



O desenvolvimento tardio no Litoral Norte de São Paulo: influência da infra-estrutura de transportes – Século XVIII a 1960

Beatriz de Barros Vianna Cardoso¹

Fábio Ricci²

Resumo

O objetivo deste artigo é testar a hipótese de que a escassez de vias de transporte foi fator primordial para o tardio desenvolvimento da região do Litoral Norte Paulista, composta por quatro municípios: São Sebastião, Ilhabela, Caraguatatuba e Ubatuba. A partir de uma análise histórica (final do século XVIII a 1960), fundamentada em dados sobre as principais atividades econômicas, infraestrutura e população, buscou-se traçar um histórico do processo de industrialização da região comparando-a com a região do Vale do Paraíba Paulista.

Palavras-chave: Litoral Norte Paulista, Desenvolvimento. Vale do Paraíba Paulista

The late development in the North Coast of São Paulo: influence of transport infrastructure - Eighteenth Century to 1960

Abstract

This article intends to test the hypothesis that the lack of transportation facilities was the main reason to the late development observed in São Paulo's Northern East Coast,

¹ Pós-graduada em Negociação Internacional e Mestranda em Gestão e Desenvolvimento Regional da Universidade de Taubaté/ E-mail: beatrizbvc@gmail.com.

² Doutor em História Econômica. Professor do Programa de Mestrado em Gestão e Desenvolvimento Regional da UNITAU e pesquisador do NUPES-UNITAU / E-mail: professorfabioricci@gmail.com.
Recebimento: 17/03/2013 • Aceite: 10/06/2013

composed of four cities: São Sebastião, Ilhabela, Caraguatatuba e Ubatuba. From a historical analysis (the late eighteenth century to 1960), based on data on the main economic activities, infrastructure and population, we attempted to describe a history of industrialization in the region by comparing it to the Vale do Paraíba Paulista.

Keywords: North Coast Paulista Development. Vale do Paraíba Paulista.

Introdução

O Litoral Norte Paulista - LN compreende a faixa que se estende do canal de Bertioga a São Sebastião, Ilhabela, Caraguatatuba e Ubatuba e está inserida na região do vale do Paraíba Paulista, como ilustra a Figura 1. A área limita-se com o estado do Rio de Janeiro, possui 161 km de extensão e contém 164 praias, 17 ilhas, intensa variedade de cursos d'água (rios caudalosos e pequenos córregos), regiões costeiras e mangues.

Figura 1 – mapa da região do Vale do Paraíba Paulista



Fonte: Fundação SEADE

O objetivo deste artigo é testar a hipótese de que a escassez de vias de transporte foi fator primordial para o tardio desenvolvimento da região. Para tanto foi traçado um breve histórico do processo de industrialização da região, que apesar de haver sido colonizada por sesmeiros portugueses em meados do século XVII (CAMPOS, 2000), passou por um longo período de estagnação da economia e demorou a estabelecer relações comerciais

com a região do Vale do Paraíba, que de acordo com RICCI (2005), no final do século XIX, “já implantara suas primeiras unidades industriais”.

1. Síntese das atividades econômicas no século XVII até 1930

Os primeiros registros de atividades econômicas na região datam de meados do século XVII quando “as vilas do Litoral Norte estão plantando os seus canaviais com maior produção de aguardente em relação ao açúcar” (CAMPOS, 2000, p.88). Entre o século XVII e XIX, há também destaque para a produção e exportação de óleo de baleia, utilizado na iluminação e outros fins. O porto de São Sebastião, instalado no século XVII, apresentava movimento contínuo de embarcações, estimulado pela produção local de açúcar e aguardente. Porém, há registros de que ao final do século XVIII, o povoado que dará origem a futura cidade de Caraguatatuba, atualmente a mais importante da região, constituía-se de nada mais que alguns casebres.

