo de Hoyt correspondente ao período é que as indústrias vão se alocando ao longo do leito ferroviário e começam a surgir bairros e vilas operárias no sentido Norte da cidade, mas para além linha ferroviária, enquanto a parte nobre da cidade, bem como o centro

comercial permanece e se expande para o lado de cá da linha férrea, mais próxima ao centro e as vias de acesso., conforme figura 3:

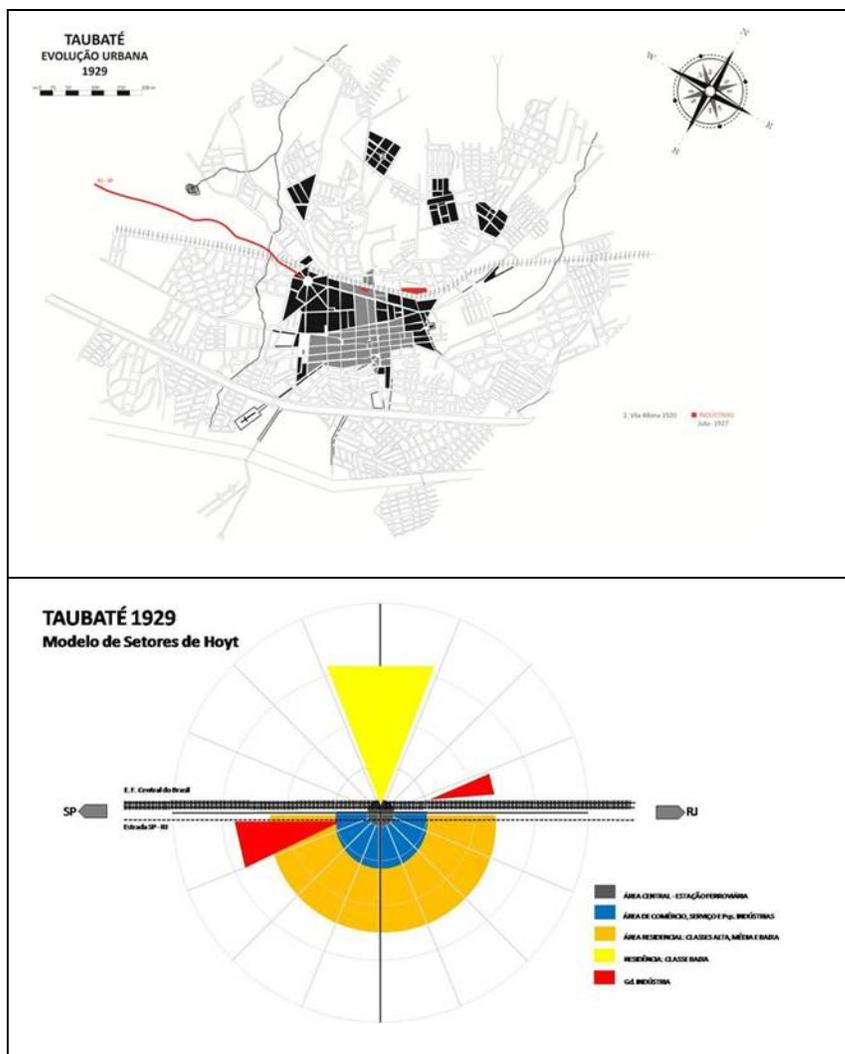


Figura 2. Acima, planta da cidade de Taubaté. A área em preto corresponde à expansão verificada de 1900 a 1929. Surgiu no período o traçado da Estrada de Rodagem SP-Rio (1928) e a Cia.Fabril de Juta. (1927). Abaixo o modelo de Hoyt correspondente ao período.

