

**Universidade de São Paulo  
Faculdade de Filosofia Letras e Ciências Humanas  
Departamento de Geografia**

**ENDRIGO NEVES GONÇALVES**

**A gênese industrial da cidade de São Paulo  
(1889-1930)**

**Versão original**

São Paulo

2016

**ENDRIGO NEVES GONÇALVES**

**A gênese industrial da cidade de São Paulo  
(1889-1930)**

Trabalho de Graduação Individual apresentado ao Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo como exigência para conclusão do bacharelado em Geografia.

Orientador: Profª Doutora Glória Anunciação Alves

São Paulo

2016

Autorizo a reprodução e divulgação total ou parcial deste trabalho, por qualquer meio convencional ou eletrônico, para fins de estudo e pesquisa, desde que citada a fonte.

Catalogação na Publicação  
Serviço de Biblioteca e Documentação  
Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo

---

G635g Gonçalves, Endrigo Neves

A gênese industrial da cidade de São Paulo (1889-1930) / Endrigo Neves Gonçalves ; orientadora Glória Anunciação Alves. - São Paulo, 2016.

71 f.

TGI (Trabalho de Graduação Individual)- Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. Departamento de Geografia. Área de concentração: Geografia Humana.

1. São Paulo. 2. economia cafeeira. 3. industrialização. I. Alves, Glória Anunciação, orient. II. Título.

## **AGRADECIMENTOS**

Não poderia deixar de expressar os meus sinceros agradecimentos, a todos aqueles que participaram direta e indiretamente deste trabalho:

Agradeço à minha amada esposa e maior incentivadora Tatiane que esteve ao meu lado desde a preparação para o vestibular me apoiando em todos os momentos difíceis dessa trajetória, compreendendo minhas ausências durante os períodos de aula e nos trabalhos de campo, acreditando em mim, sempre, por maior que fosse o desafio a enfrentar.

Agradeço às minhas queridas filhas Júlia e Beatriz que, apesar da pouca idade, souberam me apoiar e entender a importância da conclusão de mais essa etapa na minha vida, na qual elas sabem que sempre terão a prioridade.

Agradeço a todos os meus familiares que, de alguma forma, contribuíram para que eu pudesse dar continuidade aos meus estudos acadêmicos, em especial, à minha mãe Regina, ao meu pai Herminio, à minha sogra Fátima e ao meu sogro Ademir.

Agradeço à Prof.<sup>a</sup> Glória Anunciação Alves pela confiança em ter prontamente me recebido sob sua orientação, pela segunda vez, após os anos em que estive afastado da faculdade, e, ainda, pelo incentivo, apoio irrestrito e pelas valiosas contribuições ao longo da elaboração do presente trabalho.

Agradeço à Prof.<sup>a</sup> Ione, minha professora de Geografia do ensino primário, a quem sou grato pelo incentivo ao longo de toda a vida escolar e pelo apoio durante a realização de meus estágios de licenciatura.

Agradeço ao Prof.<sup>º</sup> Simon, que mesmo pouco me conhecendo à época, foi o responsável direto pelo meu retorno às atividades acadêmicas e quem me fez voltar a acreditar que seria possível concluir minha graduação na USP.

Por fim, mas não menos importante, agradeço aos meus amigos Márcio, Ricardo, Fábio e Rafael, da turma de 2003, pela camaradagem, pelo convívio e pelas boas lembranças da vida acadêmica.

“A ciéncia geográfica não pode desprezar o elemento histórico, se pretende ser verdadeiramente um estudo do território e não uma obra abstrata, uma moldura através da qual se veja o espaço vazio...”

**Karl Ritter, 1833**

## **RESUMO**

A expansão do plantio de café pelo oeste paulista, ocorrida a partir do final do século XIX, ocasionou a substituição do trabalho escravo pela mão de obra assalariada do imigrante e a construção de uma grande malha ferroviária para o escoamento da produção até o Porto de Santos. O acúmulo de capitais e a formação de um mercado consumidor interno decorrentes do extraordinário desenvolvimento da economia cafeeira, serviram como incentivo para a instalação das primeiras indústrias no Estado de São Paulo, principalmente, na capital. No início do século passado, o nascente parque industrial paulistano encontrou condições favoráveis ao seu desenvolvimento, tais como: grande oferta de mão de obra, o empreendedorismo do imigrante, a facilidade no acesso a matérias primas e bens de produção importados devido a ligação ferroviária com Santos e a substituição do vapor pela energia elétrica. Além desses fatores, devemos considerar também os reflexos da política cambial praticada pelo Governo, os impactos da Primeira Guerra Mundial e a influência exercida pela oligarquia cafeeira durante a Primeira República pela contribuição que tiveram com relação à ampliação e à diversificação das atividades industriais durante o processo de industrialização da cidade de São Paulo.

Palavras-chave: São Paulo - economia cafeeira – Industrialização

## **ABSTRACT**

The expansion of coffee plantations by western São Paulo, which took place from the late nineteenth century, led to the replacement of slave labor by the hand of wage immigrant labor and the construction of a large rail network to transport production to the Port of Santos. The accumulation of capital and the formation of an internal consumer market due to the extraordinary development of the coffee economy, served as an incentive for the installation of the first industries in the State of São Paulo, mainly in the capital. Early last century, the rising São Paulo industrial park found favorable conditions for its development, such as: large supply of labor, immigrant entrepreneurship to the ease of access to raw materials and production of imported goods due to rail link to Santos and replacement of steam for electricity. In addition to these factors, we must also consider the effects of the exchange rate policy pursued by the government, the impact of World War I and the influence of the coffee oligarchy during the First Republic for the contribution they had with respect to the expansion and diversification of industrial activities in the process industrialization of São Paulo.

Keywords: São Paulo - coffee economy - Industrialization

## SUMÁRIO

<b>OBJETIVO .....</b>	<b>10</b>
<b>INTRODUÇÃO .....</b>	<b>11</b>
<b>1. A ACUMULAÇÃO DE CAPITAIS GERADOS PELA EXPANSÃO CAFEEIRA PROMOVEU O NASCIMENTO DA ATIVIDADE INDUSTRIAL NA CIDADE DE SÃO PAULO.....</b>	<b>13</b>
<b>2. O TRABALHO DO IMIGRANTE NA LAVOURA CAFEEIRA E A SUA PARTICIPAÇÃO NA FORMAÇÃO DO SETOR INDUSTRIAL DA CIDADE DE SÃO PAULO.....</b>	<b>28</b>
<b>3. A ESTRADA DE FERRO FAVORECEU O SURGIMENTO DA INDÚSTRIA NA CIDADE DE SÃO PAULO .....</b>	<b>46</b>
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS .....</b>	<b>62</b>
<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS .....</b>	<b>66</b>
<b>WEBSITES VISITADOS .....</b>	<b>69</b>

## **LISTA DE ILUSTRAÇÕES**

## **LISTA DE MAPAS**

Mapa 1	Oeste Paulista.....	47
Mapa 2	Mapa da São Paulo Railway.....	52
Mapa 3	A marcha do café no Estado de São Paulo, de 1836 à 1935..	53
Mapa 4	A evolução ferroviária em São Paulo, de 1870 à 1900 .....	53
Mapa 5	A evolução ferroviária em São Paulo, de 1900 à 1940 .....	54

## **LISTA DE FOTOS**

Foto 1	Estrangeiros no pátio da Hospedaria dos Imigrantes, aguardando encaminhamento a postos de trabalho, c.1910 .....	34
Foto 2	Imigrantes trabalhando na lavoura cafeeira.. .....	35
Foto 3	Moinho Matarazzo, localizado no bairro do Brás. A maior unidade industrial do país em 1900.....	42
Foto 4	Bairro do Brás, no início do século XX, com o Moinho Matarazzo ao fundo.....	43
Foto 5	Sistema Funicular .....	50
Foto 6	Construção da Estrada de Ferro São Paulo Railway .....	51
Foto 7	Avenida Paulista em 1902 .....	56

## LISTA DE TABELAS

Tabela 1	Indústrias de Alimentos.....	22
Tabela 2	Indústrias de Calçados.....	22
Tabela 3	Indústrias Têxteis.....	24
Tabela 4	Fluxo Imigratório .....	37
Tabela 5	Indústrias de Proprietários Brasileiros e Estrangeiros.....	39
Tabela 6	S.A. Indústrias Reunidas Francisco Matarazzo.....	43
Tabela 7	Principais Indústrias por Tipo de Atividade.....	59

## OBJETIVO

Este trabalho tem como propósito analisar os principais fatores da gênese industrial da cidade de São Paulo no período de 1889 a 1930, que serão aqui compreendidos como sendo o acúmulo de capitais provenientes da atividade cafeeira desenvolvida, sobretudo, a partir do final do século XIX, a substituição gradativa da mão de obra escrava pela força de trabalho assalariada do imigrante e o surgimento das ferrovias.

## INTRODUÇÃO

O estudo da gênese industrial da cidade de São Paulo tem lugar ainda hoje nas pesquisas acadêmicas, pois permite melhor compreender o processo de desenvolvimento industrial e a constituição do espaço urbano na cidade. Também possui grande relevância porque os trabalhos desenvolvidos até hoje sobre essa temática não encontram concordância plena entre seus estudiosos, sobretudo, no que diz respeito aos principais fatores que levaram à industrialização.

Porém, faz-se necessário esclarecer que, importantes autores fizeram valiosas contribuições no sentido de investigar e elucidar os vários e complexos fatores que fizeram de São Paulo a maior capital industrial do país. Assim sendo, nossa proposta neste trabalho é discutir à luz da Geografia alguns dos fatores apontados por eles como sendo os mais relevantes durante o processo de formação industrial da capital paulista no período de 1889 a 1930. Trata-se, pois, de uma busca de entendimento pela Geografia Histórica.

Desse modo, levando-se em conta o período histórico em que os acontecimentos ocorreram, podemos afirmar que a cidade de São Paulo sofreu um processo de industrialização tardio, quando comparada a outras capitais industriais mundiais. Entretanto, algumas condições propiciaram um acelerado desenvolvimento industrial verificado desde finais do séc. XIX como, por exemplo:

- 1) o acúmulo de capitais provenientes da exportação de café permitiu uma diversificação nos investimentos ligados ao comércio e às atividades produtivas;
- 2) a existência da malha ferroviária implantada no estado em função da expansão da atividade cafeeira favoreceu tanto o escoamento da produção industrial para o interior como a circulação dos trabalhadores;
- 3) a grande facilidade no acesso aos bens de produção e matérias primas importadas devido à proximidade com o porto de Santos;
- 4) a ampla oferta de mão de obra existente na cidade para a indústria nascente, isso sem falar que muitos trabalhadores, por serem imigrantes, já possuíam algum tipo de experiência na indústria de seus países de origem;

5) o surgimento de um mercado consumidor interno, sobretudo na capital, tendo como consequência uma crescente demanda pelo comércio e pelos serviços oferecidos na cidade, com destaque, no caso da indústria, para a ampliação no fornecimento de energia elétrica no início do século XX;

6) a disponibilidade de grandes áreas na periferia da cidade, preferencialmente próximas às principais ferrovias e servidas por recursos hídricos suficientes, para a instalação dos galpões industriais e acomodação da crescente população urbana.

Cabe dizer, ainda, que, a oligarquia cafeeira de São Paulo merece relevância no processo de formação industrial da cidade de São Paulo, pois soube aproveitarse dos bons lucros trazidos pelo comércio do café no exterior, ampliando e diversificando suas atividades econômicas, fortalecendo-se politicamente no cenário nacional, contribuindo, por esse motivo, para a modernização das instituições do estado paulista como um todo. Isso fez com que este criasse as infraestruturas necessárias visando atender e viabilizar a economia cafeeira que proporcionou as bases para a instalação industrial.

Nesse sentido, apontamos a adoção da política imigratória subsidiada, como forma de substituir a mão de obra escrava pelo trabalho assalariado nas lavouras de café já a partir de meados do séc. XIX, como sendo um dos importantes fatores que surgiram em decorrência do fortalecimento e da influência política dessa classe da sociedade paulista e que, aliado aos demais fatores citados anteriormente; tiveram reflexo direto na gênese industrial da cidade de São Paulo alguns anos mais tarde.

Um outro fator que merece relevância e que demonstra o grau de hegemonia e eficiência adquiridos pela classe dirigente paulista, refletindo-se na capacidade de administrar e organizar não somente o processo de desenvolvimento paulista, mas o do próprio Estado, foi a indicação dos sete Presidentes da República entre 1889 e 1930.

Portanto, podemos afirmar que, grosso modo, a somatória dessas condições projetou a cidade de São Paulo, em pouco mais de quarenta anos, à posição de vanguarda política e econômica do país; posto que ocupa até os dias atuais.

1

## **A ACUMULAÇÃO DE CAPITAIS GERADOS PELA EXPANSÃO CAFEEIRA PROMOVEU O NASCIMENTO DA ATIVIDADE INDUSTRIAL NA CIDADE DE SÃO PAULO**

De todos os produtos brasileiros modernos, o primeiro e soberano lugar cabe ao café... ...Encontrá-lo-emos agora na República atingindo o zênite da sua grandiosa trajetória, e colocando-se em nível que deixará definitivamente numa sombra medíocre todas as demais produções brasileiras. (PRADO JR, 1945, p. 169)

Após o esgotamento dos principais ciclos econômicos brasileiros, notadamente a cana de açúcar e a mineração, era necessário encontrar um novo produto voltado à exportação uma vez que ainda não havia mercado interno suficiente no Brasil. Devido às condições impostas pelo cenário político e social do país, observados a partir da segunda metade do século XIX, o modo de produção teria de ser o mesmo já utilizado nos ciclos anteriores dos produtos de origem primária: latifúndio, monocultor, exportador, de base escravista. A solução encontrada foi a produção do café.

Assim, com base nas afirmações de inúmeros autores, (Cano, 1975), (Prado Jr., 1945), (Saes, 2004) e (Silva, 1976), foi possível constatar que o acúmulo de capitais gerados pela economia cafeeira durante a Primeira República (1889-1930) foi o responsável direto pela gênese industrial no Estado de São Paulo, pois permitiu a criação das condições fundamentais, isto é, ausentes nos principais ciclos econômicos antecedentes, para que o processo de industrialização ganhasse impulso e se concentrasse na região, formando o maior polo industrial brasileiro, com destaque para a cidade de São Paulo. De acordo com Mattos (1958), temos o seguinte:

SÃO PAULO, "a cidade que mais cresce no Mundo", de longa data vem sendo considerada "o maior centro industrial da América Latina". Estas duas características são correlatas e, em última análise, resultaram de um só fator - o extraordinário desenvolvimento alcançado pela lavoura cafeeira em terras paulistas. A história da indústria, tanto quanto a do crescimento da cidade, tem suas raízes na famosa terra roxa e no clima planaltino, que permitiram a eclosão de uma poderosa atividade agrícola, em nosso Estado. (MATTOS, 1958, p.5)

Ao que Cano (1975), complementa:

...parece-me claro que efetivamente foi o capital cafeeiro quem promoveu essa primeira expansão industrial tanto de forma direta como indireta. Os próprios fazendeiros investiam seus lucros em indústrias diretamente, e indiretamente quando seus lucros transitavam pelo sistema bancário (ou eram investidos na própria constituição de bancos) ou por outra forma qualquer de intermediação financeira e de capital. Não se quer com isso afirmar que apenas os fazendeiros promoveram a implantação de indústrias. As evidências históricas demonstram que também comerciantes, bancos, imigrantes, importadores e outros agentes do complexo cafeeiro fundaram ou adquiriram empresas industriais, ... (CANO, 1975, p. 125)

A compreensão dos principais aspectos de concordância e de discordância entre o ciclo do café e os ciclos da economia brasileira já mencionados pode auxiliar na confirmação de que, o modo particular como se desenvolveu a economia cafeeira no território paulista à época foi decisivo para dar início ao processo de industrialização brasileiro, o qual coincide com as origens da concentração geográfica da indústria paulista.

Dessa forma, com relação ao cultivo da cana de açúcar, a primeira forma de exploração econômica implementada no Brasil num período em que vigorava o sistema capitalista de produção, podemos dizer que, foi caracterizada pelo baixo nível de progresso técnico empregado na lavoura, resultando na reprodução de uma economia de baixa produtividade e com grande degradação dos recursos naturais.

Apesar disso, foi capaz de registrar altos rendimentos, o que poderia ter culminado no processo de industrialização, que não foi possível devido aos conflitos de interesse entre as classes manufatureira e agrícola, à redução de capital disponível, devido à queda acentuada nos preços do açúcar à medida que aumentava a concorrência do produto no mercado internacional, e à prioridade dada ao comércio externo.

A partir das observações feitas por Furtado (2005), podemos compreender um pouco melhor como as divergências entre a classe dirigente da economia açucareira contribuíram para acentuar o seu declínio. Assim, para o autor:

As fases produtiva e comercial estavam rigorosamente isoladas, carecendo os homens que dirigiam a produção de qualquer perspectiva de conjunto da economia açucareira. As decisões fundamentais eram todas tomadas partindo da fase comercial. Assim isolados, os homens que dirigiam a produção não puderam desenvolver uma consciência clara de seus próprios interesses. (FURTADO, 2005, p.117)

Esses fatores acabaram por impedir a formação de um excedente de capital interno que pudesse estimular o surgimento industrial. Desta forma, a economia

açucareira, não conseguiu estabelecer as condições mínimas necessárias para o desenvolvimento do capital industrial, ainda que apresentasse alta lucratividade, por vezes até superiores à do café.

No caso do ciclo da mineração, os rendimentos não eram obtidos por meio do uso extensivo da terra, mas pelo uso reduzido de capital e pela intensidade de uso da mão de obra, tanto por meio do trabalho escravo quanto pelo trabalhado assalariado livre por conta própria. Estes últimos, ao formarem um mercado de trabalho, criaram as condições para o surgimento de importantes centros urbanos ao redor das regiões mineradoras.

Como reflexo disso, gerou-se uma demanda por produtos manufaturados que acelerou as relações comerciais e estimulou o surgimento industrial. O que poderia ter se consolidado, se não fosse pelo predomínio de formas artesanais de produção devido à incapacidade técnica para iniciar a atividade manufatureira em maior escala.

