

## FERROVIAS, INDUSTRIALIZAÇÃO E URBANIZAÇÃO NA CIDADE DE SÃO PAULO

### *RAILWAYS, INDUSTRIALIZATION AND URBANIZATION IN THE CITY OF SÃO PAULO*

Palmira Petratti TEIXEIRA\*

*“Para apresentar e expor a ‘problemática urbana’, impõem-se um ponto de partida: o processo de industrialização. Sem possibilidade de contestação, esse processo é, há um século e meio, o motor das transformações na sociedade”.*  
(LEFEBVRE: 1991).

#### RESUMO

*À partir de 1870, a cidade de São Paulo passou por grandes transformações e assumiu o controle financeiro e administrativo da economia, que girava em torno do café. Este, atraiu investimentos ferroviários e foi pré-requisito para fenômenos posteriores como a industrialização e a urbanização. A “São Paulo Railway” contribuiu com esse desenvolvimento.*

**Palavras-chave:** *Ferrovias, Industrialização e Urbanização*

#### ABSTRACT

*From 1870, the city of São Paulo passed for great transformations and assumed the financial and administrative control of the economy, that turned around the coffee. This, attracted investments in railroads and was prerequisite for posterior phenomena as industrialization and the urbanization. The “São Paulo Railway” contributed for this development.*

**Keywords:** *Railways, Industrialization and Urbanization*

A partir da segunda metade do século XIX assistimos ao início de profundas modificações

econômicas, políticas, tecnológicas que atingiram a sociedade brasileira.

---

(\*) Professora Doutora da Universidade do Grande ABC – UniABC. Universidade Estadual Paulista – UNESP, e-mail: petrattiteixeira@uol.com.br

Ao binômio café-ferrovias impulsionador de várias atividades devem ser acrescentados os fenômenos da industrialização e o da urbanização. Especialmente às ferrovias podemos atribuir grande peso na consolidação do sistema capitalista em São Paulo, e responsável pelas mudanças no cenário espaço-social desta cidade.

A mecanização dos meios de transportes, com as ligações ferroviárias capital-litoral-interior trariam grandes inovações.

A partir de 1870, o estado de São Paulo tornou-se o centro econômico mais importante do país e sua capital, a cidade de São Paulo, assumiu o controle financeiro e administrativo da economia que girava em torno do café.

O primeiro passo para tantas transformações foi dado pela atividade cafeeira, que atraiu investimentos ferroviários, fazendo desta pré requisito para fenômenos posteriores, como a industrialização e urbanização, responsáveis pelas mudanças da configuração urbana da cidade.

Segundo Reis Filho, "(...) a urbanização é um processo social, com as mais amplas conseqüências, em especial a centralização de determinados grupos sociais em aglomerados urbanos."<sup>1</sup>

Ainda o mesmo autor aponta bem a relação urbanização – metropolização. Para o professor "(...) a metropolização deve ser entendida como processo social e suas causas identificadas nas formas de organização da vida econômica-social de sociedade contemporânea".

Entendendo a nova configuração urbana da cidade de São Paulo como resposta às novas atividades correlatas ao complexo cafeeiro, apontamos no setor ferroviário a consolidação do capitalismo no Brasil, à indústria seu desdobramento maior, e na urbanização e metropolização da capital a finalização de um processo de transformações, que se renovam continuamente.

A metropolização é um processo do mundo contemporâneo, relacionado à industrialização,

que caracteriza a sociedade moderna. As metrópoles se constituem em complexas formas de organização urbana onde a industrialização é o ponto de partida para a "sociedade urbana".

"A própria cidade é uma obra, e esta característica contrasta em a orientação irreversível do dinheiro, na direção do comércio, na direção das trocas, na direção dos produtos. Com efeito, a obra é valor de uso e o produto é valor de troca."<sup>2</sup>

Assim, o processo de urbanização no Brasil insere-se em um contexto de transformações da sociedade em seu conjunto e se circunscrevem no processo histórico de desenvolvimento.

A cidade, com o advento da economia cafeeira passou a ter um papel fundamental, que excedia ao do caminho da ferrovia. Era preciso armazenar a produção, realizar negócios, obter crédito, usufruir de habitações confortáveis...

Do modesto núcleo urbano, que até então tinha exercido funções ligadas às atividades comerciais, no início do século XX, São Paulo, se tornaria o ponto central da economia cafeeira do "oeste paulista".

De relevo acidentado, e cortada por importantes rios (Tietê e Tamanduateí), as estradas de ferro percorrendo suas várzeas, determinavam o curso da expansão urbana da cidade e de seus arredores durante pelo menos setenta anos após a instalação da São Paulo Railway (1868). Estruturando assim, principais eixos de sua futura metropolização que se deu na década de 1940.<sup>3</sup>

A partir de 1870, São Paulo se tornou o centro ferroviário mais importante do país, articulado com a economia cafeeira, e Santos, o seu porto exportador por excelência. Com a densa ocupação do solo pela nova economia, provocou aumento populacional e do poder aquisitivo dos habitantes. Vejamos neste texto como isto ocorreu, tendo como referencial a instituição da São Paulo Railway (SPR).

<sup>(1)</sup> Reis Filho, Nestor Goulart. *Evolução Urbana do Brasil 1500-1720*. Metropolização, São Paulo: FAU, 1971, pp. 2 segs.

<sup>(2)</sup> LEFEBVRE Henry. *O direito à cidade*. São Paulo: Ed. Monções, 1991, p. 4.

<sup>(3)</sup> ARAÚJO, Maria de Fátima Infante: SEADE, 1992, p. 4.

O café introduziu-se em São Paulo pelas vias fluminenses do litoral e planalto, iniciando a quebra do domínio da exportação de cana-de-açúcar na segunda metade do século XIX e, em 1854, já se observava o aumento das fazendas de café, superando a supremacia do açúcar (Teixeira: 2000).

A época foi significativa, pois passaria a São Paulo, a primazia da expansão cafeeira. E ao final do Império, com a vinda da imigração europeia ocorreu reflexo direto no aumento das culturas, inaugurando-se nova era para a força de trabalho que durante todo o período colonial e imperial sustentava-se no braço escravo.

O aumento da população livre foi expressivo como se nota no quadro abaixo:

#### *População Livre e Escrava de São Paulo*

Anos	1854	1872	1886
Pop.livre	294.612	680.742	1.114.065
Pop.escrava	117.238	156.612	107.329
Total	411.850	837.354	1.221.394

Fontes: Populações da província de São Paulo – 1854, Estatística organizada por Machado de Oliveira, in Discurso com que o ilustríssimo Sr. Dr. Roberto d’Almeida Vice-Presidente da província de São Paulo, abriu a Assembléia Legislativa Municipal no dia 18 de fevereiro de 1856, S. Paulo: 1856 (documento anexo); Recenseamento, 1872 – Quadros Gerais. Recenseamento da População do Império do Brasil a que se procede no dia 1º de agosto de 1872: Recenseamento Geral de 1886, Relatório apresentado ao Exmo Sr. Presidente da Província de S.Paulo pela Comissão geral de Estatística. 1888, pp. 12 e 56. Apud Fernandes, Florestan. Do escravo ao cidadão. In Relações raciais negros e brancos em São Paulo. São Paulo: Ed. Anhembi Ltda. 1955, p. 40.

Ainda que muitos fazendeiros resistissem à abolição da escravidão, outros viam no novo sistema de arregimentação da mão-de-obra, vantagens advindas com o pagamento de salário.

“(…) Realmente em uma organização quase capitalista que se esboçava nas fazendas de café era incompatível o trabalho escravo, pois esse correspondia com seu preço de compra a um adiantamento a longo prazo com lucro muitas vezes incerto (...)”<sup>4</sup>

Embora o grosso da imigração se constituiu do italiano que se dirigia para a agricultura ou pequenas propriedades, não devemos deixar de mencionar a presença do imigrante alemão, suíço e português, colaborando para o aumento da área cafeeira cultivada.

O café cultivado em áreas rurais transforma-se em atividade urbana no momento de sua negociação para a exportação. O sistema precário das estradas de rodagem, especialmente a de difícil ligação São Paulo/Santos, e a presença da tropa de muares, representavam obstáculos severos á expansão cafeeira rumo ao oeste paulista.

“O desenvolvimento da agricultura cafeeira em torno de Campinas e mesmo além coloca uma dupla dificuldade: era preciso vencer mais de 200 Km em tropas de mulas e era preciso que o porto de Santos fosse equipado pela a manutenção de uma tonelagem crescente. Um viajante alemão, Tschudi, notou em 1860, que era impossível plantar além de Rio Claro pois a distância a vencer era muito grande. Alguns anos antes, em 1855, o governador do Estado calculou que 500.000 arrobas de gêneros exportáveis permaneciam no lugar da produção por causa do custo alto do transporte.”<sup>5</sup>

O autor Saes, estudioso da época e do tema afirma “que o custo do transporte impedia realmente a exportação de produtos do interior paulista, constituindo-se em obstáculo á circulação de mercadorias”.<sup>6</sup>

<sup>(4)</sup> PETRONE, Schorer. “Imigração assalariada”. In HOLANDA, S. B. de. História Geral da Civilização Brasileira. Tomo II, volume 3°. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1976, p. 276.

<sup>(5)</sup> MONBEIG, Pierre. Pionniers et planteurs de São Paulo. Paris: Librarie Armand Collin, 1952, p. 86.

<sup>(6)</sup> SAES, Flavio A. M. As ferrovias de São Paulo 1870-1940: expansão e declínio ferroviário em São Paulo. São Paulo: HUCITEC, 1981, p. 40.

Ainda Saes, aponta a diferença entre o custo do transporte feito por mares e o feito por via férrea. Enquanto o primeiro, custava cerca de 440 réis por arroba de café, o feito por via férrea poderia baixar a 140 réis, permitindo assim uma economia de mais de 60 % em benefício do produtor.

Outra questão importante referente ao tema e ao período enfocados, reside em mudanças nas relações de trabalho, especialmente após a Abolição, juntamente com o advento da República.

O trabalho escravo em São Paulo existia desde o século XVIII, na economia de subsistência e se continuou a empregar a mão de obra escrava na economia açucareira até o final deste século, aumentando sensivelmente o número de escravos, o que denota um quadro estabelecido e organizado de mão escrava em São Paulo, quando se desenvolveu a atividade cafeeira.

Este quadro começa a ser enfraquecido a partir dos problemas internacionais do tráfico que foram abrandados através suprimento de mão pelo comércio negreiro entre as províncias do Norte para o Sul.<sup>7</sup>

Há de observar em 1840, a tentativa da experiência de colonização feita pelo senador Vergueiro tendo por base o sistema de parceria, inaugurando a presença dos imigrantes na propriedade dos fazendeiros e sob certas condições de trabalho. O senador organizou juntamente com seus filhos uma sociedade, que também se dedicava ao comércio e promoveu a imigração para outros fazendeiros. Nos padrões de tratamento escravista recebidos pelos imigrantes, estaria a explicação do fracasso do sistema.

Por essa época a compra de escravos se tornara mais difícil – apesar da entrada de escravos no Brasil ter aumentado nos anos anteriores à extinção do tráfico (Bill Aberdeen),

os senhores de engenho do Nordeste e os fazendeiros de café fluminense, se encarregaram de comprá-los.

Exatamente no momento em que se estabeleceu a produção cafeeira em Campinas rumo ao Oeste paulista, o problema da mão-de-obra torna-se mais agudo. Segundo Saes, “a coincidência é significativa: a concessão para as colônias de parceria de Vergueiro 1846/47, a extinção do tráfico é de 1850 e em 1851 a exportação cafeeira pelo porto de Santos supera a exportação do açúcar, até então predominante no Oeste paulista”<sup>8</sup>.

A partir de 1870 é retomada com vigor a questão da mão-de-obra. A política de incentivo à imigração é emblemática. Fazendeiros empenhavam-se em apresentar soluções para os problemas do transporte. A “modernização” chegara.<sup>9</sup>

Por volta de 1860-1880 vinculou-se a expansão cafeeira ao advento ferroviário. Surgiram as primeiras ferrovias dando início ao predomínio de uma nova mentalidade, dirigida pelos interesses da cafeicultura, que fizeram de seus interesses, os interesses do Estado:

“Os interesses de mão-de-obra e conseqüentemente os do povoamento, os das vias de comunicação, os dos preços foram considerados e tratados antes de tudo em função dos interesses de fazendeiros: a marcha pioneira foi antes de mais nada o seu negócio”<sup>10</sup>

Fatores como o movimento de imigração, a expansão da cultura cafeeira e a ferrovia, na segunda metade do século XIX, contribuíram para a transferência definitiva da liderança do café para São Paulo, ocasião em que a cidade de Campinas tornou-se a “capital agrícola do Estado”.

Paralelos ao advento dessa cultura, outros fenômenos revelaram o aumento da população: o advento do trabalho livre e o desenvolvimento

(7) SAES, Flávio A. M. “Café, população e ferrovias em São Paulo: o estabelecimento de diretrizes das estradas de ferro. São Paulo: HUCITEC, INL, 1981, p. 43”.

(8) SAES, Flávio A. M. A grande empresa de serviços públicos na economia cafeeira. Tese de doutoramento. USP. São Paulo: 1979, minco.

(9) GRAHAN, Richard. A Grã-Bretanha e o início da industrialização no Brasil 1850-1914. São Paulo: Brasiliense, 1973, p. 37.

(10) MONBEIG, Pierre. Pionniers et planteurs de São Paulo: Paris: Armand Collin, 1952, p.124. Ver também SAES...

de centros urbanos. Do ponto de vista social e político destacou-se a ascensão dos fazendeiros, grandes proprietários de terra de café, englobando em torno de si a gerência da vida regional e nacional.

Muitos deles tornaram-se, durante a Primeira República, os “homens de estado” de fato e, muitas vezes de direito, apoiados que eram em suas fortunas provenientes do café, as mesmas que acabariam em parte suscitando o surto industrial moderno e provocando a liderança político-econômica paulista. A mudança do cenário urbano da cidade de São Paulo foi pré-requisito para o estabelecimento industrial<sup>11</sup>.

“Representa para São Paulo a segunda metade do século XIX uma época de profundas transformações, através dos quais começou a delinear-se a grande cidade de nossos dias<sup>12</sup>.”

A cidade de São Paulo se constitui no ponto central dos negócios do café, deixando para traz “o burgo de estudantes”.

A estrada de ferro Santos a Jundiaí (SPR), fazendo a ligação da capital a Jundiaí, ponto de expansão da lavoura cafeeira rumo oeste, fez da cidade de São Paulo, um centro de negócios financeiros. Atividades urbanas as mais variadas, como bancos, e prestadores de serviços atraíam não só comerciante e fazendeiros, mas também trabalhadores em busca de emprego.

Surgia São Paulo como “Metrópole do Café”, acrescentando-se ao mesmo tempo sua ligação com o Porto de Santos. Esses fatos permitiram explicar o porque de São Paulo ter sofrido, em menor grau, os efeitos da crise provocada pela substituição do trabalho escravo pelo assalariado.

Enfim, as atividades geradas pelo complexo cafeeiro, isto é, o conjunto das atividades geradas por este produto se constituíram em atividades

urbanas diversificadas de modo a estimular o advento industrial e alterar as relações no espaço social, econômico e político.

Esse fenômeno evidenciou-se mais na cidade de São Paulo, do que no núcleo urbano do Rio de Janeiro, de posição política, administrativa e comercial, antes do desenvolvimento da cultura cafeeira.

Em São Paulo “(...) localizando-se á distância relativamente curta do Rio de Janeiro e sediando o governo apenas em nível provincial, veio a prosperar com ele (RJ) nas mesmas atividades econômicas, basicamente a indústria manufatureira e o controle da produção do café, através de mobilização de capitais e terras, organização de crédito, recrutamento e distribuição de mão-de-obra, implantação e exploração de transportes ferroviários, e, em Santos, a comercialização internacional. Ao que se somam a exploração de serviços públicos e especulação urbana. Os centros urbanos passaram a ter um papel agregador de atividades econômicas variáveis, chamariz para imigrantes de várias origens, responsáveis pelo aumento da população<sup>13</sup>.”

A tendência ao crescimento da população paulista ocorreu concomitantemente ao desenvolvimento da cafeeira. O recenseamento de 1872 atribuiu a São Paulo uma população de 837.354 habitantes, e 14 anos depois em 1886, esse número havia se elevado em mais de 45% (1.221.394 indivíduos)<sup>14</sup>.

Foi nos centros urbanos que as sociedades instituídas de acionistas, originarem no centro urbano. “Aqui surgem os setores de serviços urbanos (transportes, bondes, iluminação, água e energia) como os mais evidentes. Ao mesmo tempo, vale observar o desenvolvimento do comércio e dos bancos no período.<sup>15</sup>”

A expansão da cultura cafeeira incrementou a atividade comercial. As casas

<sup>(11)</sup> TEIXEIRA, Palmira Petratti. A Instituição da São Paulo Railway. São Paulo: Kids, 2000 p.24

<sup>(12)</sup> ANDRADE E SILVA, Raul de; MATOS, Odilon Nogueira de e PETRONE, Pasquale. “Evolução urbana de São Paulo” In: Revista de História, São Paulo, 1955, pp.53 e segs.

<sup>(13)</sup> SZMRECSÁNYI, Maria Irene. Raízes em substituição da metrópole nacional. São Paulo; Revista USP n° 17, março-abril-maio 1993, p. 209.

<sup>(14)</sup> QUEIROZ, Suéli Robles. Escravidão negra em São Paulo. Rio de Janeiro: Livraria José Olímpio Editora, 1977, p. 435.

<sup>(15)</sup> SAES, Flávio A. M. A grande empresa de Serviço Público na economia cafeeira. Tese de Doutorado USP, São Paulo: 1979, minco.

comissárias, próximas ao porto de Santos, geralmente de propriedade de estrangeiros compravam o café do produtor para exportá-lo. Havia um entrelaçamento de interesses entre produtor de café, ferrovias e comércio exportador.

À essa rede de interesses juntou-se a atividade financeira. Os empréstimos concedidos aos fazendeiros quando o café ainda estava no pé, descontados na ocasião da entrega do produto atraíram bancos estrangeiros a investir em agências na praça de Santos ou de São Paulo.

A “The São Paulo Railway” (SPR) ou “A Inglesa” inaugurou a construção ferroviária no Estado de São Paulo, ligando Santos à Capital em 1865. Atingiu Jundiá em 1868. Idealizada pelo Barão de Mauá, passou para as mãos dos ingleses em negociação que desagradou a seu idealizador Mauá.

O futuro Barão e Visconde de Mauá, Irineu Evangelista de Souza, nasceu em 1813 no Rio de Grande do Sul. Órfão de pai, aos nove anos de idade (1822), começou a trabalhar como caixeiro de uma loja comercial no Rio de Janeiro. Viveu até outubro de 1889.

Nesta casa comercial, o inglês Richard Carruthers, fazia do estudioso caixeiro seu protegido, depois seu amigo, sócio e por fim compadre. Aprendeu inglês e tornou-se conhecedor dos segredos comerciais.

Na Inglaterra (1840) recebeu forte influência da Revolução Industrial que ali se processava: o vapor, o carvão, a locomotiva, os jornais em massa e as cidades iluminadas.

Os empreendimentos de Mauá refletiam as profundas transformações porque passou a economia brasileira ao longo do Império, porém, muitas vezes sua atuação assumiu proporções tamanhas que influenciaram a evolução dos próprios acontecimentos. Assim, Mauá tem duplo papel na história do Brasil. Primeiro, como empresário inserido no processo de

transformações de sua época e segundo, Mauá, o agente de importantes transformações que, estava bem além da visão da maior parte de seus pares.<sup>16</sup>

O que nos importa, é o significado de suas ações na sua época. Abstemo-nos dos fatos que comprometeram seus sucedidos negócios e o levaram à falência em 1875.

Mauá, riquíssimo aos trinta anos de idade se sentia atraído pela indústria. Conseguiu lançar as bases das mesmas num período protecionista. Sofreu o efeito desastroso da retirada desta proteção e jamais se conformou com o fato do governo ter favorecido o café em detrimento da indústria<sup>17</sup>. Era um empresário liberal e abolicionista. Não valorizava os títulos nobiliários que recebera.

Os produtos gerados pela técnica da Revolução Industrial, identificados mais em setores urbanos que propriamente industriais, começaram a ser introduzidos no Brasil a partir de 1858, constituindo o processo chamado de modernização (limitada a setores urbanos), uma vez que esta foi bloqueada pela presença do trabalho escravo.

Mauá, imaginou um modelo de desenvolvimento baseado na industrialização, onde a indústria pesada seria o eixo propulsor deste processo. Seus empreendimentos devem ser vistos como elementos do processo de constituição desse modelo e não simplesmente como investimentos realizados em função de oportunidade de momento.

Representante do capital mercantil nacional deu passos no sentido industrial. As palavras de Mauá atestam: “Causou-me forte impressão o que vi e observei, e logo aí se gerou em meu espírito a idéia de fundar em meu país um estabelecimento a que me refiro”<sup>18</sup>.

Após as primeiras investidas de Mauá na indústria ferroviária assistimos na década de

<sup>(16)</sup> SAES, Flávio A. M. Mauá e sua perseverança na economia brasileira do século XIX. In: Barão de Mauá Empresário & Político. São Paulo: Bianchi Editores, 1987, pp. 81-105.

<sup>(17)</sup> DICROPANI, Ottaviano de Fiore. Mauá e a Industrialização Brasileira. In: Barão de Mauá Empresário & Político. São Paulo: Bianchi Editores, 1987 pp. 23-39.

<sup>(18)</sup> MAUÁ, Exposição do Visconde de Mauá aos credores de Mauá e Cia. Rio de Janeiro: Typ. Imp. e Const. de J. Villeneuve & Cia. 1878. Citado por SAES, p. 93.

1870 uma onda de construção de linhas e ramais especialmente na região cafeeira.

A autora Maria Lucia Lamouner chama atenção para a relação mão-de-obra e a Lei Rio Branco (1871) que dispunha sobre a libertação gradual dos escravos. “A partir de então até a abolição da escravidão várias políticas foram realizadas na tentativa de resolver o problema da mão-de-obra e reorganizadas as relações de trabalho (...) na década de 1880, no intuito de garantir a contínua expansão cafeeira, o governo da Província de São Paulo, iniciou a política de imigração subsidiada que resultou um grande fluxo de imigrantes italianos para Brasil.<sup>19</sup>

Sendo a São Paulo Railway a única linha paulista a atingir o porto de Santos e depois a cidade de Jundiaí próxima a grande região produtora, toda a produção cafeeira utilizava o seu transporte. Motivo pelo qual a empresa não se interessou em ampliar sua malha ferroviária para chegar até Campinas.

O sucesso econômico da Santos Jundiaí (SPR), foi fator decisivo para o investimento ferroviário. A ela seguiram-se inúmeras companhias nacionais formadas por capital nacional, originário da atividade rural ou do comércio, provocando um impacto na urbanização não só da capital provincial, mas também, nas cidades por onde passavam as ferrovias.

A Cia Paulista de Estradas de Ferro (1875) foi constituída em sociedade anônima, onde alguns grupos tinham presença destacada: Silva Prado, Souza Queiroz, Vergueiro e Pais de Barros. A origem de seu capital estava ligada a cafeicultura, intermediárias entre produtor e exportador.

A família Silva Prado, Antonio Queiroz Teles e José Estanislau do Amaral (grandes proprietários de café e o Barão do Tietê,

presidente da empresa de Seguros Cia União Paulista) estavam entre os principais acionistas da Mogiana (1875). A Ituana (1873), controlada por grandes fazendeiros de café, família Pais de Barros (Cia Paulista) e Pacheco Jordão.

A empresa Sorocabana (1875), embora da mesma época teve uma característica distinta. A elevação dos preços do algodão no mercado internacional durante a Guerra de Secessão norte-americana, estimulou a plantação deste produto em São Paulo. A Sorocabana nasceu da necessidade da redução dos custos de transporte dos proprietários de terra ligados a esta cultura.<sup>20</sup>

Posteriormente a região dedicou-se à cultura cafeeira, aparecendo nitidamente à relação de interesses entre plantadores de café e atividade comercial urbana, e dirigentes de empresas ferroviárias. Assim “(...) o prolongamento da linha férrea é uma condição para que novas áreas sejam incorporadas à produção cafeeira; por outro lado à produção de café representa para as ferrovias a garantia de elevada rentabilidade.<sup>21</sup>

O entusiasmo pela construção de vias férreas na década de 1870, levou os empresários a desbravarem novas zonas. Construiu-se nestes anos, mediante concessões do governo, dezenas de estradas. Complementaram-se umas às outras.<sup>22</sup>

A cidade de São Paulo, passou a ser o lugar de residência dos “barões de café”, acelerando a expansão das atividades urbanas e de serviços de utilidade pública. Isto nos confere a íntima relação entre atividades urbanas, fazendeiros e ferrovias.

O cafeicultor em plena ascensão social deixou a residência rural e passou na cidade seus “longs séjours”. A instalação urbana, tornou-se permanente.

A formação de empresas capitalistas e suas necessidades não eram compatíveis com o

<sup>(19)</sup> LAMOUNIER, Maria Lucia. Ferrovias, Agricultura de exportação e mão-de-obra no Brasil do Século XIX. História Econômica & História de Empresas. São Paulo: HUCITEC/ABPHE, III, 1 (2000) pp. 42 e 43.

<sup>(20)</sup> SAES, Flávio A. M. Estradas de Ferro e diversificação da atividade econômica na situação cafeeira de SP, 1870-1900, p. 182. In SZMRECSÁNYI, I. T., LAPA J. R. A., 1996. Ver também MATOS, Odilon Nogueira de. A evolução cafeeira em São Paulo. São Paulo: Alfa -Omega, 1974, pp. 59-70.

<sup>(21)</sup> SAES, Flávio A. M. Estradas de Ferro e diversificação da atividade econômica na situação cafeeira de SP, 1870-1900, p. 183. in SZMRECSÁNYI, I. T., LAPA J. R. A., 1996.

<sup>(22)</sup> BARROS, Gilberto Leite de. A cidade e o planalto. Processo de dominância da cidade de São Paulo. São Paulo; Livraria Martins Editora, p. 533.

modo de vida tradicional. Elas exigiam uma convivência urbana... “Agora, os fazendeiros de café imprimiam um aspecto original à função urbana ao final do século XIX”.<sup>23</sup>

Os cafeicultores diante da expansão das lavouras, preocuparam-se para que se obtivesse mão-de-obra suficiente. Assim é que se fez a política de incentivo à imigração, pois o trabalhador estrangeiro representava a parcela mais alta do continente de mão-de-obra. Também as companhias de estradas de ferro ofereciam passagens gratuitas aos trabalhadores, como meio de facilitar o deslocamento da mão-de-obra. Saes, aponta o papel que os interesses dos cafeicultores exerciam na época.<sup>24</sup>

O papel político, econômico, social exercido pelos fazendeiros de café, confundia os interesses dos cafeicultores com os das demais camadas sociais: comandavam a mão-de-obra, preços e direção das novas frentes..

Dentro desta política de incentivo à imigração e colocação da mão-de-obra, é que observamos a instalação da Hospedaria dos Imigrantes, marcando um progresso da cidade no espaço. Foi São Paulo que distribuiu entre as várias regiões cafeeiras a leva de imigrantes desembarcados em Santos. Pensões modestas nas vizinhanças da Hospedaria e pequenos comércios modificaram o cenário urbano. São Paulo “era um mercado de trabalho, mais que um mercado de produtos agrícolas e industriais.” O mercado de trabalho reforçou a função comercial da cidade.<sup>25</sup>

O grande salto numérico da entrada de imigrantes europeus ocorreu justamente em 1887 quando foram beneficiados pelas leis provinciais. Foram 33.310 indivíduos; número superior aos dos cinco anos anteriores somados. Dos imigrantes que entraram e se beneficiaram em 1887, 28.840 eram italianos, 2.523 portugueses,

199 espanhóis e os demais pertenciam a várias nacionalidades.

Entre 1887 e 1888 vieram 125.000. A maior parte dos imigrantes destinava-se a suprir as necessidades de mão-de-obra das fazendas das zonas Oeste e Sul da Província, destacando-se neste período as regiões de Campinas, Ribeirão Preto, Descalvado, São Carlos do Pinhal e Casa Branca.<sup>26</sup>

O fato da concentração da malha ferroviária se estabelecer na cidade de São Paulo, nos dá uma idéia da importância da São Paulo Railway, na transformação urbana desta cidade e o adensamento econômico do capital, centro do grande comércio importador, de bancos nacionais e estrangeiros.

Em 1899, a empresa canadense “The São Paulo Tramway Light and Power Co. Ltda”, estabeleceu-se em São Paulo. Proprietária da concessão para construir e operar linhas de bondes com tração elétrica, expandiu-se passando a fornecer energia elétrica na capital e no interior. Mais tarde incorporou a empresa de gás inglesa e a empresa telefônica nacional.

Maria Lucia Lamounier, examinou as inter-relações entre a construção das ferrovias, a expansão da agricultura de exportação e as transformações do trabalho no Brasil.

A construção ferroviária abriu novo mercado de trabalho aos trabalhadores pobres. Inseridas nas mudanças do final do século XIX, as ferrovias interferiram nas relações de trabalho. “A incorporação de imigrantes e a emancipação gradual da escravidão, exigiam novas atitudes em relação ao trabalho (...)”.<sup>27</sup>

A atividade ferroviária como já afirmamos teve impacto no processo de urbanização e no aparecimento de novas cidades ligadas às estações ferroviárias, sedes e oficinas. Foi, também, fator decisivo, pouco mais tarde, quando

<sup>(23)</sup> MONBEIG, Pierre. La croissance de la ville de São Paulo. Grenoble: Institut et Revue de Géographie Alpine, 1953, pp. 27-29.

<sup>(24)</sup> SAES, A. M. Flávio. “Café, população e ferrovias em São Paulo: o estabelecimento de diretrizes das estradas de ferro. São Paulo: HUCITEC, INL, 1981, p. 41-42.”

<sup>(25)</sup> MONBEIG, Pierre. Pionniers et planteurs de São Paulo, Paris, Grenoble: Institut et Revue de Géographie Alpine, 1953, pp. 123-124.

<sup>(26)</sup> Relatório apresentado à Assembléia Legislativa Provincial de São Paulo pelo Presidente da Província de São Paulo Exmo Sr. Dr. Francisco de Paula Rodrigues Alves. São Paulo. Typografia a Vapor de Secker, 1888, pp. 35-36.

<sup>(27)</sup> LAMOUNIER, Maria Lucia. Op. Cit., pp. 44-48.

da industrialização e da formação de bairros e vilas operárias. O industrial ao escolher um terreno para instalação de sua indústria levava em conta a proximidade com a estação ou ramal ferroviário.

Do ano de 1900 a 1907, com relação ao crescimento industrial na capital, observamos que o número de estabelecimentos cresceu em 126%, enquanto o número de operários cresceu em 91%, o que tornava imperiosa a fixação da mão-de-obra.

Assim, “o processo de urbanização, iniciando a partir dos anos 70 do século XIX, foi extremamente rápido, impulsionado pela atividade cafeeira e pelo início da atividade industrial.

No final da década de 1890, já se desenhava a configuração urbano espaço-social que foi acentuada e definida nas primeiras décadas do século XX: na parte alta, no maciço os bairros mais ricos e na parte baixa, rios Tietê e Tamandateí, na várzea os bairros e vilas operárias”<sup>28</sup>

As fábricas e os subúrbios residenciais se fixaram ao longo dos trilhos das estradas de ferro estruturando desde o início do século XX, os principais eixos da urbanização de São Paulo.

O estudioso Reis Filho aponta a singular transformação da cidade de São Paulo. “Entre 1880 e 1890, São Paulo começou a adquirir aspectos de cidade européia. Os construtores europeus não-ibéricos-alemães, ingleses, italianos, franceses ou húngaros – e os paulistas formados no exterior, com técnicas construtivas atualizadas para a época, alteraram os traços da arquitetura da cidade e lhe conferiram o que na época se diziam serem os sinais do progresso”<sup>29</sup>. Embora se conservasse uma infraestrutura urbana modesta: poucas ruas calçadas, bondes

de burro e iluminação a gás. Porém, entre 1890 e 1920, é que se deu a grande transformação para uma fisionomia de arquitetura européia do século XIX. Vale observar que vários fatores colaboraram: a imigração européia intensa; o crescimento da população; as reformas urbanísticas alteraram profundamente o cenário espaço-social da cidade e a fisionomia da cidade, afirma Reis Filho, era quase toda européia. “Não apenas pela contribuição direta da população, mas sobretudo pela diretriz política de seus governantes, que procuravam adotar padrões urbanísticos de progresso e civilização, vale dizer padrões europeus, em oposição aos padrões escravistas e atrasados do Império. Essa época foi também a época da melhoria da infra-estrutura: energia elétrica, água, esgotos, telefones, bondes elétricos, ruas calçadas. A partir dessa época e até 1960, as ruas do centro e de alguns bairros eram lavadas à noite. Mas quem se lembra, hoje, de ter visto a cidade sendo lavada?”<sup>30</sup>

Todas essas transformações se originaram da atividade cafeeira.

A inegável importância dos cafeicultores paulistas na marcha para Oeste, contribuiu para englobar novas áreas de cultivo e portanto para o aumento de produção e crescimento populacional. Novas relações econômicas se realizavam sobretudo nas cidades de São Paulo e Santos.

Reiteremos a importância da São Paulo Railway como detentora do monopólio de transporte para o porto de Santos.

O quadro abaixo, demonstra o crescimento das exportações. Isto nos sugere riqueza e crescimento para a “Companhia Inglesa” e indiretamente para a cidade e atividades urbanas.<sup>31</sup>

(28) TEIXEIRA, Palmira Petratti. *A Fábrica do Sonho: trajetória do industrial Jorge Street*. Rio de Janeiro: Ed. Paz e Terra, 1990, pp.70-74.

(29) REIS FILHO, Nestor Goulart. *São Paulo e outras cidades*. São Paulo: HUCITEC, 1994.

(30) REIS FILHO, Nestor Goulart. *São Paulo e outras cidades ...*, pp 24 e segs.

(31) TEIXEIRA, Palmira Petratti. *A Fábrica do Sonho: trajetória do industrial Jorge Street*. Rio de Janeiro: Ed. Paz e Terra, 1990, pp.70-74.

## Exportação de Café

Período	Exportação de café Brasil (1000) Valor (1000)	Participação das exp. de café no total (%)
1825-25	4237740	17,5
1851-55	88364313	48,8
1881-85	11359	58,7

Fonte: IBGE. Quadro estatístico do Brasil. Ano V. 1939/40. Rio de Janeiro: IBGE, 1941. Citado por SAES, Mauá e sua presença na economia brasileira. São Paulo: Bianchi Editores, 1978, p.83.

Neste espaço se fez notar a presença da São Paulo Railway, detentora do monopólio de zona para exportação para o ponto de Santos, em época que o café ditava as diretrizes da economia e política brasileira.

A São Paulo Railway, inaugurada em 1867, com trecho da serra pelo sistema funicular, a bitola de 1.60 metros, foi uma das mais rentáveis companhias de estrada de ferro no Brasil, explicando em parte, o adensamento do capital e a mudança espacial e social da cidade de São Paulo.

Fatores diversos, porém, interrelacionados possibilitaram a criação em São Paulo de condições para o desenvolvimento de uma acumulação capitalista diversificada. As estradas de ferro desempenhavam papel primordial neste contexto, desbravando o interior e facilitando as comunicações e os transportes, o uso das máquinas de beneficiamento, a imigração organizada e a oferta de um mercado de trabalho pleno de mão-de-obra, e a formação de pequenas propriedades em zonas produtoras desgastadas, permitiram o surgimento de uma

agricultura de alimentos capaz de promover a substituição das importações.<sup>32</sup>

A urbanização foi fenômeno correlato à expressão das atividades cafeeiras e se desenvolveram inúmeras atividades urbanas: indústrias, bancos, comércio atacado e varejista, construção civil, transportes, energia e demais serviços urbanos.

O texto abaixo confirma:

“Poucas vezes no mundo do urbanismo terá ocorrido um fenômeno semelhante, uma cidade reconstruída duas vezes sobre o mesmo assentamento. A descoberta de uma cidade inteiramente construída de barro surpreendeu os viajantes no início do século XIX, como surpreendera anteriormente Morgado Mateus. Há um século, a cidade contava com trinta mil habitantes, e a partir do momento em que a ferrovia chegou às novas terras produtoras de café, a cidade conheceu um crescimento incontrolado, crises econômicas, revoluções, guerras, nada conseguiu infletir a curva de crescimento da cidade. Com os imigrantes vieram novas técnicas de construir e a cidade foi reconstruída integralmente, disso resultando uma nova imagem: a metrópole do café.”<sup>33</sup>

Por essa época, houve por parte dos cidadãos como dos poderes públicos uma preocupação com estética urbana e com qualidade de vida da cidade. Até a Segunda Guerra a cidade conservou sua imagem de metrópole do café.<sup>33</sup>

A partir do final do século XIX até meados da década de 1920, nasceu e se implantou a indústria paulista.

Bandeira Júnior, ao se referir à fábrica Santana de propriedade do Conde Álvares Penteado, afirma que no ano de 1880, data de fundação da fábrica esta “(...) contava com 800 operários, entre homens, mulheres e crianças, e com uma produção de aniagem que podia chegar a vinte milhões de metros por ano, vendida para todo o Brasil.”<sup>34</sup>

<sup>(32)</sup> Araújo, M. F.I. op. cit., pp. 22-23.

<sup>(33)</sup> TOLEDO, Benedito Lima de. São Paulo: Três cidades em um século. São Paulo: Duas cidades, 1981, p. 141

<sup>(34)</sup> BANDEIRA Jr., Antonio Francisco. A indústria no Estado de São Paulo. São Paulo: Typ. do Diário Oficial, 1901, p. 43.

Para avaliar o desempenho das principais indústrias têxteis brasileiras em 1905, basta mencionar que as dez maiores acumularam em capital e reservas 64334 contos, ocuparam 10271 operários, dispunham de 8615 teares com 281.526 fusos, o que resultou na produção anual de 88,4 milhões de metros de artigos têxteis.<sup>35</sup>

O mesmo autor informa sobre os principais estabelecimentos industriais estabelecidos em São Paulo em 1901: o moinho Matarazzo do Brasil, a fábrica de fículas Paul Kuck & Cia, em Mogi das Cruzes, a fábrica de cerveja Bavária, na Mooca e Antártica, na Água Branca; a vidraria do Conselheiro Antonio Prado na Água Branca; indústrias de cerâmica de Vila Prudente e Osasco, a Grande Fundação do Braz, a fábrica de fósforos da Companhia Industrial de Vila Mariana; a fábrica de tecidos Bergarrar, Kowarick & Com., e a fábrica de tecidos e fiação São Bernardo, ambas na estação de São Bernardo da estrada de ferro Santos-Jundiaí.

É também a época em que se verifica a maior taxa de crescimento da população de São Paulo, à média anual de 14%, coincidindo com o impulso na industrialização da cidade.

A inauguração da Santos-Jundiaí, a SPR, cujo traçado acompanha o vale do Tamanduateí, condicionou a forma e o tipo de ocupação futura de toda a cidade e, em particular, da zona leste.

A autora Maria de Fátima Infante Araújo baseada nos estudos de Villaça (1978) afirma que a cidade de São Paulo se apresentava dividida em duas: o conjunto representado pelo Vale do Tamanduateí / estrada de ferro Santos-Jundiaí formava uma grande barreira a expansão urbana, que para se realizar impunha um grande esforço para a transposição entre a cidade do centro e a outra do lado oposto ao centro, ou seja: transpor o obstáculo Tamanduateí – SPR significaria expandir a cidade em direção à zona leste.<sup>36</sup>

Como já dissemos a cidade cresceu e acentuou o desenho da configuração urbana: as

camadas populares encontrarão do “lado de lá” do rio Tamanduateí / SPR uma vasta região formada por terrenos mais baixos, planos e mais baratos. Do outro lado em direção à zona oeste, a expansão enfrentaria a transposição do Vale do Anhangabaú.

Esta última alternativa foi escolhida pelas elites e classes médias; e parcela das classes populares, abrigando assim a maior parte da cidade. Na direção centro-oeste de formação bairros residenciais de alto poder aquisitivo. Campos Elísios, Vila Buarque, Higienópolis e Avenida Paulista.

A leste, bairros populares a partir do Brás, que além de bairro residencial, foi centro comercial diversificado.<sup>37</sup>

A afirmativa do professor Benedito Lima de Toledo atesta a importância da Estação da Luz e de seu conjunto arquitetônico para a cidade.

“A Estação da Luz é um autêntico símbolo de Metrópole do Café, na Capital dos Fazendeiros. Projeto de alto nível elaborado na Inglaterra teve, igualmente, uma execução cuidadosa, com material vindo desse país. Sua construção criou um novo centro focal em São Paulo; e sua implantação se beneficiou com a proximidade do Jardim Público, como à essa época era chamada o Jardim da Luz. O conjunto estação-jardim transformou-se em um dos principais “cartões-postais” de São Paulo, para tanto contribuindo a vista desafogada que se tinha da Avenida Tiradentes. Além disso, a região contava com edifícios de grande interesse histórico como o Convento da Luz e o Seminário Episcopal que àquela época eram cercados de amplos jardins densamente arborizados”.<sup>38</sup>

O adensamento da cidade de São Paulo provocou o crescimento dos bairros populares da cidade: Braz, Bom Retiro, Barra Funda, que apresentam grande expansão no período.

<sup>(35)</sup> CENTRO INDUSTRIAL DO BRASIL. Boletim 1905. Fascículo III. Quadros referentes às indústrias têxteis de algodão. Citado por Teixeira, P.P.. A fábrica do sonho: trajetória do industrial Jorge Street. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1990, p. 20.

<sup>(36)</sup> ARAÚJO, M.F.I. op. cit. p. 25

<sup>(37)</sup> ARAÚJO, M.F.I. op. cit. p. 26

<sup>(38)</sup> TOLEDO, Benedito Lima de. São Paulo: três cidades em um século. São Paulo: Duas cidades, 1981, p.82.

Os cursos dos rios Tietê, Tamanduateí e Pinheiros ofereciam terrenos planos e por isso aproveitados para o uso ferroviário. “Estas cumpriram papel relevante na formação da cidade de São Paulo, seja do ponto de vista da articulação ferroviária interior-capital, seja na articulação capital-porto de Santos, assim as ferrovias e em especial a São Paulo Railway desempenhou papel importante na estruturação interna da cidade e na formação da metrópole paulistana. As estradas de ferro foram instrumentos de estruturação do espaço urbano da cidade.

### REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ANDRADE E SILVA, MATOS, O. Nogueira de: PETRONE, Pasquale. **Evolução urbana de São Paulo**, 1955.
- ARAÚJO, Maria de Fátima Infante. **Cenários da urbanização paulista**. São Paulo: SEADE, 1992.
- BANDEIRA, Jr., Antonio Francisco. **A indústria no Estado de São Paulo – 1901**. São Paulo: Typ. do Diário Oficial, 1901.
- BARROS, Gilberto Leite. **A cidade e o Planalto**. Processo de dominância da cidade de São Paulo. São Paulo: Livraria Martins Ed. 1954.
- DI CROPANI, Otaviano de Fiore. Mauá e a Industrialização Brasileira. In: **Barão de Mauá Empresário & Político**. São Paulo: Bianchi Editores, 1987
- FERNANDES Florestan. Do escravo ao cidadão. In: **Relações raciais entre negros e brancos em São Paulo**. São Paulo: Ed. Anhembi Ltda, 1955.
- GRAHAN, Richard. **A Grã-Bretanha e o início da industrialização no Brasil 1850-1914**. São Paulo: Brasiliense, 1973.
- LAMOUNIER, Maria Lucia. **Ferrovias agricultura de exportação e mão-de-obra no Brasil do século XIX**. História Econômica e História de Empresas. São Paulo: HUCITEC / ABPHE, III, 1 (2000).
- LEFEBVRE, Henry. **O direito à cidade**. São Paulo: Ed Monções, 1991.
- MONBEIG, Pierre. **Pionniers et Planteurs de São Pais**. Paris: Librairie Armand Colin, 1952.
- \_\_\_\_\_. **La croissance de la ville de São Paulo**. Grenoble: Institut et Revue de Geographie Alpine, 1953.
- PETRONE, Schoer. Imigração Assalariada. In: HOLANDA, Sérgio Buarque de. **História Geral da Civilização Brasileira**. Tomo II, Volume 3. São Paulo: Difusão Européia do livro, 1976.
- QUEIROZ, Sueli Robles. **Escravidão negra em São Paulo**. Rio de Janeiro: Livraria José Olímpio. Editora, 1977.
- REIS FILHO, Nestor Goulart. **Evolução urbana do Brasil 1500-1720**. Metropolização. São Paulo: FAU, 1971.
- \_\_\_\_\_. **São Paulo e outras cidades**. São Paulo: HUCITEC, 1994.
- SAES, Flávio A. M. **Café, população e ferrovias em São Paulo: o estabelecimento de diretrizes das estradas de ferro**. São Paulo: HUCITEC, 1981.
- \_\_\_\_\_. **A grande empresa de serviços públicos na economia cafeeira**. Tese de doutoramento. USP, São Paulo: 1979, mineo.
- \_\_\_\_\_. Mauá e sua presença na economia brasileira do século XIX. In: **Barão de Mauá Empresário e Político**. São Paulo: Bianchi Editores, 1987.
- \_\_\_\_\_. **A fábrica do Sonho: trajetória do industrial Jorge Street**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1990.
- SZMRECSÁNYI, Maria Irene. **Raízes em substituição da metrópole nacional**. São Paulo; Revista USP nº 17, março-abril-maio 1993.
- SZMRECSÁNYI, I. T., LAPA, J. R. A. História Econômica da Independência do Império. SP: HUCITEC-SAPESP, 1996.
- TEIXEIRA, Palmira Petratti. **A Instituição da São Paulo Railway**. São Paulo. Kids, 2000.
- \_\_\_\_\_. **A fábrica do sonho: trajetória do industrial Jorge Street**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1990.
- TOLEDO, Benedito Lima de. **São Paulo: três cidades em um século**. São Paulo: Duas cidades, 1981.