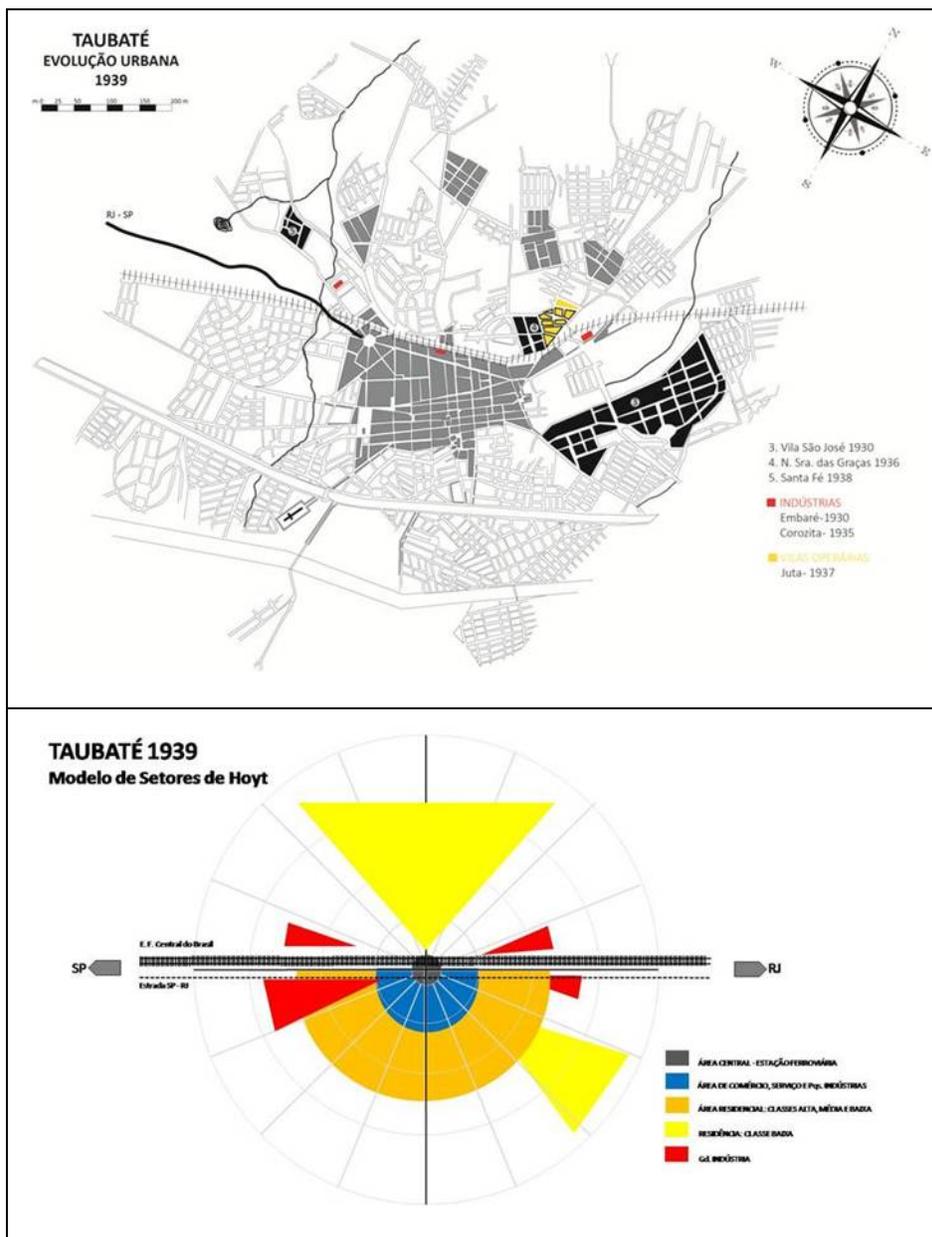


Figura 3. Acima, planta da cidade de Taubaté. A área em preto corresponde a expansão verificada de 1930 a 1939. Observa-se uma pequena expansão urbana com o surgimento da Vila Operária da Juta. (1937). Abaixo o modelo de Hoyt correspondente ao período.