A análise feita por Scarlato (2005), sobre a profunda decadência experimentada pelas regiões mineradoras após o esgotamento da economia da mineração, nos permite ter uma melhor dimensão de sua importância e do grau de desenvolvimento econômico atingido, inclusive ao tecer uma breve comparação com o nordeste brasileiro (região que abrigou o ciclo da cana de açúcar). Assim, para o autor, temos que:

A trepidante vida urbana que aí se instalou inaugurou um novo momento na vida social e política brasileira. A enorme concentração demográfica fez de Ouro Preto uma das cidades mais populosas do Brasil no século XVIII. O enriquecimento rápido e fácil acabou criando ali uma classe de novos-ricos, inclusive de escravos alforriados, permitindo uma vida urbana com nível de ascensão social superior à do Nordeste e de outras regiões, onde prevalecia a concentração do poder na agricultura e na grande propriedade. (SCARLATO, 2005, p. 341-342)

E complementa:

O declínio da economia da mineração do ouro significou a fuga da população empreendedora da região das minas. Obstáculos como as difíceis condições físicas do relevo, profundamente acidentado, e o isolamento em relação às áreas litorâneas impediram a implantação de uma nova economia que não fosse a das pequenas atividades de subsistência; estas permaneceram até a chegada à região da nova economia da extração do ferro e da siderurgia, no século XX. (SCARLATO, 2005, p. 342)

Cabe dizer ainda que, durante os ciclos econômicos que antecederam à economia cafeeira alguns impedimentos legais como, por exemplo, o Tratado de Methuen de 1703, assinado por Portugal, e a Carta Régia de 1785, fizeram com que a fabricação de manufaturas não pudesse ser desenvolvida ou mesmo que fosse proibida, com raras exceções, inicialmente visando proporcionar vantagens à entrada dos produtos ingleses.

Estes dispositivos, além de impor claras barreiras a quaisquer tentativas de estabelecer manufaturas no país, serviam ainda para reafirmar a relação centro-periferia estabelecida pela Inglaterra, nossa principal fornecedora de créditos e de produtos industrializados à época.

Assim, segundo Barros (2011), com relação aos ciclos econômicos que antecederam a produção cafeeira, temos que:

Imposição legal, dificuldades de transporte, falta de inovação técnica que permita ganhos de produtividade, falta de demanda interna suficiente com a predominância de mão de obra escrava em relação à assalariada, decadência do processo de mercantilização junto ao esgotamento natural da produção das minas e, no caso do açúcar, forte concorrência com as novas produções das Antilhas são fatores que impossibilitam as atividades mineradora e açucareira de gerar excedentes de capital suficientes para desenvolver a indústria local. (BARROS, 2011, p. 28)

Desse modo, devido a posição ocupada dentro da economia mundial como sendo um país periférico, agrário exportador, sustentado por meio de mão de obra predominantemente escrava, mesmo sem as restrições legais impostas seria praticamente impossível que o Brasil desenvolvesse àquela época manufaturas a partir dos excedentes acumulados que fossem capazes de concorrer com os produtos importados. E, se ainda assim o fizesse, não haveria infraestruturas instaladas para dar suporte e nem mercado interno capaz de absorver e justificar tal produção.

Entretanto, no Estado de São Paulo, ocorreram condições favoráveis ao surgimento e a consolidação do setor industrial. A partir do primeiro quartel do século XIX a cultura cafeeira começaria a ser desenvolvida no Vale do Paraíba, utilizando mão de obra escrava associada ao uso intensivo do solo, sem nenhum tipo de manejo para evitar o seu esgotamento precoce, assim como se deu nas antigas culturas que sustentaram os ciclos econômicos anteriores. Tal localização, além de possuir clima e relevo favoráveis à produção de café valia-se também da

utilização do Porto do Rio de Janeiro para o escoamento do produto. Contudo, não demoraria muitos anos para que essa região produtora se encontrasse em dificuldades.

Com a proibição do tráfico negreiro no Brasil a partir de 1850 a oferta interna de escravos tornou-se cada vez mais escassa aumentando assim o seu preço. O esgotamento do solo fazia com que os produtores tivessem que buscar novas terras para o plantio do café ocasionando um maior deslocamento até o referido Porto. Esse transporte, por sua vez, era realizado por meio de tropas de muares por caminhos rústicos num processo demorado. Assim sendo, a combinação desses fatores acabou por limitar a produção de café na região do Vale do Paraíba impulsionando os fazendeiros a buscar uma nova região produtora: o Oeste Paulista.

Cabe dizer aqui que parte da estagnação econômica vivenciada na região do Vale do Paraíba deveu-se ao fato de que seus fazendeiros eram fortemente ligados à cultura escravista, ou seja, em suas fazendas o emprego de meios que viessem a poupar o trabalho escravo, ainda que visando aumentar a produção, era inexistente. Para estes fazendeiros investir em mecanização era o mesmo que anular grande parte do seu capital, o qual se encontrava materializado na figura do escravo, seu principal meio de produção.

Nessa nova região promissora havia grande fartura de terras com solo extremamente favorável à plantação de café: a terra roxa (produto de decomposição de rochas basálticas, de origem vulcânica), não havendo grandes dificuldades impostas pelo relevo, uma vez que predominavam as áreas cristalinas e o planalto arenito-basáltico. Porém, para o cultivo de vastas áreas seriam necessários muitos braços para trabalhar nos cafezais e um sistema de transporte capaz de levar o café até o Porto de Santos.

É nesse momento, nas últimas décadas do século XIX, a partir das dificuldades colocadas para a produção de café no interior paulista, que surgem os diferenciais que iriam sustentar o seu processo de expansão, vencendo os limitadores que impuseram estagnação ao Vale do Paraíba (e aos ciclos econômicos anteriores) e permitindo o acúmulo de capitais necessário à implantação das primeiras indústrias da cidade de São Paulo.

Nesse período, iniciou-se um grande fluxo imigratório para o Estado de São Paulo com o objetivo de suprir a necessidade de mão de obra das lavouras cafeeiras em expansão. Esse movimento perduraria durante os primeiros anos do século XX e foi primordial para a formação do mercado interno. Com a libertação dos escravos em 1888 houve ainda a liberação de capitais dos fazendeiros que, a partir de então, não poderiam mais ser utilizados na compra de novos escravos, tornando-se disponíveis para o investimento em outras atividades. Com isso, de acordo Martins (1996), temos que:

A liberação do capital, resultante da libertação do escravo e da transformação das relações de produção, teria produzido, como consequência, aquele tipo de pessoa, o empresário, capaz de assumir a racionalidade desse capital, dedicando-se, então, ao desenvolvimento da atividade indústria. (MARTINS, 1996, p. 109)

Aliado a estes fatores, foram colocadas em operação as primeiras ferrovias com vistas a permitir o escoamento da produção das fazendas até Santos. Com isso, a economia cafeeira encontrava-se equipada com os elementos que permitiram a sua expansão e posterior acúmulo de capitais que culminaria nas inversões feitas no setor industrial anos mais tarde.

Desse modo, podemos dizer que, a utilização da mão de obra assalariada do imigrante e o implemento das ferrovias para o transporte do café contribuíram de forma direta para o aumento do volume da produção cafeeira e, consequentemente, para o aumento dos lucros obtidos pelos fazendeiros.

Nas plantações do interior paulista os fazendeiros do café apostaram na força de trabalho do imigrante e, ainda, procuraram aumentar a sua produtividade proporcionando o uso de ferramentas, como o arado e a máquina carpideira, durante o processo de produção. Havia também a possibilidade do plantio de outras culturas pelo imigrante visando sua subsistência e de sua família, permitindo a venda do excedente. Ao agirem dessa maneira os fazendeiros estavam possibilitando uma geração de renda extra pelo próprio trabalhador o que refletia no fortalecimento do mercado interno e no aumento da demanda para bens de consumo.

Neste ponto, é possível observarmos uma importante transformação de ordem social e econômica que também tem origem na grande empresa exportadora de café do interior paulista: o surgimento de relações capitalistas de produção,

representadas através da exploração do trabalho assalariado do imigrante e da intensificação das atividades comerciais como resultante da diversificação do plantio de produtos agrícolas.

Assim, com relação às condições sociais necessárias ao desenvolvimento do processo de industrialização, de acordo com Cardoso (1960), temos que:

O problema de compreender o desenvolvimento do processo de industrialização numa área dependente ou colonial liga-se diretamente, pois, ao de analisar-se as condições de formação do sistema capitalista nestas áreas. Isto significa que o processo de industrialização em qualquer região supõe, como pré-requisito, a existência de certo grau de desenvolvimento capitalista, e, mais especificamente, supõe a preexistência de uma economia mercantil e, correlativamente, implica num grau relativamente desenvolvido da divisão social do trabalho. (CARDOSO, 1960, p. 33)

Outro fator importante é que as fazendas do oeste paulista estimularam o surgimento de manufaturas, inicialmente voltadas ao beneficiamento do café. De um modo geral, essas atividades ocupavam instalações que se encontravam dentro da própria fazenda e que se destinavam, por exemplo, à separação dos grãos e ao ensacamento da produção para o transporte (sacaria). Essa mecanização, embora incipiente, contribuía para o aumento da produtividade e consequente acumulação de capitais pelos fazendeiros.

Outros tipos de manufaturas também foram desenvolvidos por todo o Estado de São Paulo. Porém, a partir das obras consultadas, foi possível perceber que elas estiveram voltadas a uma pequena produção regional utilizando-se de matérias primas locais, com baixo nível de emprego tecnológico e de mão de obra. Eram atividades desenvolvidas por sapateiros, oleiros, ferreiros, seleiros, carpinteiros, vidraceiros, etc. Com o passar do tempo, estima-se que muitas delas teriam desaparecido por não suportarem a concorrência com os produtos fabricados na capital paulista ou até mesmo importados.

Assim, tendo em vista nosso objeto de estudo, apesar de compreendermos sua importância dentro do processo de industrialização, no caso do Brasil, não é possível associarmos a ocorrência das manufaturas ao surgimento das indústrias, pois, entre outros fatores, além dos já mencionados, elas não permitiram o grau de acumulação necessário à formação do capital industrial. Ao que Carone (2001), com base na afirmação de Werner Sombart, nos esclarece:

A atividade artesanal é: 1) “realizada mediante as mãos, opus manu factum”; 2) no sentido estrito é “uma indústria exercida de modo permanente e, para cujo exercício, é preciso ter singularmente a habilidade manual, ars mechanica, distinta da arte e do trabalho manual de índole mais rudimentar; 3) técnica, conjunto daquelas atitudes que são necessárias para a realização de um trabalho manual”. Essas definições – às quais podemos acrescentar outras – sintetizam momentos de maturidade na Europa, não no Brasil. (CARONE, 2001, p. 67)

Ainda assim, apesar das manufaturas não terem tido influência significativa no processo de formação industrial paulistano e, por consequência, brasileiro, elas permitiram observar que já havia uma tendência de separação entre a agricultura e a produção artesanal, pois esta ganhava maior dinamismo no meio urbano. Assim, segundo Martins (1996), temos que:

Há várias indicações de que antes da abolição do escravismo e da chamada grande imigração (1886/88) ocorreu uma significativa expansão da atividade comercial e da indústria em pequena escala na província de S. Paulo; não apenas na capital, mas em quase todas as cidades de interior. Isso parece sugerir que nessa época a indústria artesanal passou a desenvolver-se mais intensamente nos meios urbanos do que nas fazendas de café, cana e algodão, configurando uma espécie de separação agricultura-indústria. (MARTINS, 1996, p. 114)

Por sua vez, as ferrovias paulistas, ao constituírem verdadeiras rotas de captação do café rumo ao Porto de Santos, permitiram aos fazendeiros reduzir os custos com o transporte, contribuindo para a acumulação de capitais, podendo assim investir em novos cafezais como também diversificar seus negócios aplicando em comércios, serviços, e até mesmo em novas ferrovias.

Podemos destacar que a classe dirigente paulista conduziu o aparelhamento, não só de São Paulo, mas do Estado Brasileiro, durante a Primeira República, visando proporcionar as políticas necessárias para subsidiar a economia cafeeira, bem como a modernização das estruturas produtivas e comerciais que levaram à industrialização.

Esses homens, conscientes de sua representatividade e de seus interesses enquanto classe dirigente, ao contrário das elites econômicas anteriores, visando dinamizar os negócios com o café, permearam todos os segmentos relacionados ao ramo empresarial desenvolvendo diversas atividades tais como: acionistas e dirigentes de estradas de ferro, comerciantes, banqueiros, acionistas e dirigentes de empresas de serviços urbanos, industriais e frequentemente políticos. Ainda nesse sentido, Furtado (2005), nos traz importantes contribuições ao afirmar que:

Desde o começo, sua vanguarda esteve formada por homens com experiência comercial. Em toda a etapa da gestação os interesses da produção e do comércio estiveram entrelaçados. A nova classe dirigente formou-se numa luta que se estende em uma frente ampla: aquisição de terras, recrutamento de mão-de-obra, organização e direção da produção, transporte interno, comercialização nos portos, contatos oficiais, interferência na política financeira e econômica. (FURTADO, 2005, p.118)

E complementa:

Desde cedo eles compreenderam a enorme importância que podia ter o governo como instrumento de ação econômica. Essa tendência à subordinação do instrumento político aos interesses de um grupo econômico alcançará sua plenitude com a conquista da autonomia estadual, ao proclamar-se a República. (FURTADO, 2005, p.118)

Como últimos fatores relativos à acumulação de capitais oriundos da economia cafeeira, que contribuíram para o desenvolvimento da atividade industrial, destacamos, ainda, a política de valorização do café, colocada em prática pelo Governo, por intermédio da forte influência exercida pela oligarquia cafeeira, visando a manutenção constante da taxa de câmbio para que sua rentabilidade estivesse assegurada, e, claro, a crescente demanda do mercado externo pelo produto. Com isso, ainda em meados dos anos 1890, estavam estabelecidos os principais elementos necessários à implantação industrial.

Portanto, para Cano (1975), do ponto de vista econômico, o capital cafeeiro contou com excelentes condições para ativar seu processo de acumulação diversificada: amplo crédito, lucros elevados, preços do café superiores à desvalorização cambial, contando ainda com uma menor elevação do custo da mão de obra e, conclui: “Nessa situação francamente positiva, teria que ser alta a inversão em indústrias...” (CANO, 1975, p.142)

Com a expansão da produção cafeeira em franco desenvolvimento aumentava também o fluxo imigratório para o Estado de São Paulo, porém algumas famílias preferiram se fixar na capital, que passou a registrar um aumento considerável na sua população. Dentre estes imigrantes, muitos já haviam tido alguma experiência com a indústria em seus países de origem e começaram a formar um considerável volume de mão de obra disponível para o setor industrial que se formaria. Essa classe da população se identificava mais com o meio urbano e trazia consigo novos hábitos de consumo, gerando uma forte demanda por gêneros alimentícios e por produtos industrializados, os quais eram importados.

Dessa forma, aproveitando-se do acúmulo de capitais originado pelo comércio do café no exterior, das taxas câmbio favoráveis à importação de matérias primas e bens de produção, da facilidade de transporte através do Porto de Santos, do crescente mercado interno e das ferrovias, alguns fazendeiros, empenhados na diversificação de suas atividades e na ampliação de seus lucros, entenderam ser o momento de colocar no mercado produtos de origem nacional capazes de concorrer com os estrangeiros. Surgiam assim as primeiras indústrias de tecidos, chapéus, calçados, alimentos, sabão, cerâmica, móveis, etc.

De acordo com Saes (2004), com base nos dados apresentados pelo *Catálogo das Indústrias do Município de São Paulo de 1945*, destacamos, nas tabelas 1 e 2, as principais empresas industriais dos setores de alimentos e calçados estabelecidos na capital paulista até o ano de 1930.

Tabela 1 - Indústrias de Alimentos

<b>Empresa/Estabelecimento</b>	<b>Ano de fundação</b>	<b>Nº de Operários</b>
Cia. Antarctica Paulista	1892	1603
S.A. Ind. Reunidas Francisco Matarazzo (moinho)	1900	312
Cia. União dos Refinadores	1910	174
Sonksen Irmão & Cia.	1913	215
S.A. Ind. Reunidas Francisco Matarazzo (óleos comest.)	1915	260
Frigorífico Armour do Brasil S.A.	1917	1413
Cia. Paulista de Alimentação (massas e biscoitos)	1920	176
Alexandre Eder & Cia.	1923	113
S.A. Ind. Reunidas Francisco Matarazzo (carnes)	1924	100
Chocolate Gardano S.A.	1927	517
David Kopenhagen	1927	103
Cia. Cervejaria Brahma S.A.	1928	578
Prod. Alimentícios A Sul América S.A.	1928	301
Soc. União de Laticínios Ltda.	1929	155
S.A. Moinho Santista (gordura animal)	1930	187

Fonte: SAES (2004) Adaptado por: Endrigo Neves Gonçalves

Tabela 2 - Indústrias de Calçados

<b>Empresa/Estabelecimento</b>	<b>Ano de fundação</b>	<b>Nº de Operários</b>
Cia. Calçados Clark	1904	350
Navajas & Cia.	1910	142
Scatamacchia & Cia.	1922	179
Castanho & Filhos	1928	115

Fonte: SAES (2004) Adaptado por: Endrigo Neves Gonçalves

Assim, ao analisarmos o processo de formação industrial da cidade de São Paulo, ocorrido a partir do final do século XIX, notamos que ele é tributário direto e indireto dos lucros obtidos pelo comércio do café no exterior, pois a geração de renda possibilitada pela lavoura cafeeira, apesar de ser reinvestida na própria expansão das áreas de cultura, pôde ser empregada, também, para alimentar outras iniciativas econômicas não necessariamente agrárias.

De acordo com Martins (1996), a acumulação de capital ocorrida dentro da economia cafeeira, a qual tornou possível financiar a industrialização de São Paulo, teve origem nas mudanças de atitude de sua classe dirigente que despertava para os lucros obtidos através das diferentes modalidades de uso do capital. Dessa forma, seu capital, embora circulasse em torno de atividades ligadas à produção de café, não se limitava à esfera agrária dessa atividade. Trata-se, portanto, de um capital agrário, mas que assumia a forma de capital comercial, financeiro e industrial.