Na primeira metade do século XIX, o cultivo da cana de açúcar e a exportação de seus derivados se consolidaram como principal atividade econômica da região, como expõe a Tabela 1:

Tabela 1. Produção de açúcar e aguardente no Litoral Norte (1798-1836)

Ano	São Sebastião		Ubatuba	
	Açúcar (arrobas)	Aguardente (pipas)	Açúcar (arrobas)	Aguardente (pipas)
1798	22.112,0	245,6	191,0	41,0
1801	7.500,5	204,6	268,0	35,4
1803	7.576,5	158,6	-	37,4
1805	5.920,0	146,0	-	50,0
1808	7.659,0	218,5	-	10,7
1810	5.265,0	271,7	-	17,9
1813	5.381,0	491,6	(b) -	(b) 105,9
1815	11.322,0	497,2	(b) 371,0	(b) 68,3
1817	6.589,0	322,7	(b) 263,0	(b) 45,5
1821	(a) 11.509,0	(a) 715,2	(b) 335,0	(b) 58,3
1824	(a) 12.370,0	(a) 253,0	(b) 252,5	(b) 29,1

1826	(a) 7.794,0	(a) 289,5	(b) 300,0	(b) 24,3
1828	5.320,0	158,0	150,0	13,7
1836	1.255,0	191,4	-	11,0

(a): dados de Vila Bela de 1820, 1823 e 1825, respectivamente.

(b): dados de 1814, 1816, 1818, 1820, 1822 e 1825, respectivamente.

Fonte: AESP – Listas Nominativas (adaptado de Ramirez,2003).

Durante o século XIX até 1930, o café, que respondia por cerca de $\frac{3}{4}$ (três quartos) da receita de exportação do país impulsionou a desconcentração regional, especialmente no estado de São Paulo, maior produtor da rubiácea. Cano (1998) destaca que:

A economia paulista, sendo o núcleo da acumulação produtiva do país, ao crescer imprimia também determinações (regionalmente diferenciadas, é claro) de crescimento aos seus complementos econômicos espaciais (as demais regiões). Assim embora a dinâmica da acumulação fosse concentradora, em seus resultados concretos, articulava, entretanto, também o crescimento regional.

No litoral norte, o café atingiu o auge da produção na segunda metade do século XIX, sendo que nessa época surgiam as primeiras estradas interligando a região ao próspero Vale do Paraíba Paulista - VPP (as estradas eram: Ubatuba-São Luis do Paraitinga, São Sebastião-Paraibuna e Estrada do Dória, que ligava São Sebastião a São José do Paraitinga, atual Salesópolis). (CAMPOS, 2000)

A cultura do café representou um surto de desenvolvimento econômico na região. Entre 1836 e 1854, a produção de café chegou a superar a produção de Lorena que na época detinha a maior produção do Vale do Paraíba, como mostra a tabela 1.

Tabela 2: Produção de café no Litoral Norte e Região de Lorena, em arrobas

Anos	1836	1854	1886	1920
São Sebastião	42.845	86.000	600	-
Ilhabela	10.289	112.500	4.000	3.020
Ubatuba	31.000	99.500	5.000	153

Subtotal	84.134	298.000	9.600	3.173
Lorena	33.649	125.000	50.000	45.293
Total	117.783	423.000	59.600	48.466

Fonte: Silva apud Campos, 1975.

A análise dos dados da tabela 1 permite ainda verificar que esta prosperidade teve curta duração, tendo perdurado por apenas três décadas (30, 40 e 50). De acordo com Mello e Neto (2010), o escoamento da produção do VPP era feita conforme o padrão brasileiro da época, ou seja, o transporte em lombo de mulas. Ainda segundo os autores, o porto de Ubatuba era “exportador por excelência, cujo movimento foi responsável pela fase de prosperidade que marcou esta cidade”. Entretanto, esta nova dinâmica, não progrediu.

A crônica falta de mão-de-obra, agravada pela supressão do tráfico de escravos em 1870 e as péssimas condições da estrada que possibilitava o transporte de mercadorias e pessoas para o interior do estado é apontada por Campos (2000, p. 107) como um dos motivos para a decadência da produção no Litoral Norte. Somado a estes fatos, a facilidade de distribuição e escoamento da produção do VPP, que ganhou novo fôlego com as ferrovias Santos-Jundiaí (1867) e Central do Brasil (1877), anulavam as chances de concorrência e levavam as estradas da região às ruínas. Mello e Neto explicitam o impacto da malha ferroviária e comparam-na com a lei protecionista do governador Bernardo José Lorena, que vigorou de 1789 a 1798, levando a falência grande parte dos engenhos de açúcar da região:

A mudança do modal de transporte regional para o deslocamento mecânico, com a introdução da malha ferroviária no sudeste brasileiro excluiria de seu traçado o porto do litoral norte. Pelo contrário, ao ligar, em 1877, as cidades do Vale Médio ao Município da Corte e à capital da Província, passagem por onde se chegava ao porto de Santos, reescrevia simbolicamente, um século depois, o decreto do Capitão-general da Capitania de São Paulo, Bernardo de Lorena. Através de lei que vigorou entre 1789 e 1798, o governador havia proibido que as demais vilas portuárias como Ubatuba e São Sebastião comercializassem livremente em seus portos, obrigando toda a produção da Capitania a sair exclusivamente pelo porto de Santos, beneficiário do monopólio do comércio com a Metrópole.

Assim sendo, a desconcentração defendida por Cano (1998), efetuo-se no oeste paulista, privilegiado pelas ferrovias que integravam esta região ao porto de Santos. O Litoral Norte Paulista, como veremos a seguir ficou à margem deste desenvolvimento.

A região ingressa no século XX com a economia estagnada, baseada na lavoura de subsistência, com plantio de feijão, mandioca e milho. Dados sobre a então vila de Santo Antonio de Caraguatatuba demonstram que a população em 1910 era de 3.562 habitantes, e no censo de 1920, havia decrescido para 2.917 habitantes. Como toda circulação de mercadorias concentrava-se no eixo Jundiaí-Santos, o esvaziamento de cidadelas e vilas, que atingiu também o Litoral Sul, deu origem a expressão “cidades mortas”, de autoria de Monteiro Lobato.

Campos apud Siqueira (1984) ilustra esta estagnação:

A estagnação social chegou a ser tanta que, em 1923, o então presidente do estado de São Paulo, Washington Luiz, visitando o litoral norte paulista a bordo de um navio do Loyd Brasileiro, propõe à população dessa região que se mude em massa para o interior do estado, a exemplo dos “irmãos nordestinos” que migravam e eram recebidos “de braços abertos no planalto paulista”.

Este panorama sofre algumas alterações a partir de 1927, com a instalação da fazenda São Sebastião, popularmente conhecida como Fazenda dos Ingleses, que se estabeleceu no Município de Caraguatatuba. A especialização da mão de obra na agricultura, aumento representativo da atividade artesanal-comercial, incremento do comércio e instalação de escolas na fazenda e em suas imediações são relacionados como algumas destas alterações. (FURGERI, 2006). A instalação da fazenda também trouxe consigo os primeiros turistas, que visitavam a região durante as paradas do navio Blue Star Line, (CAMPOS, 2000, p.206). Bananas e frutas cítricas eram produzidos e escoados, por via férrea, até o Porto Novo, bairro limítrofe a São Sebastião. Ali passavam por uma câmara de coloração, lavagem, escovação, lustração e carimbagem, sendo que o processo era totalmente mecanizado. Este processo representa o primeiro indício de industrialização da região,

que traz consigo um aumento significativo da população, relatado pela bibliografia pesquisada.

Em contrapartida, a economia agrário-exportadora cafeeira (Rodrigues, Santos e Oliveira, 1992) concentrada nas regiões irrigadas pelas novas ferrovias e rodovias, gerava capital excedente, fator primordial para a transição entre a economia agrícola para economia industrial (Ricci, 2006).

Galvão (1991), ao analisar a concentração industrial no Brasil segundo os censos de 1907 a 1908, infere que a falta de concorrência inter-regional fez com que as indústrias se instalassem em todos os lugares onde havia algum adensamento populacional expressivo. Corroborando com esta teoria e fazendo uma breve análise do crescimento do número de habitantes nestas regiões, conclui-se que a atividade industrial produziu nestas regiões um crescimento populacional infinitamente maior do que na região do Litoral Norte. Observa-se que o Litoral Norte, teve crescimento médio negativo em relação a região do VPP, representada na tabela pelas cidades de Guaratinguetá, São José dos Campos e Taubaté. Já Paraibuna beneficiada pela proximidade com o Planalto, apresentou crescimento de 1,55% em relação ao VPP. Comparando as cidades do VPP com outras cidades periféricas (Jundiaí, Sorocaba e Ribeirão Preto (Ricci, 2006) percebe-se que a taxa de crescimento varia apenas 1,52%.