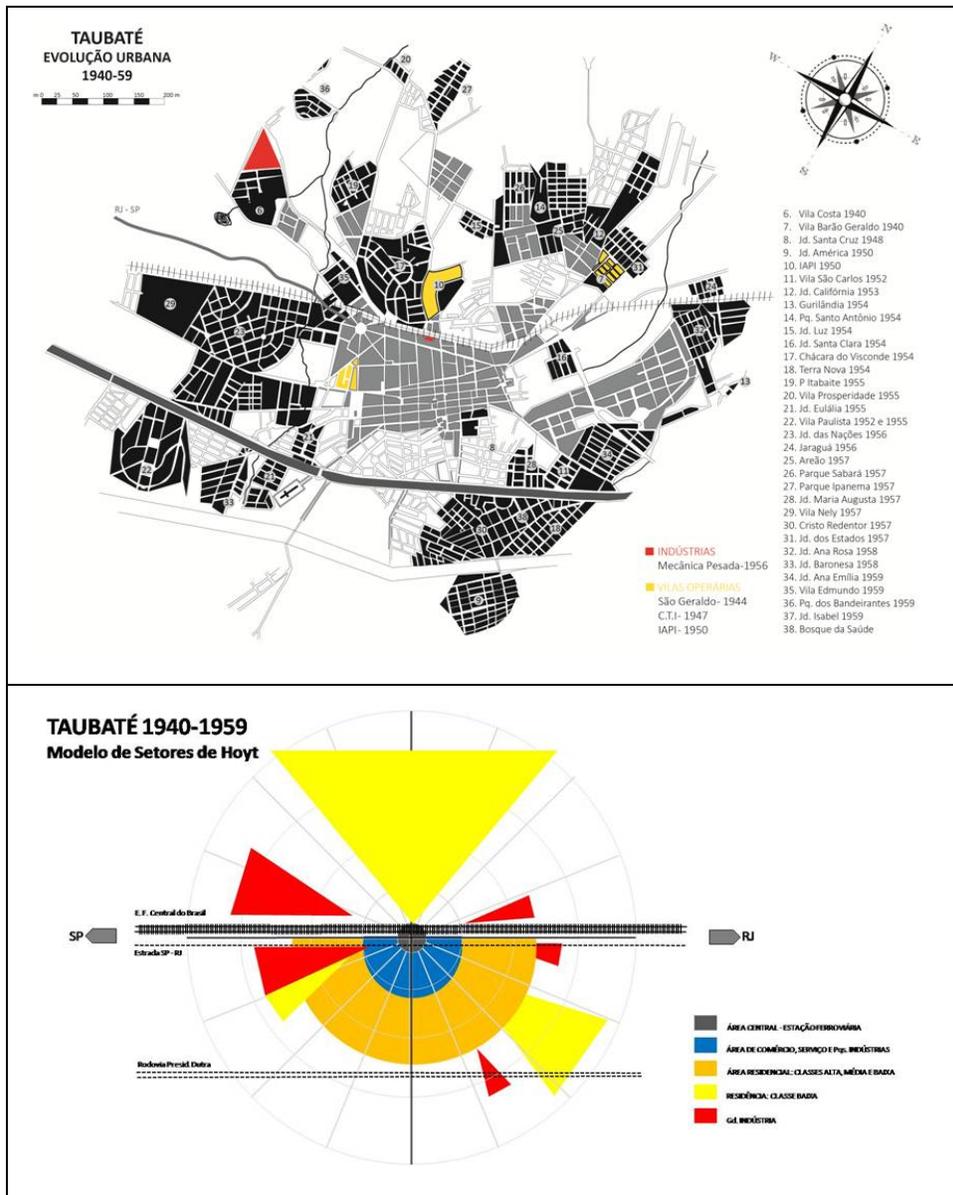


Figura 4. Acima, planta da cidade de Taubaté. A área em preto corresponde a expansão verificada de 1940 a 1959. Observa-se uma grande expansão urbana principalmente na década de 50, além de novas vilas operárias e bairros para as diferentes classes sociais. Surgiu também um novo eixo rodoviário RJ – SP, a Rod. Pres. Dutra. Abaixo o modelo de Hoyt correspondente ao período.