Supõe-se que a acumulação de capital esteve estreitamente relacionada com o desenvolvimento da habilidade empresarial. De um lado, porque quando a calculabilidade do capital tornou-se possível teria propiciado condições para que diversos fazendeiros expandissem os seus negócios como comerciantes, como comissários de café, como exportadores e como importadores. Mais tarde eles teriam podido dedicar-se a atividades bancárias, o que os teria habilitado a descobrir que a rentabilidade do capital decorre do uso do capital pelo capital. Numa certa medida, isso teria permitido o aparecimento de uma atividade empresarial “pura”. (MARTINS, 1996, p. 109)

Desse modo, procuramos destacar até aqui os aspectos mais relevantes do processo de acumulação de capitais cafeeiros, ocorridos nas décadas finais do século XIX, que culminaram na industrialização paulistana. Contudo, paralelamente a esse processo, a cidade de São Paulo modernizava-se para abrigar sua crescente população, assim como as novas atividades comerciais e industriais que se instalavam em seu território. Aos poucos, seus domínios iniciais foram sendo expandidos e as ferrovias, por sua estreita ligação com a implantação industrial, ajudavam a definir os novos usos e ocupações do solo.

A partir de 1880 várias fábricas foram instaladas na capital somando-se a outras já existentes, ampliando a atividade industrial. Eram fábricas de distintos portes que, em geral, destinavam-se a suprir a demanda interna produzindo, em sua maioria, artigos de baixo valor agregado. Segundo Petrone (1953), de 1890 a 1901 foram fundadas 60 das 100 fábricas existentes na capital podendo-se afirmar que

este período corresponde ao “primeiro *rush* industrial paulistano”. (PETRONE, 1953, p. 29)

Em 1901 a indústria paulistana já se destacava frente às demais cidades brasileiras havendo relativa equiparação apenas por parte da Capital Federal. Essas indústrias aproveitaram-se dos reflexos positivos trazidos pela política de valorização dos preços do café, os quais favoreciam as importações de matérias primas, insumos e bens de produção e, ao mesmo tempo, proporcionava um aumento de renda pela população. Essa dinâmica assegurou o desenvolvimento do incipiente parque industrial paulistano, sustentando-o durante os primeiros anos do século passado.

Cabe destacar, ainda, a importância do setor têxtil nesse período inicial da industrialização da capital, tanto pelo número de fábricas instaladas e operários empregados, quanto pelo volume da produção. Segundo Carone (2001), em 1901 havia 8 indústrias desse tipo na cidade e em 1930 esse total havia chegado a 58 estabelecimentos. Nesse sentido, de acordo com os dados apresentados no *Catálogo das Indústrias do Município de São Paulo de 1945*, a tabela 3, a seguir, organizada por Saes (2004), relaciona as maiores indústrias têxteis da capital até 1930:

Tabela 3 - Indústrias Têxteis

<b>Empresa/Estabelecimento</b>	<b>Ano de fundação</b>	<b>Nº de Operários</b>
Cotonifício Rodolfo Crespi S.A.	1897	2945
S.A. Ind. Reunidas Francisco Matarazzo(I)	1903	2007
S.A. Ind. Reunidas Francisco Matarazzo(II)	1905	2077
São Paulo Alpargatas S.A.	1907	1659
Fábrica de Tecidas Labor S.A.	1910	736
Cia. Paulista de Aniagens	1911	922
Fábrica de Tecidos e Bordados Lapa	1911	650
Fiação, Tec. e Estamparia Ipiranga Jafet S.A.	1912	2173
S.A. Ind. Reunidas Francisco Matarazzo(III)	1913	2713
Fiação e Tecelagem Ipiranga Assad	1918	842
Cotonifício Guilherme Giorgi S.A.	1921	997
S.A. Cotonifício Paulista	1921	738
Fiação e Tecelagem São Paulo	1925	667
Ind. Têxteis Calfat S.A.	1927	803
Fábrica de Tecidos Tatuapé S.A. (sacaria)	1929	2090
Lanifício Varam	1930	650

Fonte: SAES (2004) Adaptado por: Endrigo Neves Gonçalves

Ainda nesse período, notamos também o surgimento de capitais investidos por imigrantes. Sendo algumas inversões realizadas a partir de capitais acumulados pelo trabalho no setor agrícola ou com recursos acumulados em seus países de origem. De qualquer modo, alguns desses imigrantes passariam a ter grande sucesso como empresários ao fundarem diversos estabelecimentos industriais na cidade, como é o caso dos Matarazzo, Crespi, Jafet, entre outros. Desse modo, podemos dizer que, a atividade industrial desenvolvida em São Paulo até a Primeira Guerra foi fomentada pela demanda em expansão impulsionada pelos lucros obtidos pelas exportações de café.

Entretanto, ao iniciar a Primeira Guerra (1914-1918), ocorre o decréscimo na demanda de café no exterior fazendo baixar seu preço, a elevação do preço dos produtos importados e a queda na taxa de câmbio, diminuindo a renda que até então estimulava a industrialização e acarretando dificuldades para a importação de matérias primas e dos demais artigos industrializados. Com isso, a indústria paulistana viu nova possibilidade de aumentar sua produção passando a oferecer produtos em substituição aos importados.

Visando atender a essa nova demanda ocorreu um aumento no número de fábricas durante o período da Guerra. Nesse momento, houve uma diversificação no setor industrial paulistano, pois várias indústrias passariam a dedicar-se ao setor de transformação e de produção de máquinas e peças, em sua maior parte, voltadas ao setor agrícola. Assim, se por um lado, havia dificuldades nas importações e aquisição de novos bens de produção, que impactavam inclusive na modernização das indústrias, por outro, a desvalorização monetária e a elevação das tarifas alfandegárias pelo Governo significavam um certo grau de protecionismo às indústrias ao reduzir consideravelmente a concorrência estrangeira.

Com o fim da Guerra termina o surto industrial que foi ocasionado pela substituição das importações durante o conflito, ocorrendo o fechamento de inúmeras fábricas e a fusão de outras com empresas maiores. Porém, não houve grande abalo ao setor industrial paulistano, que continuou a registrar aumento no volume da produção, pois durante o conflito havia ampliado seu mercado consumidor para além dos limites paulistas adentrando em mercados de outras regiões do país.

A partir de 1920, ocorrem mudanças qualitativas e quantitativas na industrialização paulista e o crescimento industrial supera o resto do país. Os avanços qualitativos ficam a cargo da incipiente produção de bens de capital e de alguns insumos mais complexos, bem como diversificação da produção de bens de consumo, sobretudo na indústria têxtil. Começam a surgir, a partir de capitais estrangeiros, setores industriais de maior complexidade e com maior grau de risco, ligados a grandes grupos internacionais como, por exemplo, as indústrias automobilísticas Ford e GM. Num primeiro momento, valendo-se de sua implantação na cidade para diminuir os custos alfandegários com as importações, ou seja, realizando aqui apenas a montagem final de seus automóveis. Trata-se de indústrias subsidiárias de grandes empresas estrangeiras. Assim, para Prado Jr. (1975), temos que:

As empresas estrangeiras, sobretudo mais tarde, mas embora modestamente já no período de que ora nos ocupamos, trarão contribuição decisiva para o desenvolvimento da indústria brasileira. E será contribuição particularmente importante, porque serão os principais responsáveis pelo estabelecimento no país de uma indústria de base capaz de iniciar aqui mesmo a elaboração da Matéria prima e a produção do material semi-elaborado, e mesmo a maquinaria destinados às diferentes indústrias que trabalham diretamente para o consumo final. (PRADO JR., 1945, p. 268)

Essas indústrias, ao iniciarem sua produção a partir de São Paulo, contribuíram para o surgimento de diversos setores tais como: fabricação de motores, aparelhos elétricos, empresas laminadoras de metal, fabricação de fios e fibras de rayon, equipamentos mais elaborados para as indústrias têxteis e açucareira. Dessa forma, o estabelecimento de grandes indústrias de capital internacional ocorrido nesse período estimulou o surgimento de núcleos industriais em determinados pontos da capital.

Assim sendo, o período de 1914 até 1929 caracterizou-se pela tentativa de produzir internamente os bens antes importados, refletindo a dependência do setor industrial em relação a economia cafeeira ao influir diretamente na capacidade de importar.

Entretanto, apesar da evidente influência da economia cafeeira sobre o desenvolvimento industrial da capital paulista, não se verificou uma total subordinação quanto ao desempenho registrado pela indústria em relação às exportações de café no período em estudo. Tal fato prenunciava a futura

desvinculação que começaria a existir entre esses dois setores a partir de 1929. Dessa forma, de acordo com Cano (1975) temos o seguinte:

..., as relações entre o capital cafeeiro e a expansão do capital industrial, não se davam num só sentido ou numa só direção. Em determinadas situações, o café poderia estar mal e a indústria bem (como no período 1906 – 1910, por exemplo, quando a indústria cresce e o plantio estanca, convivendo com baixos preços externos e internos para o café), assim como ambos poderiam atravessar situações bastante favoráveis (por exemplo, entre 1890 e 1894 ou entre 1927 e 1928 – se não considerarmos a crise têxtil algodeira, nestes últimos anos), e, em outros períodos, o café poderia ir bem e a indústria mal (como por exemplo no período 1924 a 1926, em que a deterioração tarifária e a política de valorização cambial desfavorecem acentuadamente a indústria, enquanto o café atravessa um período de altos preços externos e internos). Finalmente, ambos poderiam ir mal, como no período de 1895 a 1897 ou nos primeiros anos da “Crise de 1929”. (CANO, 1975, p. 123-125)

A crise de 1929 representou o rompimento entre o setor exportador, monopolizado pelo café, e o crescimento industrial. A partir desse ano, o Governo passou a adotar políticas expansionistas como forma de substituir importações e de estimular o avanço da atividade industrial. Assim, de acordo com Barros (2011):

Isso porque a industrialização passa a avançar valendo-se de políticas governamentais expansionistas para substituir importações e em virtude da renda gerada em atividades ligadas ao mercado interno (indústria e agricultura), estimuladas por políticas econômicas expansionistas num momento internacional pouco propício às exportações. A dependência da indústria quanto à capacidade de importar é gradualmente reduzida no que se refere a matérias primas e insumos, o que ocorre de maneira bem mais lenta para máquinas e equipamentos. (BARROS, 2011, p. 53)

A partir da década de 1930 observou-se a desvinculação da indústria da forte interferência estabelecida pelo café nos anos anteriores.

Desse modo, foi possível notarmos que a economia cafeeira, além de ter lançado as bases para a industrialização da cidade de São Paulo, influiu poderosamente, durante toda a Primeira República, no dinamismo da atividade industrial paulistana. Entretanto, não podemos deixar de considerar que fatores como o posicionamento geográfico estratégico, a oferta de mão de obra em abundância, a substituição do vapor pela energia elétrica, a diversificação da agricultura no estado, resultando, entre outros fatores, no posterior declínio da economia cafeeira, permitindo assim o surgimento de novas atividades econômicas e comerciais, também tiveram significativa importância no processo de transição da atividade agrícola para a industrial na cidade.

## O TRABALHO DO IMIGRANTE NA LAVOURA CAFEEIRA E A SUA PARTICIPAÇÃO NA FORMAÇÃO DO SETOR INDUSTRIAL DA CIDADE DE SÃO PAULO

O crescimento da onda imigratória, em busca das terras paulistas, nada mais foi do que uma decorrência da cada vez maior expansão da lavoura cafeeira; por isso mesmo a contribuição do imigrante para o desenvolvimento da indústria em São Paulo resulta, em última análise, de uma influência indireta do rei café. (MATTOS, 1958, p. 11)

A partir da segunda metade do século XIX, passaram a vigorar no Brasil leis que visavam impor restrições ao trabalho escravo tais como: a Lei Eusébio de Queiroz (1850), Lei do Ventre Livre (1871) e Lei do Sexagenário (1885). Essas leis, de um modo geral, representaram sérios obstáculos aos latifundiários pois dificultavam a obtenção de novos escravos para o trabalho em suas lavouras; situação que acabaria sendo agravada após a abolição da escravatura em 1888.

A aquisição de braços livres, que venhão suprir os escravos, cujo numero diariamente diminue, e que dentro em pouco desaparecerá completamente do Brasil, constitue com certeza uma das questões de maior alcance e que se prende aos mais vitaes interesses do Império.

(Relatório do Presidente de Província Conselheiro Francisco Xavier Pinto Lima, apresentado em 1872 para entrega do cargo ao Dr. João Teodoro Xavier in: Revista Cordis, 2009/2010, p. 2)

Em contrapartida, a Lei de Terras (1850), regulamentada em 1854, tornava ilegal a ocupação de áreas devolutas por trabalhadores livres nacionais ou imigrantes por meio de outro título que não fosse o de compra. Tal lei, tinha como propósito limitar o acesso à propriedade da terra, impedindo o surgimento de pequenos proprietários, garantindo a mão de obra necessária aos grandes latifúndios. Porém, no caso de São Paulo, os trabalhadores livres existentes não tinham interesse em trabalhar nas lavouras cafeeiras, pois conheciam a relação de superexploração imposta pelos fazendeiros.

Associado a esses fatores, temos ainda o aumento da demanda pelo café no exterior observada a partir dos últimos anos do século XIX. Diante desse cenário, a solução encontrada pelos fazendeiros de café, notadamente do oeste paulista, para conseguir braços para as lavouras cafeeiras foi atrair mão de obra estrangeira, principalmente europeia. Desse modo, segundo Martins (1996), temos o seguinte:

No Brasil, o estabelecimento das novas relações de produção combinou-se com a imigração de trabalhadores europeus, como recurso não só para constituir a força de trabalho necessária à cultura do café, mas também como recurso para pôr no lugar do trabalhador cativo um trabalhador livre cuja herança não fosse a escravidão. Mais de um milhão e seiscentos mil imigrantes vieram para o país no espaço de pouco mais de 30 anos, entre 1881 e 1913, a maioria dos quais para trabalhar como colonos nas fazendas de café. (MARTINS, 1996, p. 22)

Entretanto, a escolha por imigrantes europeus não ocorreu por acaso. Em alguns países da Europa como a Alemanha e a Itália, o processo de industrialização, ocorrido entre os séculos XVIII e XIX, fez- se à custa da exploração do trabalho dos operários urbanos e da expulsão de um grande número de camponeses das regiões rurais. Esses trabalhadores rurais, impossibilitados de obter a subsistência por meio do cultivo da terra partiam para as cidades onde se submetiam ao regime de trabalho das fábricas ou aumentavam o número de desempregados, ficando assim suscetíveis a deixar seus países em busca de melhores condições de vida.

Por outro lado, no início do século XIX, o Brasil já havia tido uma experiência com imigrantes europeus no povoamento do Rio Grande do Sul e em Santa Catarina onde foram estabelecidas colônias ocupadas, sobretudo, por imigrantes alemães e portugueses. Porém, nesses casos, o objetivo não foi o trabalho na lavoura, mas a ocupação de áreas de valor estratégico do território, visando o desenvolvimento de alguns povoados, a partir da doação de lotes de terras aos colonos. Segundo Prado Jr. (1945), esse processo de fixação de colonos em pequenas propriedades agrupadas em núcleos consistia num sistema de colonização sendo, portanto, distinto daquele que se pretendia a partir de então:

A corrente demográfica que ora nos interessa será constituída de trabalhadores braçais de origem européia, cujo afluxo e fixação no país serão provocados e estimulados por uma política oficial e deliberada de povoamento, ou pela iniciativa privada de particulares interessados na obtenção de mão-de-obra.

É certo que se encontram no passado alguns exemplos deste tipo de povoamento; são, contudo, excepcionais. Empregou-se sobretudo para povoar e ocupar regiões de valor estratégico que a imigração espontânea deixava ao abandono; foi o caso de alguns setores fronteiriços da colônia que a metrópole desejava ver ocupados e assim defendidos contra a concorrência espanhola. É o que se deu em Santa Catarina e no Rio Grande do Sul. Empregaram-se aí sobretudo colonos naturais das ilhas dos Açores, concedendo-se-lhes facilidades para o transporte e o estabelecimento. (PRADO JR., 1945, p. 136)

Desse modo, os europeus que optaram pela imigração objetivando o trabalho na lavoura cafeeira eram camponeses empobrecidos, operários e artesãos que esperavam encontrar no Brasil o que na Europa estavam impossibilitados de obter: acesso à terra, bens materiais e condições dignas de vida. Para eles a imigração significava fugir da fome e do desemprego. Assim sendo, o imigrante europeu, desprovido de posses, dono apenas de sua força de trabalho e que acreditava, por força da intensa propaganda realizada pelo governo brasileiro na Europa, que o trabalho no Brasil significava a possibilidade de enriquecimento e segurança, era o trabalhador ideal na perspectiva capitalista dos fazendeiros paulistas à época.

Dessa forma, nas últimas décadas do século XIX, milhares de imigrantes (alemães, italianos, espanhóis, portugueses, entre outros) entraram no Brasil trazendo na bagagem apenas alguns objetos de uso pessoal e o sonho de construir uma vida melhor. Devemos considerar, ainda, que além da situação crítica relacionada a ocupação econômica de boa parte da população observada em alguns países europeus após a Revolução Industrial e da maciça propaganda brasileira de incentivo a imigração, sobretudo na Itália, a adoção de medidas restritivas impostas pelos Estados Unidos com relação a entrada de estrangeiros também contribuiu para que o Brasil conseguisse atrair um elevado número de imigrantes.

Nesse mesmo período, ocorreu o deslocamento das plantações de café do Vale do Paraíba, onde havia predomínio de mão de obra escrava, para o oeste paulista. Entretanto, a expansão das lavouras de café por esta região não poderia depender somente do trabalho escravo, já em evidente declínio. Desse modo, por meio da iniciativa particular de alguns fazendeiros, foram trazidas da Europa as primeiras famílias de imigrantes para trabalhar nos cafezais. Nesse sentido, coube ao Senador Vergueiro a introdução da primeira colônia de parceria em sua fazenda Ibicaba na região de Limeira, no interior de São Paulo. Assim, segundo Prado Jr. (1945), temos o seguinte:

O ideador do novo sistema será um grande proprietário de São Paulo, lavrador de café e figura prestigiosa na política do país: o Senador Nicolau de Campos Vergueiro. Introduziu ele na sua fazenda de Ibicaba, entre 1847 e 1857, 177 famílias de alemães, suíços, portugueses e belgas. O exemplo foi imitado por muitos outros lavradores de café da província de S. Paulo, e em menor escala noutros lugares. Os resultados do sistema foram, a princípio bons, e São Paulo chegou a contar cerca de 70 destas colônias.