Tabela 3 – População das áreas de influência das rodovias e ferrovias – 1907 a 1912

Municípios	1 907	1 908	1 909	1 910	1 911	1 912
Caraguatatuba	3 421	3 467	3 514	3 562	3 610	3 659
São Sebastião	8 687	8 765	8 843	8 923	9 190	9 466
Ubatuba	8 281	8 529	8 785	9 049	9 320	9 600
Paraibuna	20 539	21 155	21 790	22 443	23 116	23 810
Guaratinguetá	47 281	48 733	50 229	51 772	53 361	55 000
São José dos Campos	26 603	27 401	28 223	29 070	29 942	30 840
Taubaté	42 670	43 596	44 540	45 506	46 493	47 500
Santos	74 509	76 744	79 047	81 417	83 860	86 376

Jundiaí	27 604	28 432	29 285	30 163	31 068	32 000
Sorocaba	29 284	30 163	31 068	32 000	32 960	33 949
Ribeirão Preto	50 221	51 728	53 280	54 878	56 524	58 220

Fonte: Catálogo IBGE Séries Históricas – adaptado pela autora

Ao comparar estes dados com o mapa da malha ferroviária existente na época, evidencia-se que os municípios atendidos pela malha ferroviária foram os que apresentaram maior aumento da população. Ricci (2006) corrobora com o fato de que a malha ferroviária foi fato primordial ao desenvolvimento da região do VPP ao afirmar que:

A dinâmica da evolução urbana altera-se, passando a estação ferroviária a ser o ponto de referência para o posterior desenvolvimento da cidade. Dessa maneira, as atividades econômicas dos municípios irão ser instaladas próximas às estações, pois, tanto para o transporte de passageiros quanto para o recebimento e envio de mercadorias será a ferrovia o grande meio de transporte utilizado. Portanto, se a ferrovia não dinamizou a atividade cafeeira, como no oeste paulista, ela contribuiu para a continuação da urbanização e a consolidação da nova vocação regional, a atividade manufatureira, voltada para atender às demandas dos grandes centros urbanos.

Figura 2 – Malha ferroviária e população em 1920

Para salientar importância da comunicação viária para o desenvolvimento regional, infere-se que na década de 20, o porto de Santos respondia por 2/3 da movimentação de carga do país.

2. A região do Litoral Norte e VPP de 1930 a 1960

Como vimos anteriormente, a instalação da Fazenda dos Ingleses em Caraguatatuba representou o primórdio da industrialização do LN. Campos (2000, p. 243-244) afirma que investimentos recebidos em decorrência da produção da fazenda, possibilitaram a abertura das rodovias entre Caraguatatuba e São Sebastião (1938) com o planalto - São José dos Campos (1939). E destaca: “o grande entrave para o desenvolvimento, falta de vias de comunicação, é superado e ela é integrada à região do Vale”.

Na década de 40 a região não apresentava turismo de massa, mas acolhia uma pequena elite que possuía meios próprios para locomoção. Campos (2000, p. 243), citando Silva (1975) revela:

A tranquilidade do Litoral Norte era completa, com a ausência de poluição e dos problemas atuais do turismo de massa. Predominava a vida simples do caçara que recebia com prazer a pequena elite que não podia chegar lá em viagem que durava várias horas.

Nesta década, Ubatuba ainda não havia sido descoberta para o turismo. A população da cidade havia regredido para 3.227 habitantes, quase a mesma de dois séculos atrás. O fato de a ligação de Ubatuba com os dois municípios da faixa litorânea haver ocorrido somente em 1955 (16 anos após a ligação Caraguatatuba -São Sebastião- São José dos Campos) pode ser apontado como motivo deste declínio populacional.

É no início dos anos 50 que o turismo assume papel de destaque como atividade econômica. Nessa época há o surgimento de loteamentos e colônias de férias por toda região. O aquecimento do mercado imobiliário é retratado por Campos (2000, p. 246) como fator preponderante do desenvolvimento da indústria da construção civil no município de Caraguatatuba. Ainda segundo o autor, esse fato levou ao crescimento

desordenado do município, com instalação de loteamentos irregulares em áreas de risco, impulsionado pela “onda migratória fruto do desemprego de áreas industrializadas do Vale do Paraíba e do setor rural do sul de Minas Gerais.” (CAMPOS, p. 247).