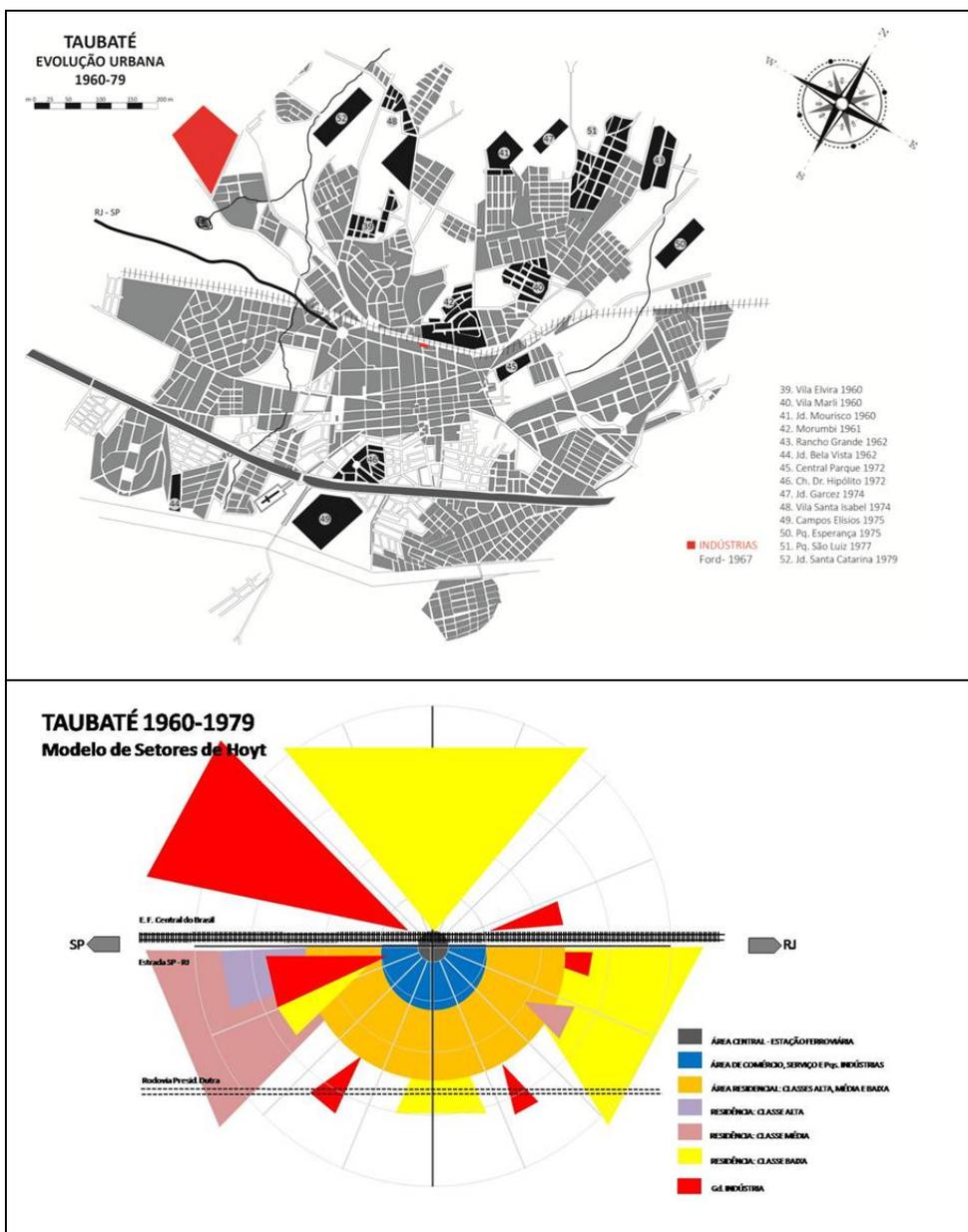


Figura 5. Acima, planta da cidade de Taubaté. A área em preto corresponde a expansão verificada de 1960 a 1979. Observa-se uma pequena expansão urbana em relação à década anterior. Abaixo o modelo de Hoyt correspondente ao período.