Mas aos poucos foram-se evidenciando seus inconvenientes. (PRADO JR., 1945, p. 139)

De acordo com esse sistema, todas as despesas com a viagem, transporte até a fazenda e instalação do parceiro e de sua família corriam por conta do fazendeiro. Na verdade, isso representava apenas um adiantamento, pois assim que o colono começasse a produzir seriam cobradas todas as despesas com altas taxas de juros. Dessa forma, de acordo com Lima (1998), temos que:

O sistema de parceria consistiu na forma inicial de recrutamento da força de trabalho imigrante para as fazendas. Entretanto, a fim de repor o valor desembolsado com o pagamento inicial das despesas de viagem, os fazendeiros atrelavam ao contrato de parceria o compromisso de pagamento de dívidas pelas famílias recrutadas, o que logo tornou-se motivo de resistência política por parte dos imigrantes. (LIMA, 1998, p. 10-11)

Cada família recebia um determinado número de pés de café para cultivar e após a venda, descontando-se as despesas com a secagem, beneficiamento, impostos e transporte, os lucros eram repartidos entre o fazendeiro e o parceiro. Os parceiros reclamavam que os fazendeiros destinavam a eles cafezais pouco produtivos e localizados em terrenos de difícil acesso. Havia ainda inúmeras outras queixas por parte dos parceiros como, por exemplo, a cobrança de juros abusivos sobre as dívidas, a falta de liberdade religiosa e cultural, a adoção de pesos e medidas em favor dos fazendeiros, etc.

Em algumas fazendas mais antigas, sobretudo na região do Vale do Paraíba, os parceiros ainda tiveram contato com o trabalho escravo. De certo modo, essa convivência fazia com que os fazendeiros quase não fizessem distinção entre o parceiro e o escravo. Do ponto de vista do fazendeiro os dois pertenciam a ele, o escravo porque constituía em sua figura sua renda capitalizada e o parceiro porque tinha dívidas a serem pagas. Tanto foi assim que, nesses locais, não raro, as instalações destinadas aos parceiros como moradia eram, muitas vezes, casas de taipa ou de pau a pique, sem forro e com chão batido, em alguns casos, eles chegaram a ocupar até antigas senzalas. Assim, de acordo com Prado Jr. (1945):

Os proprietários, habituados a lidar exclusivamente com escravos, e que continuavam a conservar muitos deles trabalhando ao lado dos colonos, não tinham para com estes a consideração devida à sua qualidade de trabalhadores livres; os contratos de trabalho que os emigrantes assinavam antes de embarcar na Europa e desconhecendo ainda completamente o meio e as condições do país onde se engajavam, eram geralmente

redigidos em proveito exclusivo do empregador e não raro com acentuada má-fé. Além disto, a coexistência nas fazendas, lado a lado, de escravos que formavam a grande massa dos trabalhadores, e de europeus livres fazendo o mesmo serviço que eles, não podia ser muito atraente para estes últimos e representava uma fonte de constantes atritos e indisposições. (PRADO JR., 1945, p. 139)

Entretanto, esses trabalhadores também podiam desenvolver outras culturas para sua subsistência e comércio, porém metade dos lucros obtidos seria do fazendeiro. No período em que o parceiro não pudesse colher para seu sustento ele tinha que recorrer ao armazém da fazenda onde lhe eram cobrados preços abusivos pelos produtos. Com o passar dos anos o grau de endividamento dos parceiros era altíssimo e a dívida tornava-se muitas vezes impagável. Como não podiam deixar a fazenda enquanto não saldassem seus débitos muitos acabavam ficando presos aos fazendeiros praticamente como escravos. Assim, segundo Martins (1996):

O parceiro era onerado com várias despesas, a principal das quais era o pagamento do transporte e gastos de viagem dele e de toda a sua família, além da sua manutenção até os primeiros resultados do seu trabalho. Diversos procedimentos agravavam os débitos, como a manipulação das taxas cambiais, juros sobre adiantamentos, preços excessivos cobrados no armazém (em comparação com os preços das cidades próximas), além de vários abusos e restrições, que no caso específico de Ibicaba, logo levaram a uma rebelião. Esses recursos protelavam a remissão dos débitos dos colonos, protelando a servidão virtual em que se encontravam. (MARTINS, 1996, p. 63)

Dessa forma, as condições a que esses trabalhadores foram submetidos eram extremamente injustas e houve inúmeros conflitos entre fazendeiros e colonos. Por essas razões, países como a Itália, por exemplo, chegaram a proibir a imigração para o Brasil por um período. Assim, podemos dizer que, o sistema de parceria adotado como alternativa em substituição ao escravo na lavoura cafeeira, muito distante ainda de ser uma forma capitalista de emprego da força de trabalho, degenerou numa forma de servidão temporária e acabou fracassando.

Como solução para esses problemas, a partir de 1860, as fazendas de café foram abandonando o sistema de parceria e, na década de 1880, teve início o sistema de imigração subvencionada ou subsidiada. Ou seja, nesse sistema, os fazendeiros de café transferiam para o Estado as despesas com a vinda dos imigrantes ao Brasil, comprometendo-se somente em arcar com os gastos dos trabalhadores durante o seu primeiro ano de vida no país.

Em 1886, foi criada pelos fazendeiros paulistas a Sociedade Promotora de Imigração que, entre outras atividades, passou a administrar a Hospedaria dos Imigrantes, construída na cidade de São Paulo neste mesmo ano, com o objetivo de acolher os estrangeiros após sua chegada pelo Porto de Santos. Assim, para Furtado (2005):

O último decênio do século XIX criou-se uma situação excepcionalmente favorável à expansão da cultura do café no Brasil. Por um lado, a oferta não-brasileira atravessou uma etapa de dificuldades, sendo a produção asiática grandemente prejudicada por enfermidades, que praticamente destruíram os cafezais da ilha de Ceilão. Por outro lado, com a descentralização republicana o problema da imigração passou às mãos dos estados, sendo abordado de forma muito mais ampla pelo governo do Estado de São Paulo, vale dizer, pela própria classe dos fazendeiros de café. (FURTADO, 2005, p. 174)

Essa atitude resultou em contratos um pouco mais favoráveis aos imigrantes, que passaram a trabalhar por um salário fixo anual e outro variável, dependendo do volume de cada colheita, podendo também ficar com os lucros sobre a comercialização do excedente das outras culturas praticadas, as quais eram desenvolvidas visando sua subsistência e de sua família, o que significava ampliar as possibilidades de conquistar sua independência financeira no novo país. De acordo com Prado Jr. (1945), temos que:

Nesta fase que ora se inicia, a imigração no Brasil tomará um novo rumo. Abandona-se o sistema de parceria adotado anteriormente, e os trabalhadores serão fixados nas fazendas como simples assalariados; isto é, a sua remuneração deixará de ser feita com a divisão do produto, passando a realizar-se com o pagamento de salários. Obviavam-se com isto alguns dos principais inconvenientes do sistema anterior, fazendo desaparecer as dúvidas que sempre surgiam por ocasião da fixação das quotas que cabiam respectivamente ao empregador e ao empregado. Além disto, em vez de preceder à vinda do imigrante com contratos já assinados na Europa, o governo tomará o assunto a seu cargo, limitando-se a fazer a propaganda nos países emigratórios e pagando o transporte dos imigrantes até o Brasil. (PRADO JR., 1945, p. 140)

Além dos subsídios às passagens, outros dispositivos legais foram sendo criados pelo Estado, ao longo da década de 1880, com o objetivo de ampliar e regularizar os serviços de imigração, entre os quais podemos citar: a concessão de oito dias de hospedagem gratuita aos imigrantes na Hospedaria e o pagamento das passagens e dos fretes dos imigrantes nas estradas de ferro até seu destino nas fazendas de café.

Foto 1 - Estrangeiros no pátio da Hospedaria dos Imigrantes, aguardando encaminhamento a postos de trabalho, c.1910



Fonte: HALL (2004)

Devido a adoção dessas políticas, os fazendeiros paulistas conseguiram atrair um número de trabalhadores sempre superior às suas reais necessidades, o que, ao mesmo tempo, possibilitava a manutenção de baixos salários. Por sua vez, os imigrantes, estando desimpedidos das dívidas, que no sistema anterior eram contraídas com os fazendeiros ainda no exterior, podiam escolher livremente a fazenda na qual iriam trabalhar. Os contratos entre imigrantes e fazendeiros eram firmados na própria Hospedaria que, na prática, acabou se tornando um verdadeiro mercado de trabalho.

Assim, a adoção dessa nova política imigratória pelo Estado de São Paulo em substituição ao sistema de parceria proporcionou o surgimento de um novo regime de trabalho no campo conhecido como colonato. Desse modo, segundo Lima (1998):

Visando substituir o sistema de parceria, que a partir de então se mostrava ineficiente e configurava-se a origem dos principais conflitos no campo, os proprietários fundiários iniciaram a formação de colônias particulares, nas quais combinava-se o pagamento fixo pelos tratos culturais ao pagamento variável pelas tarefas de colheita, medida que, senão respondia ao objetivo dos imigrantes de livrarem-se das dívidas contraídas a chegada ao país, ao menos indicava-lhes uma possibilidade – ainda que remota – de pagamento, com a utilização do recurso que pudesse ser acumulado em

virtude do bom desempenho nas tarefas com remuneração variável. (LIMA, 1998, p. 11)

No regime de colonato a família de colonos recebia um pagamento fixo pelo trato da parte do cafezal a seu cargo, tendo que fazer de 5 a 6 carpas por ano. Por ocasião da colheita, recebia uma quantia determinada por alqueire de café colhido, o que representava uma importância variável a cada ano, dependendo da produtividade do cafezal. Tal critério não removeu a questão da liberdade do colono, ainda sujeito ao pagamento de débitos, juros e multas. Sua melhor aceitação em relação ao regime de parceria deveu-se à melhoria nos ganhos do colono, acelerando a remissão dos débitos e tornando viável a independência econômica do trabalhador. (MARTINS, 1996)

Foto 2 - Imigrantes trabalhando na lavoura cafeeira



Fonte: <http://www.saopaulo.sp.gov.br/spnoticias/lefotos.php?id=10383>

Ainda nesse sentido, destacamos que, para Martins (1996), o regime de colonato não pode ser definido como um regime de trabalho assalariado, já que o salário em dinheiro é, no processo capitalista de produção, a única forma de remuneração da força de trabalho. Isso porque o colonato se caracterizou pela combinação de três elementos: um pagamento fixo pelo trato do cafezal, um pagamento proporcional pela quantidade de café colhido e produção direta de

alimentos como meios de vida e como excedentes comercializáveis pelo próprio trabalhador. Além do que o colono não era um trabalhador individual, mas sim um trabalhador familiar. E salienta: “É, porém, a produção direta dos meios de vida com base no trabalho familiar que impossibilita definir essas relações como relações capitalistas de produção” (MARTINS, 1996, p.19)

Porém, para Prado Jr. (1945), com o fim da escravidão e após abandonado o sistema de parceria na produção cafeeira tem início uma nova fase onde os trabalhadores eram assalariados. Definindo o autor da seguinte maneira:

Em matéria de organização, a lavoura cafeeira seguiu os moldes tradicionais e clássicos da agricultura do país: a exploração em larga escala, tipo "plantação" (a plantation dos economistas ingleses), fundada na grande propriedade monocultural trabalhada por escravos negros, substituídos mais tarde,..., por trabalhadores assalariados. (PRADO JR., 1945, p. 120)

Ao que complementa e já tendo sido citado anteriormente:

Nesta fase que ora se inicia, a imigração no Brasil tomará um novo rumo. Abandona-se o sistema de parceria adotado anteriormente, e os trabalhadores serão fixados nas fazendas como simples assalariados; isto é, a sua remuneração deixará de ser feita com a divisão do produto, passando a realizar-se com o pagamento de salários. (PRADO JR., 1945, p. 140)

Do mesmo modo, de acordo com Furtado (2005), a substituição da mão de obra escrava nas lavouras cafeeiras se deu por meio da introdução do trabalhador assalariado. Assim, segundo o referido autor, temos o seguinte:

Observada em conjunto, a nova economia cafeeira baseada no trabalho assalariado apresenta certas similaridades com a antiga economia escravista: está constituída por uma multiplicidade de unidades produtoras que se ligam intimamente às correntes do comércio exterior. Todavia, se nos fixamos mais de perto no mecanismo dessas unidades, vemos que são profundas as diferenças. (FURTADO, 2005, p. 152)

De qualquer modo, essas mudanças no regime de trabalho, motivadas pela expansão das lavouras cafeeiras, resultaram na elevação do número de imigrantes no Estado de São Paulo, nas décadas finais do século XIX, representando o maior fluxo de entrada de estrangeiros no Brasil até os dias atuais. Estava, dessa forma, resolvido o problema de oferta de mão de obra para a lavoura cafeeira. Dessa época em diante o fluxo imigratório se manteria positivo durante os primeiros anos do século XX, apesar de algumas oscilações, mesmo sem a intervenção da Sociedade

Promotora de Imigração, extinta em 1895. Assim, para Furtado (2005), temos o seguinte:

Estavam, portanto, lançadas as bases para a formação da grande corrente imigratória que tornaria possível a expansão da produção cafeeira no Estado de São Paulo. O número de imigrantes europeus que entram nesse estado sobe de 13 mil, nos anos 70, para 184 mil no decênio seguinte e 609 mil no último decênio do século. O total para o último quartel do século XIX foi 803 mil, sendo 577 mil provenientes da Itália. (FURTADO, 2005, p. 130)

Podemos dizer, ainda, que essa transformação na relação de trabalho, onde o colono passou a condição de assalariado, aliada a diversificação no plantio traduziu-se na formação de renda por parte dos colonos. Tal fato foi muito importante pois marcou o início da formação de um mercado consumidor interno, servindo de estímulo ao desenvolvimento do setor industrial. De acordo com Mattos (1958), temos o seguinte:

...transformou-se ainda o café em fator do enriquecimento da população, contribuindo para a elevação do padrão de vida do homem rural e das populações urbanas, como possibilitando o acúmulo de capitais que haveriam de movimentar os primeiros surtos de nossa indústria. (MATTOS, 1958, p.10)

Nos últimos anos do século XIX, deram entrada em São Paulo, pelo do Porto de Santos, imigrantes de inúmeras nacionalidades, dentre os quais: italianos, portugueses, espanhóis, alemães, austriacos, russos, japoneses, sírios libaneses, além de outras nacionalidades e grupos étnicos de menor expressão numérica como suíços, húngaros, poloneses, tchecos, judeus. A grande maioria, originária de regiões rurais de seus países, destinou-se, inicialmente, ao trabalho nas lavouras de café do interior paulista.

A tabela 4, a seguir, indica como foi acentuado o fluxo imigratório para São Paulo após a abolição dos escravos em 1888 e nos primeiros anos da República:

Tabela 4 - Fluxo Imigratório

<b>Anos</b>	<b>Imigrantes Entrados</b>
1836-85	64.965
1886-87	42.648
1888	92.086
1890-94	219.780
1895-99	415.296

Fonte: MATTOS (1958) p.12

Porém, com o passar dos anos, mesmo após a imigração subvencionada, alguns imigrantes iriam se mostrar descontentes com as condições precárias da vida junto as fazendas no interior e passariam a buscar melhores oportunidades na cidade de São Paulo que se modernizava a partir da dinâmica economia cafeeira, passando a ser chamada por Petrone (1955) e Mattos (1958) de “a capital dos fazendeiros” ou “a capital do café”. Esses imigrantes passariam a buscar trabalho nas fábricas ou em outras atividades urbanas.

Para termos uma ideia da magnitude do processo imigratório ora iniciado, estima-se que, entre os anos de 1889 a 1930, mais de 2 milhões de imigrantes tenham entrado por São Paulo, sendo quase a metade subvencionados. Esse intenso fluxo imigratório que abasteceu as fazendas de café com trabalhadores, ao mesmo tempo, dinamizou o crescimento da população da capital de tal modo que constituiu um dos maiores polos de atração de imigrantes nas Américas.

De acordo com Hall, no fim do século XIX e no começo do século XX, São Paulo era uma das maiores cidades de imigração do mundo. Em 1893, os estrangeiros já formavam a maioria da população na capital, totalizando 54,6%. Em 1920, após vários anos de imigração reduzida, a porcentagem de estrangeiros na cidade ainda atingiu 35%, igual a Nova York na época, embora possivelmente menor do que a percentagem em Buenos Aires (49% de estrangeiros em 1914). Ainda naquele ano, entre a população acima de quinze anos, os estrangeiros na capital (188.045) eram mais numerosos do que os brasileiros (186.077) e, em 1934, quando os imigrantes formavam 28% da população total, o recenseamento revelou um dado impressionante: 67% dos paulistanos eram ou estrangeiros ou filhos de estrangeiros. (HALL, 2004)

A população que se formava na cidade, além de constituir mão de obra para a incipiente indústria paulistana, apesar de muito poucos possuírem experiência neste setor, proporcionou, ainda, o aparecimento de empregos urbanos assalariados e outras fontes de renda como artesanato, fábricas de fundo de quintal e o surgimento de profissões liberais. Esses estrangeiros, de diferentes culturas, possuíam também distintos hábitos de consumo o que favoreceu o fluxo de produtos manufaturados e o consequente desenvolvimento das indústrias.

Em 1901, além da indústria artesanal, já se encontrava bastante difundida na capital a pequena indústria e havia 108 fábricas em atividade, em sua maioria pertencentes a imigrantes italianos, alemães e suíços. Neste mesmo ano, a fábrica de tecidos Anhaia, de propriedade de Antônio Proost Rodovalho, contava com 310 operários, dos quais 301 eram estrangeiros, em sua maioria, italianos.

Na capital paulista, os estrangeiros envolveram-se em quase todos os tipos de atividades industriais e em alguns setores, como ótica, gráfica e construção civil, foram os primeiros a explorá-las. No caso das indústrias de móveis, alimentos, chapéus e tecidos, embora não sendo os pioneiros, logo ocuparam posição de destaque, o que se observaria por muitos anos.

A tabela 5, a seguir, demonstra a distribuição da propriedade das empresas fabris na cidade de São Paulo em 1901:

Tabela 5 - Indústrias de Proprietários Brasileiros e Estrangeiros

Tipos de Indústria	Proprietários	
	Brasileiros	Estrangeiros
1. Têxteis	4	6
2. Alimentação	6	16
3. Artigos de Vestuário	8	10
4. Metalurgias e Mecânicas	7	6
5. Gráficas	—	6
6. Químicas e Farmacêuticas	6	6
7. Vidros e Cristais	1	2
8. Diversas	6	18
	38	70

Fonte: MATTOS, (1958) p.13

Dentre os vários grupos de imigrantes que chegaram a São Paulo, mas sobretudo na capital paulista, sem dúvida alguma, o de maior destaque foi elemento italiano. Tal fato decorre da grande influência exercida na formação dos hábitos e costumes da população, pela capacidade empreendedora, pela facilidade de integração e assimilação à comunidade brasileira e, ainda, pelo estilo atribuído às construções, algumas delas podendo ser observadas na cidade até hoje em bairros como a Mooca, Bela Vista e na região central.

No início do século XX, os italianos chegaram a representar mais de 50% da população paulistana, fazendo de São Paulo uma das maiores cidades italianas do

mundo até 1940, quando foram superados pelos portugueses. Assim, de acordo com Araujo Filho (1958) , temos o seguinte:

Com efeito, de todos os elementos alienígenas foi o italiano o que marcou mais fortemente a população paulistana, através de sua contribuição étnico cultural. Pelo seu número, pela sua tenacidade no trabalho, pelo seu espírito criador e econômico, pela tradição agroindustrial que para aqui trouxe, enfim, pela férrea vontade de progredir e subir na escala social, o italiano marcou de maneira indelével a população paulistana, deu vida e valor ao ainda mal caracterizado parque industrial da cidade e acabou por exercer sua influência na própria estrutura da metrópole, através do estilo arquitetônico e da fisionomia característica de certos bairros, onde os tipos humanos e o linguajar patenteavam essa poderosa influência. (ARAUJO FILHO, 1958, p. 198-199)

Durante as primeiras décadas do século XX inúmeras atividades industriais foram desenvolvidas por italianos na cidade de São Paulo. Embora na maioria dos casos não tenham originado grandes empreendimentos essas iniciativas, em seu conjunto, também merecem especial destaque pela contribuição que trouxeram ao processo de industrialização da cidade.

Estamos falando de um sem número de oficinas e fábricas modestas que se valiam de escassos recursos e do trabalho exercido individualmente ou por um grupo familiar em dependências improvisadas, barracões, fundos de quintal, quando não num porão ou num cômodo de uma casa de cortiço ou da própria habitação. Dentre as atividades desenvolvidas pelo imigrante italiano podemos citar as seguintes: serralheiros, ferreiros, seleiros, fabricantes de móveis, marceneiros, oleiros, fabricantes de doces, carpinteiros, latoeiros, fabricantes de massas alimentícias, extratores de areia, alfaiates, fabricantes de cerveja, litógrafos, fabricantes de calçados, tipógrafos, confeiteiros, padeiros, fabricantes de sabão, chapeleiros, fabricantes de instrumentos musicais, ceramistas, marmoristas, torrefadores de café, produtores de vinho, refinadores de açúcar, proprietários de serrarias, etc. (VIEIRA, 2002)

Essas atividades trouxeram diversidade a nascente indústria paulistana e podiam ser verificadas por todos os lugares em que se localizou o imigrante italiano. Cabe dizer, ainda, que, os italianos não foram os únicos imigrantes a desenvolver esse tipo de iniciativa na cidade, mas sua presença representou um novo e definitivo impulso a atividade industrial. Aos italianos também podemos atribuir o sindicalismo e a participação ativa nos primeiros movimentos de luta da classe operária na cidade.

Cabe dizer, ainda, que o fato dos italianos terem constituído um dos maiores contingentes de imigrantes da cidade também se deveu ao fato de que a Itália estava enfrentando um longo período de crise política devido ao processo de Unificação do país. Tal situação era agravada pelo desenvolvimento do capitalismo no campo, dificultando a propriedade da terra e, ainda, pelo crescimento industrial do Norte, provocando a falência de pequenas indústrias e manufaturas do Sul. Esses fatores funcionaram como força de expulsão a milhares de italianos que tentavam escapar da fome e do desemprego.

Segundo Ribeiro, a grande contribuição dos imigrantes ao desenvolvimento industrial foi, sem dúvida, como força de trabalho e como consumidores de bens manufaturados, o que não significa que sua participação tenha se restringido a essas funções. Devido ao dinamismo da sociedade paulista, muitos imigrantes com recursos encontraram oportunidades para estabelecer seus próprios negócios. (RIBEIRO, 2002)

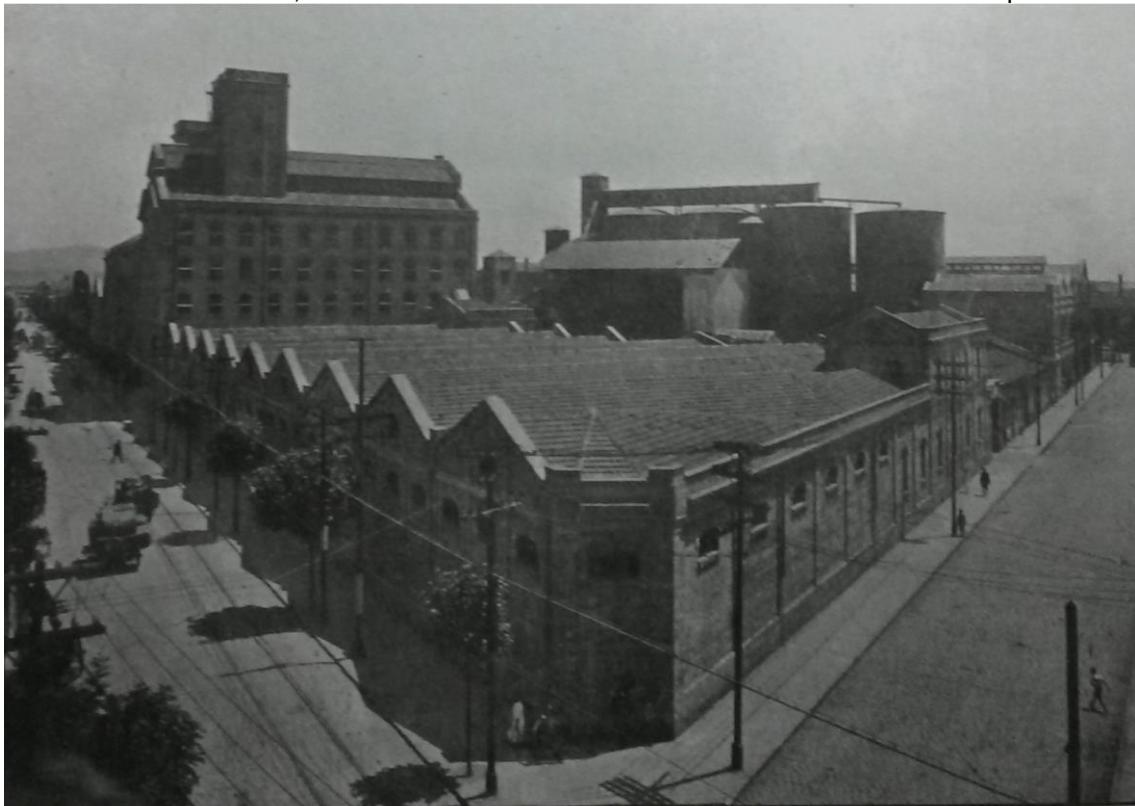
Desse modo, houve imigrantes que chegaram a São Paulo e puderam investir em comércios e pequenas indústrias. Alguns destes seriam muito bem-sucedidos em seus negócios chegando a fundar várias indústrias, acumulando grande fortuna, como é o caso de Francisco Matarazzo.

De acordo com Carone, Francisco Matarazzo chegou ao Brasil em 1881, instalando-se em Sorocaba, cidade próspera à época pelo cultivo de algodão. Inicialmente, se dedicou a distribuição de banha de porco para várias cidades do interior. Percebendo que o consumo do produto era grande e que o mesmo era importado dos Estados Unidos, motivou-se a fabricá-lo juntamente com seus irmãos. Em 1890, foi criada a Sociedade Matarazzo e Irmãos, na qual Francisco Matarazzo participou com as fábricas de banha de Sorocaba e de Capão Bonito. Seu irmão, Giuseppe, ficou responsável pela produção de banha em Porto Alegre e Luigi, o terceiro dos irmãos, cuidava do armazém-depósito na capital. No final do século XIX, transferiram-se para São Paulo e a partir desse momento os negócios passaram a ser dirigidos pela Companhia Matarazzo S.A. (CARONE, 2001)

O avanço no setor industrial se deu por ocasião da implantação do Moinho Matarazzo. Aproveitando-se da conjuntura, marcada pela guerra hispano-americana, percebeu que seria o momento de produzir farinha de trigo no Brasil, não mais

importando dos Estados Unidos. Auxiliado por capitais ingleses, adquiriu em Manchester os equipamentos necessários e em março de 1900 foi inaugurado, no Brás, o primeiro moinho de trigo. Dois anos após, foi montada a Fiação e Tecelagem Mariângela, destinada ao fabrico de sacos destinados ao enfardamento da farinha de trigo produzida no moinho. Em 1911, Matarazzo ampliou seu patrimônio constituindo as Indústrias Reunidas Francisco Matarazzo S.A., cujo escritório central era localizado na rua Direita, 15. No momento de sua fundação, a nova sociedade contava com o seguinte patrimônio: Fiação e Tecelagem Mariângela, Moinho Matarazzo, fábrica de banha em Itapetininga, depósitos, armazéns, cocheiras e o escritório central. (CARONE, 2001)

Foto 3 - Moinho Matarazzo, localizado no bairro do Brás. A maior unidade industrial do país em 1900



Fonte: CARONE (2001)

Foto 4 - Bairro do Brás, no início do século XX, com o Moinho Matarazzo ao fundo



Fonte: <http://slideplayer.com.br/slide/369892/>

A tabela 6, a seguir, demonstra as indústrias situadas na cidade de São Paulo que faziam parte do complexo industrial fundado pelos Matarazzo.

Tabela 6 - S.A. Indústrias Reunidas Francisco Matarazzo

Nome/Atividade	Local	Produção diária	Maquinaria
Moinho Matarazzo	São Paulo	6000 sacas de farinha + 2500 de farelo	
Tecelagem Mariângela	São Paulo		2500 teares, 75000 fusos
Tecelagem Belenzinho	São Paulo		1200 teares, 36000 fusos
Fábrica de Ref. de Óleo Sol Levante	São Paulo	70000 kg de óleo de cozinha, 45000 kg de sal	
Feculíaria e Amideira	São Paulo	5000 kg de amido de arroz, 5000 kg de féculas, 2000 kg de dextrina, 3000 kg de glucose	
Fábrica de Glucose	São Paulo	Litografia e estamparia em latas, alumínio etc. Fabrica latas para conservas	
Fábrica de Licores	São Paulo	250 cx. De licores	
Refinaria de Açúcar Água Branca	São Paulo	1200 sacas	
Refinaria de Sal	São Paulo	150 t	
Serraria	São Paulo	50 m3	
Fábrica de Pregos	São Paulo	150 caixas	
Beneficiamento de Arroz	São Paulo	1200 sacos	
Refinaria de Banha	São Paulo	400 caixas	
Fábrica de Cartuchos Tatuapé	São Paulo		

Outras atividades: Armazéns Gerais Matarazzo – Água Branca e Mooca

Fonte: CARONE, 2001. Adaptado por: Endrigo Neves Gonçalves

O caso dos Matarazzo na formação industrial paulistana constitui um exemplo clássico na medida em que se aproveitando das circunstâncias favoráveis da ocasião, como por exemplo, o crescente mercado interno, a oferta de mão de obra, as facilidades com os transportes herdadas da economia cafeeira, a conjuntura internacional com as crises políticas de alguns países europeus e a Primeira Guerra Mundial, provocando, por vezes, a interrupção no fornecimento de alguns produtos manufaturados.

Dessa maneira, conseguiu formar um verdadeiro complexo industrial com ramos distintos e complementares de modo a usufruir de certa autonomia, uma vez que produzia quase tudo o que necessitava. Essa tendência também pôde ser observada nas iniciativas de outros importantes industriais da cidade de São Paulo. Assim, segundo Mamigonian (1976):

A formação do Grupo de Indústrias Reunidas Francisco Matarazzo é um exemplo marcante deste processo. Fundada na cidade de São Paulo em 1899, o moinho Matarazzo começa suas atividades em 1900 com capital proveniente do banco inglês British Bank of South América. Utiliza máquinas britânicas e tem acesso aos mercados através da ferrovia que chega ao Porto de Santos. Aos poucos se transforma em uma grande fábrica de farinha e surge a necessidade de ensacamento do produto, o que leva a fundação da fábrica Mariangela (1904). Com a necessidade de encaixotamento, estabelecem-se as serrarias. A diversificação das atividades se expande, até serem criadas as fábricas de óleo de caroço de algodão, de sabão e artigos de toilette. Outros italianos e sírio libaneses acompanham as atividades de Matarazzo, porém em menor escala. Constroem grandes grupos industriais partindo de indústrias básicas evoluindo até a instalação de fábricas para produção auxiliar, de acordo com a disponibilidade de recursos e suas próprias capacidades. Em 1910, é fundada a fábrica de papel e papelão Klabin em São Paulo. Anos mais tarde, o grupo Klabin se consolida como um dos maiores conglomerados do ramo de papel e celulose do Brasil. (MAMIGONIAN, 1976 *apud* BARROS, 2011, p. 46)

Ao que Mattos (1958) complementa:

As indústrias e atividades correlatas criadas por Francisco Matarazzo "rasgaram novas avenidas ao industrialismo brasileiro e entreabriram novas janelas ao edifício outrora acanhado e abafado do nosso incipiente industrialismo" - conforme as palavras de Roberto Simonsen. Suas fábricas ocupam uma área de dois milhões de m<sup>2</sup> e dão trabalho a 28.500 operários, 2.700 funcionários e mil técnicos. O capital aplicado pelos diversos membros da família Matarazzo eleva-se a 2.870 milhões de cruzeiros. (MATTOS, 1958, p.15)

Dessa forma, é possível dizer que, o desenvolvimento industrial de São Paulo em seus primórdios, sobretudo de sua capital, esteve diretamente associado a figura do imigrante que se empenhou em atribuir uma nova função à cidade: a função

industrial. Para essa transformação devemos destacar a importância que tiveram todos os impulsos industriais desde os mais modestos realizados em pequenas fábricas ou até mesmo em fundo de quintais como aqueles que definitivamente passaram a caracterizar a cidade pela imponência de suas instalações e chaminés.

É certo que houve muitas histórias que terminaram em fracasso e reemigrarão, porém, alguns nomes representam a vitória dos imigrantes em São Paulo e, consequentemente no Brasil. Nesse sentido, além do exemplo de Francisco Matarazzo, citado anteriormente, podemos ainda acrescentar os seguintes industriais: Antônio Proost Rodovalho, os irmãos Jafet, Jorge Street, Roberto Simonsen, Rodolfo Crespi, Antônio Pereira Ignácio e Morvan Dias de Figueiredo, entre outros – “nomes expressivos por si mesmos” Mattos (1958), e que contribuíram para a transformação da cidade sendo pioneiros no desenvolvimento de diversos ramos no parque industrial paulistano.

A partir da década de 1920 ocorre um declínio no fluxo imigratório para o Brasil. Tal processo esteve associado ao crescimento das migrações internas na Europa, aos efeitos da Crise de 1929 na economia e às limitações impostas pelo governo brasileiro, a partir de 1930, como forma de disciplinar a entrada desordenada de estrangeiros com o objetivo de diminuir o desemprego nas cidades.

Desse modo, podemos dizer que, o avanço das lavouras de café pelo interior paulista foi sustentado pela força de trabalho do imigrante e que esse processo está associado ao surgimento do trabalho assalariado. Tal fato, possibilitou o início da formação de um mercado interno, servindo de incentivo à produção industrial. Essas transformações tiveram reflexo na cidade que ao se modernizar, recebia um grande número de estrangeiros atraídos pelas oportunidades que vinham na esteira da economia cafeeira. Assim, alguns aspectos relativos a urbanização da cidade de São Paulo, como a origem dos primeiros bairros operários e núcleos industriais, também podem ser atribuídos à presença do imigrante, quer como mão de obra para a nascente indústria paulistana ou como empreendedores de diversos ramos industriais.

## 3

## A ESTRADA DE FERRO FAVORECEU O SURGIMENTO DA INDÚSTRIA NA CIDADE DE SÃO PAULO

O surgimento das ferrovias no Brasil e, principalmente, a sua acentuada expansão quando associada ao vertiginoso processo de acumulação de capitais do complexo cafeeiro paulista, ocorrido em fins do século XIX, despertou o interesse de muitos estudiosos. Dentre eles, Carone (2001), afirma o seguinte:

A relação entre estrada de ferro e desenvolvimento econômico é uma questão controvertida que nos leva a indagar - como no caso do ovo e da galinha - qual fator impulsionou o progresso, se a estrada de ferro ou o café. Os dois estão interligados, mas, se não fosse a estrada de ferro, a expansão cafeeira não teria ocorrido da forma como se deu. (CARONE, 2001, p. 12)

Desse modo, após examinarmos alguns textos de autores que trataram da temática café-ferrovia, (Langenbuch, 1971), (Matos, 1981) e (Silva, 1976), notamos que a contribuição trazida pelas estradas de ferro vai muito além de viabilizar o processo de escoamento da produção de café do interior paulista rumo ao Porto de Santos e, por consequência, a própria economia cafeeira. Ela também foi fundamental para a implantação das primeiras indústrias na cidade de São Paulo.

Ainda com base na literatura consultada, iremos apontar, no decorrer deste capítulo, outros elementos que entendemos ter relação direta com a fase inicial da industrialização e que foram estimulados pelas ferrovias.

Cumpre ressaltar que, até a chegada da ferrovia no Estado de São Paulo, o transporte terrestre de mercadorias se processava no lombo dos muares em caminhos rústicos ou por estradas simples, valendo-se dos serviços dos tropeiros, num processo longo e dispendioso. Assim, segundo Langenbuch (1971):

O sistema de transporte existente nos arredores de São Paulo era o mesmo que caracterizava o restante da província e grande parte do Brasil até o advento da ferrovia. O essencial da circulação era feita por estradas ou caminhos, através de tropas de burro e, secundariamente, por cavalos, que serviam de montaria a pessoas mais exigentes, além de carros de boi. (LANGENBUCH, 1971, p. 25-26)

Não é exagero afirmar que as ferrovias paulistas surgiram e se desenvolveram em função da ampliação da zona de produção cafeeira, que adentrando o território, cada vez mais, em direção ao oeste paulista, viu-se obrigada

a empreender um meio de transporte que dispusesse de grande capacidade de carga, que fosse veloz e que pudesse cruzar grandes distâncias, sem, contudo, inviabilizar os custos com a produção. Desse modo, de acordo com Carone (2001):

Podemos indagar: sem transporte moderno, não seria o caso de o fruto do café ver-se impossibilitado de ser transportado, na medida em que a distância entre o interior e o litoral poderia representar fator proibitivo à aventura? E do ponto de vista financeiro e material, seria viável essa aventura? (CARONE, 2001, p. 12)

## Mapa 1 – Oeste Paulista



Fonte: Dean, 1977.

Em 31 de outubro de 1835, foi assinada pelo Regente Feijó, a Lei nº 101 que estabelecia diversos privilégios e benefícios aos investidores que tivessem interesse em construir uma ferrovia que ligasse o Rio de Janeiro às capitais da Bahia, Minas Gerais e do Rio Grande do Sul. Infelizmente, não houve efeito prático dessa lei, pois os investidores não consideraram satisfatórias as perspectivas de lucro oferecidas. Porém, apesar disso, essa lei representou a primeira iniciativa concreta visando a construção de uma ferrovia no Brasil. De acordo, com Stefani (2007) temos o seguinte:

Devido a este rápido crescimento do comércio de café e às dificuldades que os caminhos existentes impunham ao modelo agro-exportador, desde as primeiras décadas do século XIX, o governo imperial mostrava interesse na construção de uma rede ferroviária. Havia tanto interesses econômicos, de escoamento de nossa produção agrícola, quanto estratégicos, de defesa de nossas fronteiras. No entanto, a situação financeira do país se encontrava comprometida pela dívida externa. ...dessa forma, a participação do governo na implantação das ferrovias limitou-se aos incentivos. O capital teria que vir da iniciativa privada. (STEFANI, 2007, p. 35)

Entretanto, salientamos que as ações que deram início a implantação ferroviária no país e no Estado de São Paulo constituem página relevante da nossa história, pois das tentativas iniciais até a entrada em operação da primeira estrada de ferro no Brasil, a E. F. D. Pedro II, em 1854, muito teve de ser feito no sentido de vencer a desconfiança de muitos sobre novo tipo de transporte, como também de continuar a garantir incentivos e rendimentos aos investidores. Atitudes, em parte, compreensíveis, quando levamos em consideração que as primeiras ferrovias haviam sido instaladas na Europa fazia apenas 50 anos.

Outro fator que, indiretamente, contou em favor dos esforços para a implantação das ferrovias no país foi a extinção do tráfico de escravos, em 1850, pela Lei Euzébio de Queiroz, que acabou por liberar grandes quantias de capital para serem investidos em outras atividades, sendo a estrada de ferro uma das opções.

Contudo, apenas em 1852, através da Lei nº 641, é que foram colocadas as bases definitivas para a construção de estradas de ferro em qualquer parte do país. Tal lei, datada de 26 de junho de 1852, concedia uma série de benefícios aos investidores, nacionais ou estrangeiros, interessados em construir e explorar ferrovias, sendo os principais: isenção de direitos de entrada para o material a ser

utilizado na construção da estrada; lei especial de expropriação das terras necessárias para a estrada; uso gratuito de madeiras localizadas em terrenos públicos, instalação de colonos estrangeiros à margem da estrada e, por fim, o artigo mais importante, a garantia de juros.

Portanto, a nova lei de 1852, incorporou e ampliou os benefícios da “Lei Feijó” de 1835, pois além de assegurar a garantia de lucro de 5% pelo governo federal (e mais 2% pelo estadual, no caso de São Paulo) aos investidores também foi, ao nosso ver, mais uma vez, favorável ao estabelecimento das ferrovias ao vedar a utilização de mão de obra escrava e, também, ao propor isenção do Serviço Militar aos trabalhadores nacionais. Desse modo, o Estado mostrava-se disposto a fomentar a economia implementando a sua infraestrutura através da construção das ferrovias estimulando o uso de mão de obra assalariada.

Com a entrada em vigor dessa lei, ocorreu um aumento no número de estradas de ferro, que, por sua vez, passaram a ser construídas em diversas regiões do país. Contudo, apesar da concessão dos novos incentivos e garantias pelo governo, não houve lucro por parte dos investidores que empreenderam esforços na construção de ferrovias em outras regiões. Tal fato pode ser comprovado pelos dados apontados por Cano (1975), ao afirmar que, em 1907, um total de 45% da rede ferroviária brasileira já havia passado aos domínios do governo federal.

Diferente, porém, foi a trajetória das ferrovias paulistas, pois, ainda, segundo Cano (1975):

Ao contrário do que ocorreu com a maior parte das ferrovias nas demais regiões brasileiras, as implantadas em São Paulo tiveram um padrão de eficiência contribuindo poderosamente para a expansão do processo de acumulação do complexo. (CANO, 1975, p. 36)

A construção das ferrovias em São Paulo teve início após a primeira metade do século XIX e resultou numa verdadeira rede de captação do café, atravessando as escarpas da Serra do Mar, em direção ao Porto de Santos.

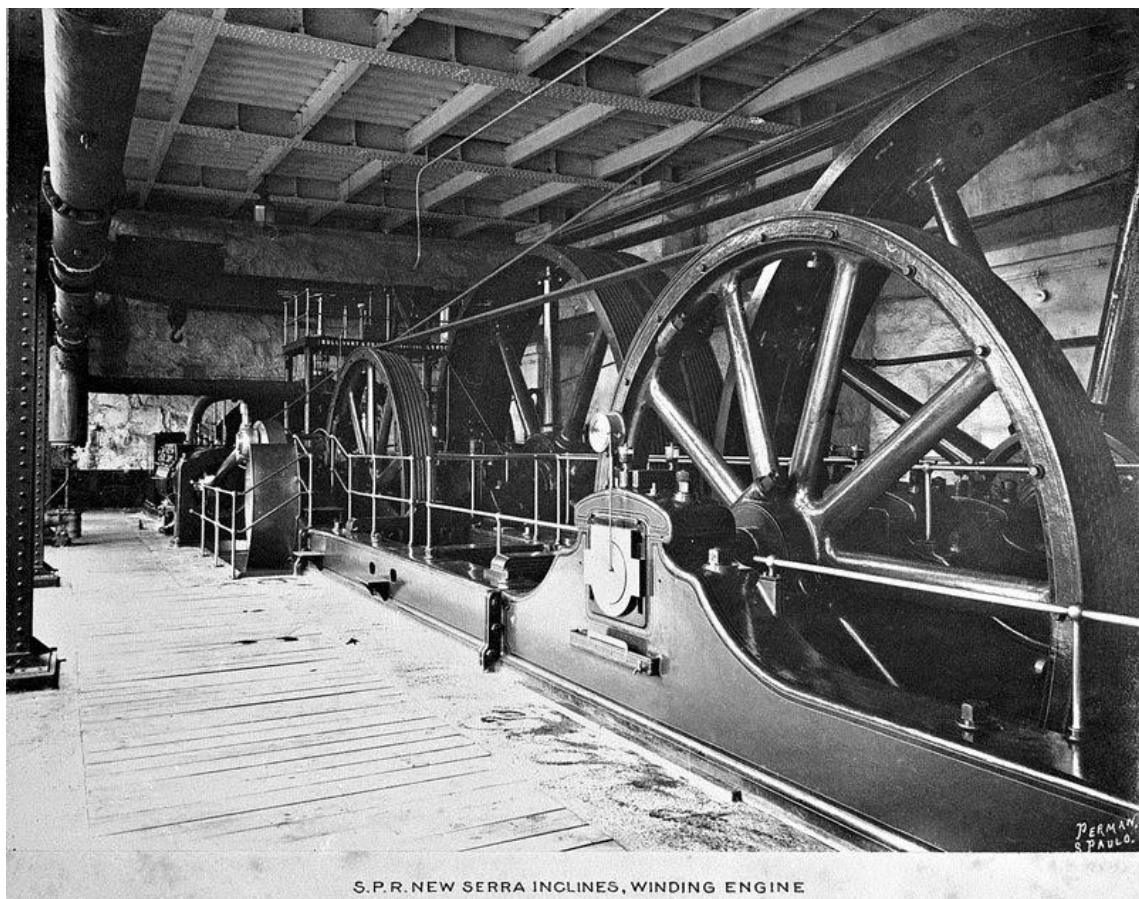
Assim, em 1860, implantada com capital inglês, surge a São Paulo Railway Company marcando o início da construção da Estrada de Ferro Santos - São Paulo - Jundiaí, que se tornaria fundamental para o escoamento da produção cafeeira no território paulista, uma vez que permitia a interligação do planalto com o litoral. A

Companhia teve como organizadores o Marquês de Monte Alegre, Conselheiro José Antônio Pimenta Bueno, depois Marquês de São Vicente, e o Barão de Mauá.

No seu primeiro trecho, a linha partia da estação de Santos tendo como destino os pés da Serra de Cubatão. A dificuldade causada pelo relevo íngreme foi solucionada pela adoção de um engenhoso mecanismo de planos inclinados, chamado sistema “funicular”, dividido em quatro seções, utilizando-se de vagões contrapeso ligados entre si por cabos de aço, com inclinação de aproximadamente 800m, totalizando 8 km entre o começo do primeiro e a extremidade do último plano inclinado. Pela primeira vez, São Paulo abria-se para o mundo de maneira ampla. Dessa forma, segundo Carone (2001):

Com o mecanismo instalado para vencer por etapas a serra e a construção de imensos viadutos de aço, que superaram as dificuldades das grotas, a estrada liga o litoral ao Planalto de maneira segura e permanente. (CARONE, 2001, p. 29)

Foto 5 – Sistema Funicular



Fonte: <http://amigosdacptm.blogspot.com.br/2011/04/atravessando-serra-do-mar-o-sistema.html>

Em 16 de fevereiro de 1867, foi inaugurada a linha de Santos a Jundiaí, a segunda ferrovia do país. A São Paulo Railway Company, conhecida como a “Inglesa” e depois denominada Estrada de Ferro Santos-Jundiaí, possuindo 139 km, constituiu o primeiro passo para o desenvolvimento ferroviário de São Paulo.

Foto 6 – Construção da Estrada de Ferro São Paulo Railway



Fonte: <http://amigosdacptm.blogspot.com.br/2011/04/atravessando-serra-do-mar-o-sistema.html>

Outras ferrovias paulistas construídas por fazendeiros de café, entre 1870 e 1895, beneficiando-se dos incentivos concedidos pelo governo, também tiveram importante papel na configuração da rede de captação do café rumo ao Porto de Santos. Entre as quais destacamos três: a Paulista, a Mogiana e a Sorocabana, “todas estradas do café e, hoje, eixos mestres do sistema ferroviário paulista” (Matos, 1958). Assim, de acordo com Barros (2013), temos o seguinte:

Para transportar a crescente produção cafeeira e facilitar o acesso as áreas de cultivo são construídas ferrovias para se unirem a já existente São Paulo Railway, que liga a capital a Santos desde a década de 1860. Dentre as principais estão: Cia Paulista (extensão do eixo Santos-Jundiaí; aberta na direção norte-noroeste, de Jundiaí a Campinas em 1872, a Limeira e Rio Claro em 1876, a Descalvado em 1881); Cia Ituana (aberta na direção de Jundiaí a Itu em 1873, até Piracicaba em 1879); Cia Sorocabana (aberta na direção oeste, de São Paulo a Sorocaba em 1875, a Ipanema em 1875 e

até Tietê em 1883); Cia Mojana (fundada em 1872, aberta na direção norte, de Campinas a Moji Mirim e Amparo em 1875, a Casa Branca em 1878, a Ribeirão Preto em 1883, a Poços de Caldas em 1886, interligando assim uma região do Sul de Minas para a esfera econômica de São Paulo). A partir de 1895, a Estrada de Ferro Central do Brasil (com início da construção em 1855) chega a Minas Gerais facilitando o transporte entre as regiões. (BARROS, 2013, p. 93)

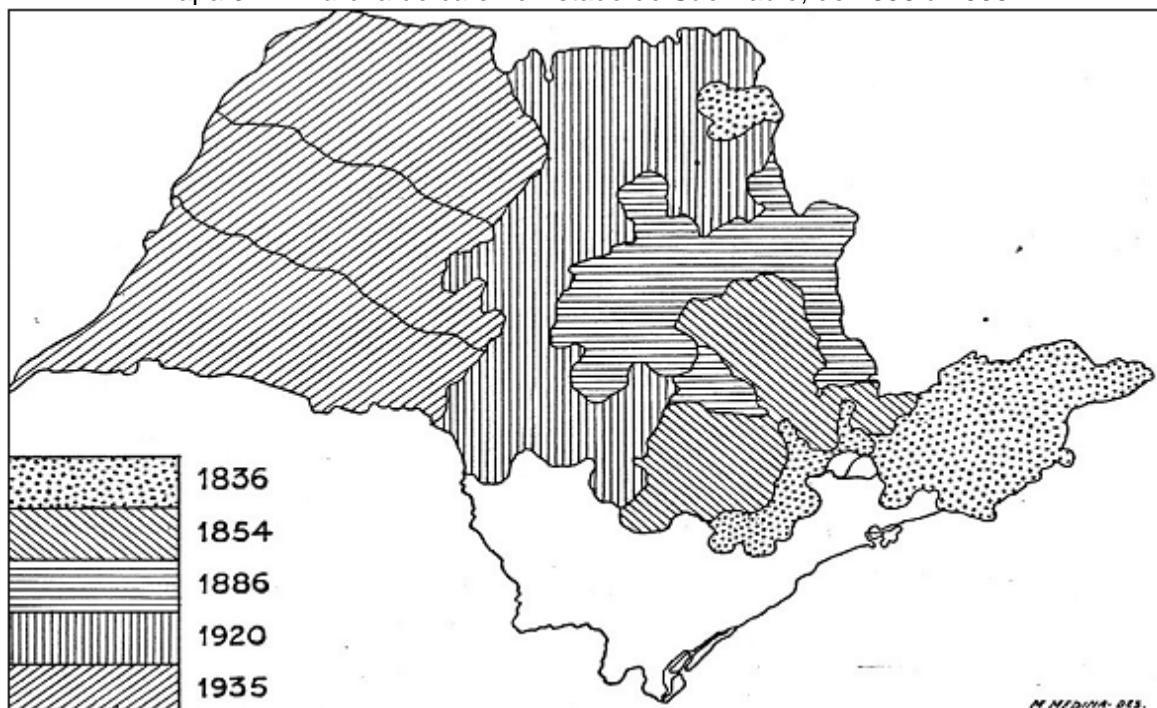
Mapa 2 - Mapa da São Paulo Railway



Fonte: BRASIL-IBGE (1954).

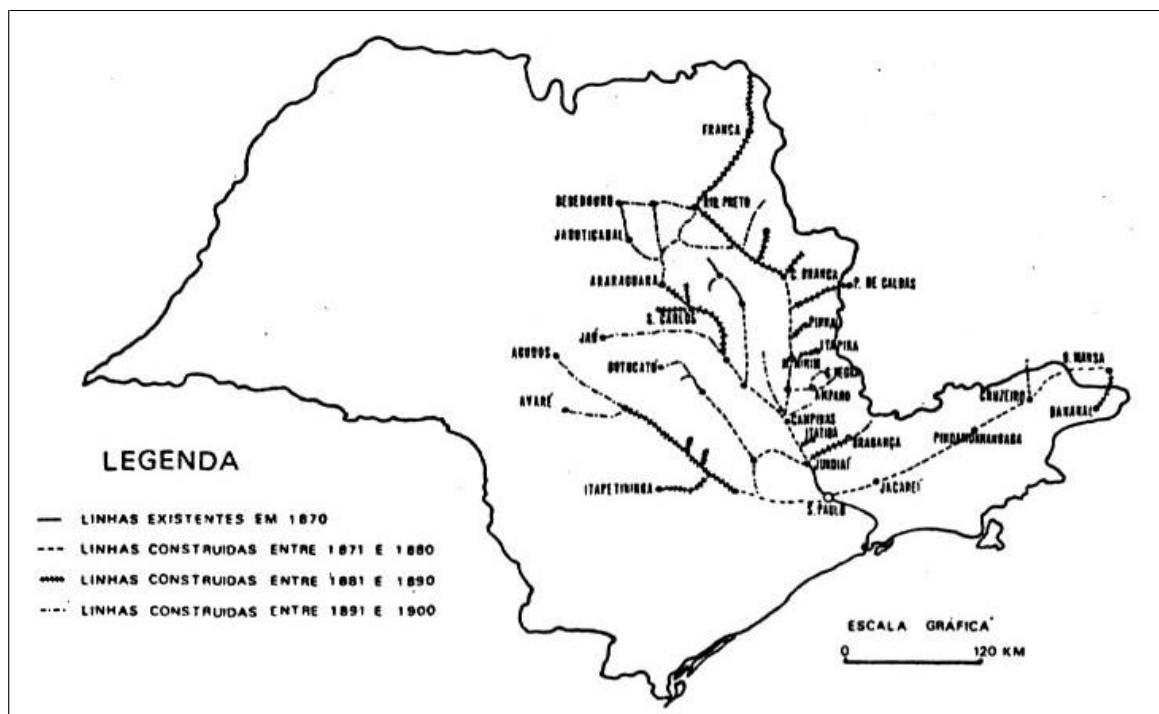
A seguir observaremos três mapas que demonstram a expansão da produção do café e a evolução ferroviária em São Paulo:

Mapa 3 - A marcha do café no Estado de São Paulo, de 1836 à 1935



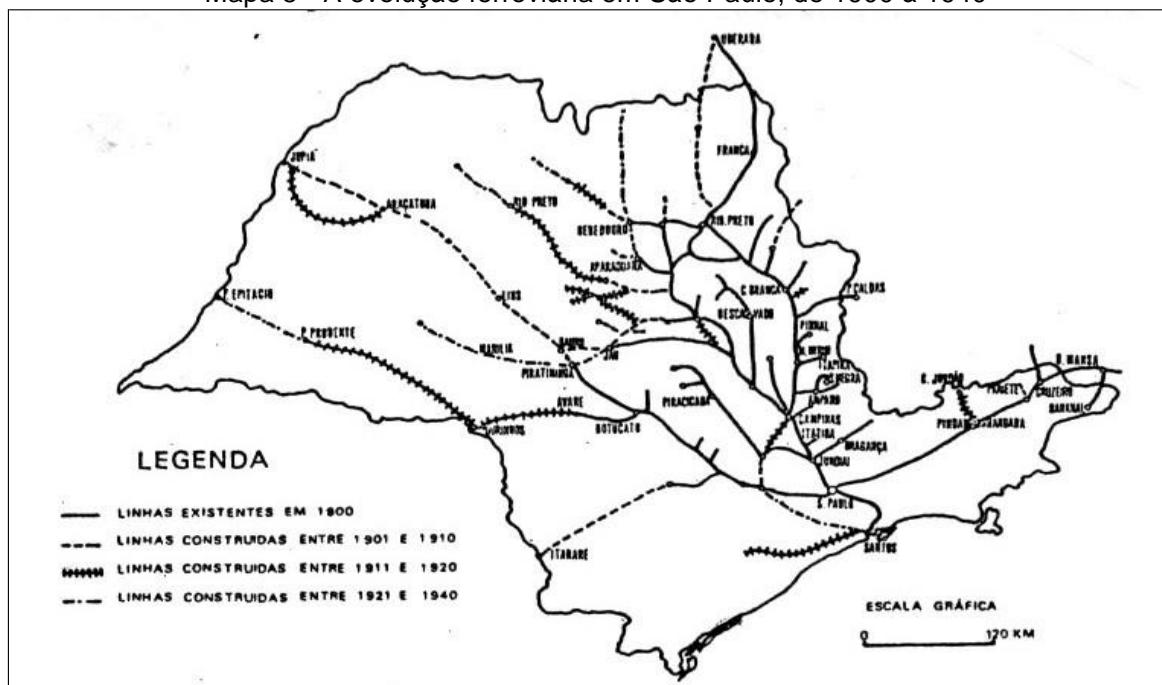
Fonte: Matos (1981).

Mapa 4 - A evolução ferroviária em São Paulo, de 1870 à 1900



Fonte: Matos (1981).

Mapa 5 - A evolução ferroviária em São Paulo, de 1900 à 1940



Fonte: Matos (1981).

Observando os mapas apresentados, da marcha do café e da evolução das ferrovias em São Paulo, notamos como a malha ferroviária, a partir de sua implantação, acompanhou a evolução dos cafezais. É possível perceber ainda que ao iniciar a década de 1920, o sistema ferroviário paulista estava quase completo.

Estabelecida a vital ligação com o litoral e com a ampliação da malha ferroviária pelo território paulista os fazendeiros do café passaram a obter lucros ainda maiores com sua produção, pois o custo com o transporte havia sido reduzido, e, partir de então, começaram a lucrar também com suas próprias estradas de ferro, pois transportavam, além do café, matérias primas, bens de produção e de consumo e passageiros.

Desse modo, mesmo nos anos em que a exportação do café sofreu retração, durante o período de superprodução e, sobretudo, durante a Primeira Grande Guerra (1914-1918), as ferrovias continuaram a ser objeto de investimento e a gerar lucros aos fazendeiros-capitalistas que se preocupavam com a diversificação de seus negócios. Segundo Cano (1975), temos o seguinte:

É bem verdade que elas contaram com o monopólio do transporte do produto mais dinâmico da economia brasileira até 1930, mas também é certo que, mesmo após a “crise de 29”, continuaram operando com eficiência e lucratividade, graças ao fato de prestarem seus serviços à mais avançada economia capitalista do país. (CANO, 1975, p. 36)

Por outro lado, pode-se afirmar, também, que com a consolidação do transporte ferroviário no Estado de São Paulo, os lucros advindos dessa atividade puderam ser aplicados, inclusive, na abertura de novos cafezais e, desse modo, na reprodução da própria economia cafeeira que, por sua vez, continuava a permitir novos investimentos em setores como o comércio, serviços e a indústria, principalmente na capital paulista. Assim, de acordo com Cano (1975), temos que:

O papel das ferrovias, não se restringiu porém a viabilizar uma acumulação pela apropriação de terras, ou ainda, a proporcionar lucros privados nas transações de terras em que a propriedade privada já estava consolidada. Além disso, ela exerceu um fundamental papel, ao rebaixar os custos da produção cafeeira, diminuindo os gastos com o transporte, anteriormente feitos por tropas muares. (CANO, 1975, p. 21)

Ao que Stefani (2007) complementa:

A primeira fábrica de tecidos da cidade chamava-se simplesmente Companhia Industrial. Foi fundada em maio de 1874 pelo major Diogo de Barros na Rua Florêncio de Abreu, próxima à Estação da Luz. Em 1914 foi adquirida pelo grupo Antonio Pereira Inácio, avô dos Ermírio de Moraes, passando a chamar-se Fábrica Lusitânia. A Segunda indústria têxtil nasceu no Bom Retiro em 1889, também próxima à Luz. Seu fundador, Luis Anhaia, havia sido um dos sócios da Fábrica São Luiz, em Itú. (STEFANI, 2007, p. 41)

Assim, enquanto no campo as plantações de café ditaram os rumos das ferrovias, na cidade, ao contrário, acompanhando o trajeto das vias férreas, surgem as primeiras indústrias, instaladas entre 1860 e 1890. Entre os principais responsáveis pela instalação dessas indústrias destacamos os seguintes: os Silva Prado, Aguiar de Barros e Lacerda Franco, em sua maioria, barões, condes e viscondes integrantes da oligarquia mercantil cafeeira. Foi também no final do século XIX que apareceram os primeiros imigrantes que passariam a ter seus nomes associados aos de grandes indústrias paulistas, são eles: os Matarazzo, os Crespi, os Scarpa e os Siciliano. Segundo, Stefani (2007), temos o seguinte:

Seguindo o caminho da São Paulo Railway, é instalada em 1885, no bairro da Água Branca, por Joaquim Sales, a Companhia Antarctica Paulista que, de início, produzia gelo e banha e só mais tarde passou a produzir cerveja. Por volta de 1920, as instalações da Água Branca foram vendidas para as Indústrias Matarazzo e para o Clube Palestra Itália, mas os pavilhões, voltados para a ferrovia, guardavam até a pouco tempo a aparência da época de sua fundação. E a velha cervejaria não abandonou o trajeto da

ferrovia. Apenas mudou de estação: foi para o bairro da Mooca. (STEFANI, 2007, p. 42)

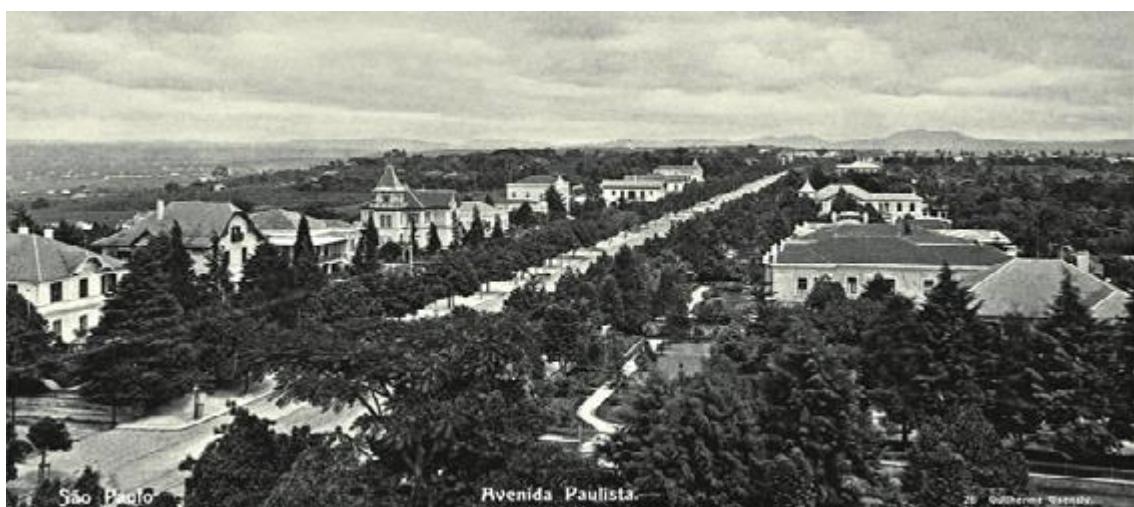
Outro fator importante, é que as estradas de ferro paulistas também contribuíram para a geração e o desenvolvimento, de um expressivo setor ferroviário ao empregar um elevado número de trabalhadores para promover a construção de novos ramais e assegurar a operação e a manutenção das linhas existentes. Assim, segundo Cano: “Enquanto a indústria paulista empregava 24.186 pessoas em 1907, as ferrovias, em 1910 empregavam 18.501 pessoas”. (CANO, 1975, p. 38)

E complementa:

Cabe lembrar, ainda, mais um efeito positivo. Como as ferrovias requerem um grande aparato em termos de construção e reparos mecânicos, é fácil compreender sua importância, nos primórdios de nossa industrialização, quando instalaram importantes oficinas de reparo, construção e montagem, promovendo, inclusive, treinamento e habilitação de mão-de-obra. (CANO, 1975, p. 39)

Nos últimos anos do séc. XIX, a cidade se transformara radicalmente, passando a servir de morada aos barões do café que devido a facilidade de locomoção proporcionada pelas ferrovias tiveram a oportunidade de melhor acompanhar a diversificação de seus negócios num local onde o contato com sócios, clientes e governantes era mais proveitoso. Essa urbanização das famílias representantes do capital cafeeiro ficou representada pela arquitetura dos casarões construídos na região da Av. Paulista, Campos Elíseos e Higienópolis.

Foto 7 - Avenida Paulista em 1902



Fonte: Guilherme Gaensly

Na capital paulista a ferrovia ocupou as áreas próximas aos vales dos rios Tietê, Tamanduateí e Pinheiros. Assim, por serem regiões pouco valorizadas para instalação residencial e terem menor preço, as áreas de várzea destes rios foram atraindo os estabelecimentos industriais, propiciando o crescimento urbano ao longo de todos eles. Desse modo, a estrada de ferro também se revelou como importante organizadora do espaço ao definir novos padrões para o uso e ocupação do solo. De acordo com Barros (2013), temos o seguinte:

Na capital, o Brás e a Lapa começam a se consolidar como bairros operários por excelência com a reunião das indústrias próximas aos trilhos da estrada de ferro inglesa, nas imediações dos rios Tamanduatey e Tietê, principalmente com a construção, em 1901, da nova estação da São Paulo Railway, a Estação da Luz. Em 1900, o Brás se caracteriza pela diversidade de ramos fabris e pelo grande número de proprietários estrangeiros. Outros bairros, nas proximidades das ferrovias, são eleitos para abrigar novas fábricas: como é o caso de Mooca, Belenzinho, Bom Retiro, Barra Funda e Água Branca (BARDESE, 2011). A Noroeste da ferrovia São Paulo Railway, localiza-se o núcleo industrial de Pirituba e a Companhia Melhoramentos em Caeiras. Já a Leste, nas proximidades da Central do Brasil, destaca-se a Companhia Nitroquímica Brasileira em São Miguel Paulista (MONBEIG, 1984). As primeiras zonas industriais se concentram em torno das principais ferrovias, formando incipientes aglomerações, o que mostra a importância do fator transporte para as decisões locacionais à época. (BARROS, 2013, p. 95)

Aos poucos, as antigas chácaras que circundavam a cidade foram sendo loteadas dando lugar a um grande número de residências. Assim, com base nesses loteamentos, surgem alguns bairros que hoje compõem a capital e seu entorno. Dentre eles, podemos citar: Vila Mariana, Pinheiros, Ibirapuera, Penha, São Miguel, Santana, Mandaqui e Santo Amaro.

Dessa forma, o crescente mercado interno gerado pelo aumento substancial da população na cidade de São Paulo, nesse período, teve como reflexo uma demanda, cada vez maior, por produtos industrializados representados, nesse momento inicial da industrialização, por tecidos, gêneros alimentícios e manufaturados. Assim, segundo Stefani (2007), temos que:

Nasceram, também, nessa época, no bairro da Água Branca, a Vidraria Santa Marina, de Antonio Prado (que fornecia garrafas para a Cia. Antarctica), a Fábrica Santana, uma das maiores indústrias têxteis, instalada no bairro do Brás por Antonio Penteado e também no bairro do Brás, o primeiro moinho dos Matarazzo. (STEFANI, 2007 p. 35)

Nas regiões do Brás, Mooca e Belenzinho, onde nasceram as primeiras vilas operárias, ainda hoje, é possível observarmos algumas casas de construção simples, situadas próximas ou mesmo ao lado de galpões de uso industrial. Essas

áreas abrigaram inúmeras famílias de operários, formadas quase que totalmente por imigrantes.

A seguir, de acordo com Saes (2004), citaremos algumas indústrias de porte significativo existentes na capital no início da década de 1890, são elas: duas fábricas de tecidos (de Anhaia & Cia. e de Diogo de Barros) de algodão, uma de fósforos (com 120 operários), duas de chapéus (com 170 e 75 operários), quatro serrarias, duas manufaturas de ferro (além das oficinas das estradas de ferro que realizavam trabalhos com o metal), dezenas de olarias, uma empresa de materiais de construção de maior porte, muitas pequenas fábricas de móveis e a Companhia Antarctica Paulista. Além destas havia inúmeras oficinas artesanais que se somavam aos estabelecimentos industriais, tais como: 105 sapateiros, 82 alfaiates, 26 marceneiros, 32 ferreiros e caldeiros, 36 barbeiros e cabeleireiros, 13 relojoeiros e, ainda, seleiros, estofadores, carpinteiros, tipógrafos, ourives, etc.

Durante os anos 90, ainda segundo Saes (2004), São Paulo continuaria a registrar um setor industrial em expansão representado pelas seguintes indústrias: no setor têxtil a Anhaia, com 620 operários (no Bom Retiro), a Industrial de São Paulo, com 320 operários (na rua Florêncio de Abreu) e a Fábrica de Juta Santana, com 950 operários, eram as maiores. Havia ainda várias fábricas de chapéus (as duas mais antigas totalizando 250 operários) e a mais nova com 200 operários, cada uma delas com produção superior a cem mil chapéus por ano.

No mesmo ritmo estavam as indústrias de calçados, entre elas: a Fábrica de Calçados União, com 156 operários, produzia 150 mil pares por ano, a Indústria Paulista, com 205 operários, 60 mil pares por ano e a Fábrica de Chinelos de Liga, com 600 operários, 24 mil pares por ano. Completando o segmento voltado ao vestuário havia ainda 8 fábricas de roupas feitas, quatro delas com mais de 200 operários, situadas no centro da cidade.

O ramo de bebidas também era muito significativo, voltado à produção de cervejas, vinhos, vermutes e água mineral. Duas fábricas se destacavam nesse segmento: a Antarctica, com 300 operários, e a Bavária, com 200 operários. Em complementaridade a esse setor temos a Vidraria Santa Marina que contava com 200 operários em 1901. Esses números representam o dinamismo que a economia da cidade começava a ganhar. Apesar de uma boa parte dessa produção industrial

ainda estar voltada para o abastecimento do interior, a cidade de São Paulo mostrava-se como um mercado de grande potencial.

O levantamento realizado pelo Centro Industrial do Brasil, em 1907, demonstrou que o padrão típico da indústria paulistana estava associado à ocorrência de grandes fábricas com tendência ao uso de energia elétrica. A tabela 7, abaixo, mostra alguns exemplos de grandes empresas da capital com base no número de operários.

Tabela 7 - Principais Indústrias por Tipo de Atividade

Setor	Empresa	Operários
Fiação e Tecelagem	Regoli e Crespi	610
	Companhia Industrial São Paulo	500
	F. Matarazzo & Cia. – Fábrica Mariângela	450
	Companhia Nacional de Tecidos de Juta	1500
Calçados	Elias Farhat & Irmão	450
	Coelho da Rocha & Cia.	500
	Clark Ltd.	300
Cerveja	Companhia Antarctica Paulista	362
Chapéus	M. Serichio & Cia.	205
Fundição	Companhia Mecânica e Importadora	353
	Lidgerwood & Co.	206
Moinho de Trigo	F. Matarazzo & Cia.	200
Fósforos	Cia. Nacional de Fósforos de Segurança	600
Materiais de construção e papel	Companhia Melhoramentos de São Paulo	308
	Jácomo Cresta & Cia.	220
	Companhia Progresso Paulista	154
Vidros e Cristais	Vidraria Santa Marina	408
	Dr. Manoel Silva	186
	Conrado Sorgenitch	102

Fonte: SAES (2004)

Na década de 1920, notamos o surgimento de novos ramos industriais voltados não mais à produção de bens de consumo (tecidos, calçados, alimentos, bebidas, etc.), e sim a insumos industriais e aos primeiros bens de consumo duráveis. Dentre eles, podemos citar: a Companhia Brasileira de Cimento Portland, a Fábrica de Aço Paulista, a Companhia Brasileira de Mineração e Metalurgia, no ramo de elevadores a Pirie & Villares (Elevadores Atlas, depois Indústrias Villares), indústrias de máquinas têxteis e teares, a Ford, a General Motors (GM), a Grassi (fábrica de carruagens, montou um carro FIAT em 1907, mais tarde trabalhou na

construção de carrocerias de caminhões para a Ford e a GM). As indústrias de papel Melhoramentos e a Klabin aumentaram substancialmente sua capacidade produtiva durante os anos 20.

Assim, sobre o caráter das indústrias instaladas em São Paulo durante a década de 1920, segundo Saes (2004), temos que:

Trata-se de fábricas em ramos mais complexos, tanto do ponto de vista da tecnologia quanto do volume de capital necessário ao seu estabelecimento. Os setores tradicionais se mantiveram em funcionamento, ... De qualquer modo, é importante notar que nos anos 20 não só a estrutura da indústria se mostrava mais complexa, como também que estava a indicar a emergência de novos padrões de consumo, implicando crescentes demandas. (SAES, 2004, p. 236)

Cabe dizer, ainda, que a grande maioria das indústrias citadas nesse breve panorama do setor industrial paulistano, durante o período compreendido por nosso estudo, além de buscarem situar suas instalações junto às estradas de ferro que atravessavam a cidade, contavam também com ramais e desvios particulares que garantiam seu abastecimento com as matérias primas e bens de produção importados que chegavam pelo Porto de Santos, e que, ao mesmo tempo, permitiam o escoamento de sua produção e o transporte dos operários. Essa característica foi vital para o desenvolvimento dessas indústrias e comprova a grande influência que teve o transporte ferroviário no início da industrialização da capital paulista.

Neste capítulo, buscamos o entendimento da implantação industrial na cidade de São Paulo a partir das ferrovias que serviram ao capital cafeeiro. Porém, é nosso dever considerar os outros fatores importantes que fizeram parte desse processo. Desse modo, ressaltamos, ainda, que durante a primeira década da República, a renda gerada pelas exportações de café, sem dúvida, serviu de grande estímulo para a economia da cidade. Um outro fator relevante é que durante esses anos a população da capital que era de 65 mil habitantes em 1890 saltou para 240 mil em 1900, em grande parte, devido ao intenso fluxo imigratório. Isso significa dizer que à época da instalação das primeiras indústrias em São Paulo a cidade contava com um crescente mercado consumidor interno.

Anos depois, como foi visto, devido, principalmente, a oferta de energia elétrica na cidade, tornou-se possível o estabelecimento de setores industriais de maior complexidade tecnológica com vistas a atender aos novos padrões de

consumo da população. Isso também demonstra que ao longo da Primeira República o capital cafeeiro intensificou suas inversões na indústria, em serviços e no comércio, beneficiando-se da grande oferta de mão de obra urbana e das facilidades trazidas pela proximidade com as ferrovias.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

SÃO PAULO, "a cidade que mais cresce no Mundo", de longa data vem sendo considerada "o maior centro industrial da América Latina". Estas duas características são correlatas e, em última análise, resultaram de um só fator - o extraordinário desenvolvimento alcançado pela lavoura cafeeira em terras paulistas. A história da indústria, tanto quanto a do crescimento da cidade, tem suas raízes na afamada terra roxa e no clima planaltino, que permitiram a eclosão de uma poderosa atividade agrícola, em nosso Estado. Quando a indústria começou a aparecer realmente como uma das funções da cidade (a partir particularmente de 1925), São Paulo já era, sem sombra de dúvida, um grande aglomerado urbano; e que o café presidia ao primeiro ímpeto de seu crescimento, criando as bases humanas para o surto industrial. Em poucas palavras: a história de São Paulo, nos últimos cem anos, acha-se intimamente ligada à expansão de um arbusto. (MATTOS, 1958, p. 5-6)

Ao observarmos alguns elementos presentes na cidade de São Paulo, ainda hoje, é possível tentar imaginar a magnitude das transformações econômicas e sociais ocorridas durante o processo de implantação de suas primeiras indústrias. Impossível ficar indiferente diante da beleza e da opulência de alguns raríssimos casarões, que pertenceram a aristocracia paulista, certamente, em algum momento, ligada à economia cafeeira, e que deles temos poucos imóveis preservados na Avenida Paulista, já que a maior parte foi substituída por novas construções de concreto e vidro.

O mesmo ocorre quando nos deparamos com o prédio da antiga Hospedaria dos Imigrantes, atual Memorial do Imigrante, situado na Mooca, ou ainda, com o que restou do imponente moinho de trigo de Francisco Matarazzo, localizado no Brás, ou com algumas construções residenciais de antigos bairros operários na Mooca, Belenzinho, Bom Retiro, Bela Vista, entre outros inúmeros exemplos. Apesar da ação do tempo e do descaso da cidade com alguns desses locais, eles constituem rugosidades vivas existentes na paisagem urbana que nos falam sobre um período em que São Paulo se caracterizava pelo predomínio das chaminés.

Ao longo de nosso trabalho, procuramos demonstrar, de modo muito sucinto, os principais fatores que, sob nosso ponto de vista, representam os alicerces fundamentais que deram origem à formação industrial na capital paulista. Estamos falando do acúmulo de capitais obtidos a partir da economia cafeeira, do grande fluxo imigratório que serviu, inicialmente, de mão de obra para as lavouras de café e do importante papel que tiveram as ferrovias ao viabilizar o deslocamento da

produção cafeeira até o Porto de Santos visando o abastecimento do mercado externo.

A transformação da Província de São Paulo, notadamente atrasada em termos de desenvolvimento socioeconômico, quando comparada a outras cidades do Brasil fundadas no mesmo período, e sem nenhum grande atrativo capaz de justificar qualquer tipo de empreendimento, em cidade industrial, no início do XX, merece destaque por sua singularidade e pelo dinamismo com que ocorreu esse processo, ou seja, em pouco mais de quarenta anos, de 1889 a 1930.

Para tanto, procuramos destacar que, em São Paulo, de modo distinto do que ocorreu em outras regiões brasileiras, influenciadas por outros ciclos econômicos, ocorreram particularidades que garantiram o sucesso da atividade industrial.

Nas últimas décadas do século XIX, o declínio da cultura cafeeira no Vale do Paraíba e a crescente demanda pelo café no exterior deram lugar a uma vertiginosa expansão das lavouras pelo oeste paulista fazendo surgir a necessidade de mão de obra em larga escala. Tal problema foi contornado com a chegada ao Estado de São Paulo de milhares de imigrantes, sobretudo europeus, numa proporção jamais vista. Esses imigrantes recebiam um salário pelo trabalho nas lavouras cafeeiras e também puderam desenvolver outras culturas agrícolas para sua subsistência e comércio dos excedentes. Tais fatores dinamizaram a economia fazendo surgir um mercado consumidor, até então praticamente inexistente, para produtos manufaturados e industrializados.

Alguns imigrantes após um período de trabalho nas lavouras de café passaram a buscar melhores condições de vida na cidade somando-se a outros que se dirigiram diretamente para a capital paulista. Na cidade, que funcionava como um grande polo de imigração à época, além de constituir mão de obra para o incipiente setor industrial, eles passaram a se dedicar a diversas atividades que iam de sapateiros a pequenos industriais, motivados pelas demandas cada vez maiores da população urbana. Entretanto, alguns imigrantes com maiores capacidades pessoais e financeiras passaram a desenvolver atividades industriais de maior complexidade que os levariam a fundar diversas indústrias na cidade acumulando grande fortuna e fazendo com que seus nomes ficassem para sempre associados a industrialização de São Paulo.

Se os acontecimentos mencionados até agora podem ser vistos como reflexo da direto da economia cafeeira sobre o Estado e, sobretudo, sobre a cidade de São Paulo, vale lembrar que nada disso teria acontecido sem o suporte do transporte ferroviário. Nesse sentido, cabe ressaltar que, ele próprio constitui um produto resultante da atividade cafeeira. Assim, foi por meio das ferrovias que os produtos industrializados, matérias primas e bens de produção chegavam a capital destinando-se a atender o mercado consumidor do interior e da própria cidade e também as fábricas que surgiam.

As ferrovias também foram importantes porque permitiram a redução dos custos com o transporte do café e contribuíram para o deslocamento dos fazendeiros de café para a cidade, onde passaram a se dedicar a outras atividades, inclusive a industrial, diversificando seus negócios valendo-se da acumulação de capitais resultante do comércio de café. Diferentemente do que ocorreu no campo, onde as ferrovias acompanharam a expansão das lavouras, na cidade elas contribuíram para adequar o sítio urbano à função industrial, cortando a cidade, interligando os bairros e freguesias ao centro, transportando passageiros, definindo bairros operários e regiões industriais. O setor ferroviário trouxe ainda grande contribuição no sentido de que ele próprio passou a雇用 alguns milhares de operários em função de suas atividades específicas, fato que refletiu na ampliação do mercado consumidor.

Cabe dizer, ainda, que, apesar de toda a economia brasileira, no período em análise, estar estruturada em função dos altos lucros advindos da atividade cafeeira, e das adversidades impostas pela Primeira Guerra Mundial, esses fatores também representaram extraordinário impulso às atividades industriais na cidade de São Paulo que passaram a ampliar e diversificar sua produção em função dos altos preços e da dificuldade em obter produtos industrializados importados. Na verdade, esses fatores além de funcionarem, de certo modo, como estímulo a atividade industrial também ofereciam uma relativa proteção contra a concorrência dos produtos estrangeiros.

É certo que os fatores apontados até aqui foram decisivos para a formação do parque industrial da capital paulista, porém é nosso dever mencionar outros que também contribuíram com esse processo. Falamos agora da consciência de classe e

da grande influência política que teve a aristocracia paulista no cenário nacional, fato que, como já mencionamos, culminou na indicação de sete Presidentes durante a primeira República, o que, sem dúvida, garantiu o sucesso da economia cafeeira servindo, direta e indiretamente, para lançar as bases para a industrialização. Desse modo, a imigração subsidiada com recursos públicos, a construção de boa parte da malha ferroviária paulista, igualmente financiada, e a manutenção da taxa de câmbio, visando assegurar os altos rendimentos no comércio do café, podem ser vistos como alguns exemplos do grau de articulação política da oligarquia cafeeira paulista.

Ficou evidente também que a posição estratégica da cidade em relação ao Porto de Santos, fazendo com que fosse um centro natural de convergência da produção cafeeira e porta de entrada para os imigrantes e produtos industrializados importados que se dirigiam ao planalto, contribuiu para o aumento de sua população que começou a demandar por melhorias na infraestrutura e nos serviços públicos em geral. Desse modo, já nos primeiros anos do século passado a cidade passou a contar com o fornecimento de energia elétrica em alguns bairros, o que, sem dúvida, beneficiou as indústrias paulistanas, pois puderam dar um salto qualitativo em relação a concorrência com outras regiões, onde a energia que movia as fábricas ainda era o vapor.

Desse modo, podemos concluir que, a gênese industrial da cidade de São Paulo está diretamente associada ao “extraordinário desenvolvimento alcançado pela lavoura cafeeira em terras paulistas” (Mattos, 1958, p. 5). Portanto, a economia cafeeira foi a responsável pelo surgimento do capital monetário, da mão de obra e do modal de transporte que garantiram a São Paulo a vanguarda da industrialização no país.

## **REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS:**

BARROS, Amanda Mergulhão Santos. **Formação e desenvolvimento do parque industrial paulista segundo as informações censitárias e as pesquisas industriais anuais.** 2011. 448 f. Tese (Doutorado) - Curso de Geografia, Geografia, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2011.

CANO, Wilson. **Raízes da concentração industrial em São Paulo.** Campinas: Unicamp, 1975.

CARDOSO, Fernando Henrique. Condições sociais da industrialização de São Paulo. **Revista Brasiliense**, São Paulo, n. 28, mar. 1960. Bimestral.

CARONE, Edgard. **A evolução industrial de São Paulo (1889-1930).** São Paulo: Senac, 2001.

CARVAZAN, Gustavo Machado. **“Capital cafeeiro paulista: apropriação de terras devolutas e relações de trabalho nas fazendas de café do Oeste Paulista (1850-1930)”.** 2010. 178 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de História Econômica, Economia, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2010.

DEAN, Warren. **A industrialização de São Paulo (1880-1945).** São Paulo: Bertrand Brasil, 1991.

DEAN, Warren. **Rio Claro: um sistema brasileiro de grande lavoura 1820-1920.** Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977.

FURTADO, Celso. **Formação econômica do Brasil.** São Paulo: Companhia Editora Nacional, 2005.

HALL, Michael. **História da Cidade de São Paulo - volume 3: a cidade na primeira metade do Século XX 1890-1954.** São Paulo: Paz e Terra, 2004.

LANGENBUCH, Juergen Richard. **A Estruturação da Grande São Paulo - estudo de geografia urbana,** Rio de Janeiro: IBGE - Departamento de Documentação e Divulgação Geográfica e Cartográfica, 1971.

MARTINS, José de Souza. **O cativeiro da terra.** São Paulo: Hucitec, 1996.

MATOS, Odilon Nogueira de. **Café e Ferrovias – A evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira.** São Paulo: Arquivo do Estado, 1981.

PAULA, Amir El Hakim de. **Os Operários pedem Passagem!- A Geografia do Operário na Cidade de São Paulo (1900-1917).** 2005. 164 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Geografia, Geografia, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2005.

PETRONE, Pasquale. A cidade de São Paulo no século XX. **Revista de História,** São Paulo, v. 2122, n., p.127-170, jul. 1955. Semestral.

PETRONE, Pasquale. As indústrias paulistanas e os fatores de sua expansão. **Boletim Paulista de Geografia,** São Paulo, n. 14, p.26-37, jul. 1953. Mensal.

PRADO JR., Caio. **História econômica do Brasil,** São Paulo: Brasiliense, 1945.

RIBEIRO, Maria Alice Rosa. Associação Brasileira de Pesquisadores em História Econômica. **História Econômica da Primeira República:** O mercado de trabalho na cidade de São Paulo nos anos vinte. São Paulo: Hucitec, 2002.

SAES, Flávio Azevedo Marques. **As Ferrovias de São Paulo 1870-1940,** São Paulo: Hucitec-INL-MEC, 1981.

SAES, Flávio Azevedo Marques et al. **História da Cidade de São Paulo, V.3: a cidade na primeira metade do Século XX 1890-1954,** São Paulo: Paz e Terra, 2004.

SCARLATO, Francisco Capuano et al. **Geografia do Brasil:** Sociedade, industrialização e regionalização. São Paulo: Universidade de São Paulo, 2005.

SILVA, Sérgio. **Expansão cafeeira e origens da indústria no Brasil.** São Paulo: Alfa-Ômega, 1976.

STEFANI, Celia Regina Baider. **O Sistema Ferroviário Paulista: um estudo sobre a evolução do transporte de passageiros sobre trilhos.** 2007. Dissertação (Mestrado) - Curso de Geografia, Geografia, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007.

VIEIRA, Jorge Edilson Reis. **Imigração Italiana: Economia Cafeeira e Industrialização no Brasil – 1890-1930.** 2002. Monografia (Especialização) - Curso de Docência em Ensino Superior, Diretoria de Projetos Especiais, Universidade Cândido Mendes, Rio de Janeiro, 2002. Disponível em: <<http://www.avm.edu.br/monopdf/8/JORGE EDILSON REIS VIEIRA.pdf>>. Acesso em: 06 mar. 2016.

## WEBSITES VISITADOS:

A ERA Vargas: dos anos 20 a 1945: A Era Vargas. A Era Vargas. 2015. Disponível em: <[cpdoc.fgv.br](http://cpdoc.fgv.br)>. Acesso em: 21 mar. 2016.

ARAUJO FILHO, José Ribeiro. **A população paulistana**. 1958. Disponível em: <[www.brasiliana.com.br](http://www.brasiliana.com.br)>. Acesso em: 12 mar. 2016.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA – REGIONAL SÃO PAULO (Brasil). **Ferroviás Industriais**. 1977. Disponível em: <[www.abpfsp.com.br/ferrovias.htm](http://www.abpfsp.com.br/ferrovias.htm)>. Acesso em: 10 mar. 2016.

AZEVEDO, Aroldo de. **A cidade de São Paulo (estudos de geografia Urbana) V.2/V.3**. 1958. Disponível em: <[www.brasiliana.com.br](http://www.brasiliana.com.br)>. Acesso em: 23 abr. 2016.

BARROS, Amanda Mergulhão Santos. **Dispersão e concentração geográfica da indústria paulista do final do século XIX-anos 1970. 2013**. 2013. Disponível em: <[www.mercator.ufc.br](http://www.mercator.ufc.br)>. Acesso em: 25 mar. 2016.

BLOG DA COMUNIDADE DOS AMIGOS DA CPTM (Brasil). **Foto da Construção da Estrada de Ferro São Paulo Railway**. 2011. Disponível em: <<http://amigosdacptm.blogspot.com.br/2011/04/atravessando-serra-do-mar-o-sistema.html>>. Acesso em: 22 abr. 2016.

BLOG DA COMUNIDADE DOS AMIGOS DA CPTM (Brasil). **Foto Sistema Funicular**. 2011. Disponível em: <<http://amigosdacptm.blogspot.com.br/2011/04/atravessando-serra-do-mar-o-sistema.html>>. Acesso em: 22 abr. 2016.

FOTO da Avenida Paulista em 1902. 1902. Disponível em: <<http://pt.slideshare.net/elosteffens/so-paulo-9289256>>. Acesso em: 14 abr. 2016.

FOTO do bairro do Brás. Disponível em: <<http://slideplayer.com.br/slide/369892/>>. Acesso em: 14 abr. 2016.

LIMA, Rodne de Oliveira. **Parceria e Colonato: relações de produção e formas de recrutamento da força de trabalho na agricultura capitalista brasileira**. 1998. Disponível em: <[www.uel.br/revistas/uel/index.php/mediacoes](http://www.uel.br/revistas/uel/index.php/mediacoes)>. Acesso em: 28 mar. 2016.

MATTOS, Dirceu Lino de. **A cidade de São Paulo, V.3: O parque industrial paulistano.** 1958. Disponível em: <[www.brasiliana.com.br](http://www.brasiliana.com.br)>. Acesso em: 12 mar. 2016.

**MUSEU DA IMIGRAÇÃO. Foto Imigrantes trabalhando na lavoura cafeeira.** 2013. Disponível em:

<<http://www.saopaulo.sp.gov.br/spnoticias/lefotos.php?id=10383>>. Acesso em: 27 abr. 2016.

PETRI, Kátia Cristina. “**Braços para a lavoura**”: a subvenção paulista para imigração (1886-1896): Revista Cordis: Revista Eletrônica de História Social da Cidade, n. 3-4 (2009/2010): Séries Urbanas: conflito e memória. 2010. Disponível em: <[revistas.pucsp.br](http://revistas.pucsp.br)>. Acesso em: 25 mar. 2016.

SAES, Flávio Azevedo Marques. **A controvérsia sobre a industrialização na Primeira República.** 1989. Disponível em:

<<http://www.scielo.br/pdf/ea/v3n7/v3n7a03.pdf>>. Acesso em: 13 mar. 2016.