A especulação imobiliária desterrou muitas famílias caiçaras conforme descreve Diegues (2005 p.40-42):

Um dos temas mais recorrentes na memória caiçara é o da perda de suas terras, pela ação dos especuladores imobiliários, que algumas vezes usaram jagunços para ameaçar os moradores e incendiar suas moradias. Esse processo, que se iniciou já pelos anos 30/40, é lembrado em vários depoimentos em toda região caiçara... Esses relatos não são meras descrições da forma como viviam os antigos moradores caiçaras, de seu modo de vida, mas expressam o terror e o sofrimento associados ao processo de expulsão, a angústia em relação ao futuro incerto e vida difícil, nas favelas das muitas cidades litorâneas e ao descaso mostrado pelo estado em relação a sua sorte.

Neste mesmo período a região do VPP, de acordo com Rodrigues, Santos e Oliveira (1992, p.65) caracterizava-se pela predominância de indústrias de bens de consumo, que atendiam o mercado local. Mais uma vez, é destaque a importância das vias de comunicação:

Cabe observar que, entre as condições regionais específicas na implantação das primeiras indústrias, está a situação geográfica, ou seja, a região fica situada entre as duas principais cidades do país – São Paulo e Rio de Janeiro. Certamente, as facilidades das ligações ferroviárias e rodoviárias viabilizaram a localização de novas fábricas. Fatos como a inauguração da Via Washington Luís em 1928, representaram um importante passo no processo de industrialização do Médio Vale.

Sobre a estrutura de transportes no país Galvão (1996) ilustra:

Uma leitura dos diversos relatórios técnicos das missões estrangeiras que visitaram o Brasil nos anos 40 e início da década de 50 leva à clara conclusão de que o país enfrentava um sério impasse no setor de transportes, ao ingressar na segunda metade deste século [Cooke (1944); Institute of Interamerican Affairs (1954a); United Nations/CEPAL (1956)].

Em 1946, o início da operação da Companhia Siderúrgica Nacional, em Volta Redonda, é considerada por Rodrigues, Santos e Oliveira (1992) “como elemento de grande importância para o VPP”.

Na década de 50, a política desenvolvimentista do Plano de Metas do governo de Juscelino Kubitschek, trouxe ao VPP importantes alterações que a consolidariam como região estratégica para instalação de um pólo industrial tecnológico. Dentre elas (idem, 1992) cita a construção da Rodovia Presidente Dutra que ainda segundo os autores,

[...] acelera o processo de diferenciação espacial no VPP onde prevalece um grande crescimento das cidades servidas pela Via Dutra, enquanto as demais, fora desse eixo, permanecem ou ampliam a estagnação que vem desde o fim do ciclo do café na região.

Em São Sebastião a implantação da infra-estrutura portuária, que apesar dos anseios da população local, não representou grandes mudanças no cenário econômico do município, visto que o Porto de Santos concentrava a maior parte da movimentação de carga do país.

Conforme Vieira (2009) o crescimento econômico do PIB total da microrregião de Caraguatatuba (664,37%) mostra que o crescimento econômico foi mais consequência das atividades terciárias de turismo do que do terminal da Petrobrás em São Sebastião, mesmo que este tenha contribuído para o bom desempenho econômico do município.

Conclusão

Ao comparar o processo de desenvolvimento da região do LN ao do VPP, região em que está inserida, evidenciou-se através de dados de crescimento da população, a importância das vias de comunicação como condição primordial para o desenvolvimento da região.

A pesquisa bibliográfica pode confirmar que esta afirmação é unanimidade entre os diversos autores que estudaram o processo de desenvolvimento das regiões, corroborando com a hipótese levantada pela autora.

A estabilidade inflacionária conquistada pelo país nas últimas décadas aliada a descobertas científicas (Pré-sal) projeta novos cenários de crescimento para a região. A extração de gás do campo de Mexilhão, que culminou na instalação da Unidade de Tratamento de Gás Monteiro Lobato, em Caraguatatuba, a extração de óleo da camada do pré-sal prometem novos desafios ao crescimento sustentável da região.

A expansão do Porto de São Sebastião, em fase de licenciamento ambiental, aliada aos estrangulamentos que castigam a atividade portuária em Santos e a construção do gasoduto Caraguatatuba - Taubaté – trará sérias implicações para a dinâmica de crescimento do leste paulista.

Pela primeira vez desde o surgimento dos vilarejos do Litoral Norte, visualiza-se a possibilidade de rompimento com a principal atividade econômica atribuída à região, o turismo, que poderia representar também o fim da relação periférica com a região do VPP.

Referências

BASSO, L. *Economia e corte de madeira no Litoral Norte Paulista no início do século XIX*. Tese de mestrado. São Paulo, 2008. Disponível em: < <http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8137/tde-14042009-161906/>> Acesso em 11/10/10

CAMPOS, J.F. *Santo Antônio de Caraguatatuba. Memórias e tradições de um povo*. Caraguatatuba: FUNDACC, 2000

CANO, Wilson. *Desequilíbrios regionais e concentração industrial no Brasil, 1930-1995*. 2a ed.rev. aum. Campinas: Unicamp/IE, 1998.

DIEGUES, A.C. *História e Memória Caiçara*. In: Enciclopédia Caiçara. Editora HUCITEC – NUPAUB-CEC/USP. São Paulo, vol 4, 2005.

FURGERI, Maria Antonia de Lima Ribeiro. *A Educação das Classes Populares no Litoral Norte Paulista: Caraguatatuba (1920-1940)*. Itatiba, 2006. 118p. Dissertação (Mestrado em Educação) - Universidade São Francisco

GALVÃO, O.J.A. *Desenvolvimento dos transportes e integração regional no Brasil – uma perspectiva histórica*. In: Revista Planejamento e Políticas Públicas nº 13, IPEA, São Paulo: 2009. Disponível em < <http://www.ipea.gov.br/ppp/index.php/PPP/article/view/137/0> > Acesso em 20/10/10

_____. *Concentração industrial no Brasil segundo os censos, 1907-1980*. In: Análise Econômica da Faculdade de Ciências Econômicas da UFRGS, ano 9, nº 15, março 1991. Disponível em: <<http://seer.ufrgs.br/index.php/AnaliseEconomica/article/view/10372>>. Acesso em 22/10/10.

NETO, P.R.M. MELLO, L.F. *Desenvolvimento econômico, população e impactos ambientais: mudanças contemporâneas no extremo leste paulista*. In: XVII Encontro Nacional de Estudos Populacionais, ABEP. Disponível em < http://www.abep.nepo.unicamp.br/encontro2010/docs_pdf/tema_3/abep2010_2123.pdf > Acesso em: 15/10/10

NOZOE, N. SAES, S. *A indústria paulista da crise de 1929 ao plano de metas*. Disponível em: < <http://www.anpec.org.br/encontro2006/artigos/A06A005.pdf> > Acesso em 15/10/10

RICCI, F. *A economia cafeeira e as bases do desenvolvimento no Vale do Paraíba paulista*. In: Revista de História Econômica & Economia Regional Aplicada. Vol.1, Nº 1, 2006. Disponível em < http://www.rbgdr.net/extra_n02/artigo5.pdf > Acesso em 15/10/10

_____. *O desenvolvimento regional e a dinâmica do movimento de capital*. In: Revista Brasileira de Gestão e Desenvolvimento Regional. Vol.1, nº 2, Taubaté, 2005. Disponível em < <http://www.rbgdr.net/022005/artigo1.pdf> > Acesso em: 01/10/10

RODRIGUES, I.O, SANTOS, J. OLIVEIRA, T. *Médio vale do Paraíba Sul: Estado, políticas Públicas e Organização do espaço – 1930/1980*. In: Revista Brasileira Geografia. Rio de Janeiro, 1992.

SUZIGAN, Wilson. *Indústria brasileira: origem e desenvolvimento*. Nova edição. São Paulo: Editora Hucitec/Editora da Unicamp, 2000.

VIEIRA, E.T. *Industrialização e Políticas de Desenvolvimento regional: O vale do Paraíba Paulista na segunda metade do século XX*. Tese de doutorado. São Paulo, 2009. Disponível em < http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8137/tde-03022010-143611/publico/EDSON_TRAJANO_VIEIRA.pdf > Acesso em 10/10/10.