Observa-se que paralelamente ao eixo ferroviário do século XIX foi estabelecido dois novos eixos. O primeiro em 1928, formado pela Estrada de Rodagem SP – RJ e em 1951 pela Rodovia Presidente Dutra. Percebe-se que a cidade expandiu-se ao longo desses eixos e

predominou o assentamento das classes menos privilegiadas próximas as áreas industriais e do outro lado da linha férrea. A mesma forma de ocupação se observou em relação a Rodovia Presidente Dutra.

5. Considerações Finais

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

Procurou-se observar e analisar 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 da Estrada de Rodagem SP – RJ e pela Rodovia Presidente Dutra.

Concluiu-se que a industrialização em Taubaté teve como referência 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 modelos baseado nos modelos de setores de Hoyt, para os 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, 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 Norte, entendendo-se como uma cidade média com população estimada 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, 360°;

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 em um segundo momento ao longo da Estrada de Rodagem São Paulo – Rio, paralela e próximo a ferrovia.

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.

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.
- 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**. Dissertação (Mestrado). UFPB / CT, João Pessoa, 2007.
- 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.
- 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
- 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. Valoración de la congruência espacial entre la actividade residencial y terciária en el centro urbano de Barcelona. Tese de doutorado na Universitat Politecnica de Catalunya. Barcelona, 2003.
- CASTELLS, Manuel. **Problemas de investigação em sociologia urbana**. Lisboa: Editorial Presença, 1984.
- CESAR JUNIOR, Carlos Eugênio Monteclaro. **Conhecendo Taubaté: uma análise urbana**.
- CORRÊA, Roberto Lobato. **O Espaço Urbano**. Rio de Janeiro: Ática, 1999.
- CORRÊA, Roberto Lobato. **Trajétórias 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.
- 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 Environment. **Politics and Society**. 6: 265-295, 1976.
- HOYT, Homer. 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.
- LIMA, Pablo Luiz de Oliveira. **Ferrovia, Sociedade e Cultura, 1850-1930**. Belo Horizonte: Argumentum Editora, 2009.
- LYNCH, Kevin. **A imagem da cidade**. 3ª edição. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2011.
- MARTINS, Gilberto. **Taubaté: nos seus primeiros tempos**. Taubaté: Egetal, 1973.
- MILLIET, Sérgio. **Roteiro do Café e outros ensaios**. São Paulo: BIPA Editores, 1946.
- CESAR Jr. Carlos Eugênio Monteclaro. **Conhecendo Taubaté: uma análise urbana**. Taubaté: Cabral Editora, 2013.
- MÜLLER, Nice Lecocq. **O fato urbano na Bacia do Rio Paraíba do Sul**. 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**. PMT. 1996.
- PASSARELLI, Umberto. **Contribuição à história de Taubaté: denominação de vias e logradouros públicos**. Taubaté: PMT, Coleção Taubateana n. 15, 1996,
- PINTO, Adolpho Augusto. **História da Viação Pública de São Paulo (Brasil)**. São Paulo: Typographiae Papeleria de Vanorden & Cia., 1903.
- 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. Tese de doutorado (FFLCH/USP) Área: História Econômica. São Paulo, 2002.

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 et al (orgs.). **Território, globalização e fragmentação**. São Paulo: Hucitec-ANPUR, 1994.

SANTOS, Milton, 1926-2001. **Da totalidade ao Lugar**. 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 Epiácio Pessoa na cidade de João Pessoa-PB**. Tese de Doutorado. Recife, Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Urbano / Universidade Federal de Pernambuco – CAC/UFPE, 2004.

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 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, Livia. **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.

ACERVOS PESQUISADOS

Museu da Imagem de Taubaté, MISTAU, Prefeitura Municipal de Taubaté

CDPH – Centro de Documentação e Pesquisa Histórica, UNITAU.

IBGE Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística