

UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS

Instituto de Economia

RIO CLARO: UMA CIDADE EM TRANSFORMAÇÃO, 1850-1906

**Fábio Alexandre dos Santos**

Dissertação de Mestrado apresentada ao Instituto de Economia da UNICAMP para obtenção do título de Mestre em História Econômica, sob a orientação da Profa. Dra. Wilma Peres Costa.

*Este exemplar corresponde ao original da dissertação defendida por Fábio Alexandre dos Santos em 20/07/2000 e orientada pela Profa. Dra. Wilma Peres Costa.*

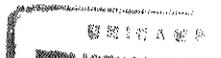
CPG, 20/07/2000

  
\_\_\_\_\_

Campinas, 2000

UNICAMP  
BIBLIOTECA CENTRAL  
SEÇÃO CIRCULANTE

6597610



UNIDADE 3e  
N.º CHAMADA: T/UNICAMP  
Sa59r  
V. \_\_\_\_\_ Ex. \_\_\_\_\_  
TOMBO BC/ 46567  
PROC. 16-892/97  
C  D   
PREÇO R\$ 11,00  
DATA 11/10/01  
N.º CPD \_\_\_\_\_

CM00160097-2

**FICHA CATALOGRÁFICA ELABORADA PELO  
CENTRO DE DOCUMENTAÇÃO DO INSTITUTO DE ECONOMIA**

Sa59r Santos, Fábio Alexandre dos  
Rio Claro: uma cidade em transformação, 1850-1906 / Fábio  
Alexandre dos Santos. – Campinas, SP : [s.n.], 2000.

Orientador: Wilma Peres Costa.  
Dissertação (Mestrado) – Universidade Estadual de  
Campinas. Instituto de Economia.

1. História econômica – Rio Claro (SP). 2. Rio Claro (SP) -  
Urbanização. 3. Ferrovia – Rio Claro (SP). 4. Ferroviários – Rio  
Claro (SP). I. Costa, Wilma Peres. II. Universidade Estadual de  
Campinas. Instituto de Economia. III. Título.

UNICAMP  
BIBLIOTECA CENTRAL  
SEÇÃO CIRCULANTE

Ao meu avô Lázaro Calixto dos Santos, rioclarense  
que trabalhou para a transformação da cidade.

À sua memória este trabalho é dedicado.

UNICAMP  
BIBLIOTECA CENTRAL  
SEÇÃO CIRCULANTE

## AGRADECIMENTOS

Para a conclusão de mais um passo nessa jornada seria inevitável não me referir a uma série de pessoas que vivenciaram comigo as alegrias, ansiedades e, às vezes, os percalços desse caminho.

Aos meus pais Antônio Penteadado dos Santos e Sônia Ap. Brazolotto dos Santos e meus irmãos Viviane Fernanda dos Santos e Adriano Antônio dos Santos, que indiretamente leram, pesquisaram e escreveram comigo e, respeitosamente me deram todo o apoio necessário à concretização desse trabalho.

Aos meus inúmeros amigos que tive a honra da convivência diária na Faculdade de Ciências e Letras da UNESP de Araraquara, os quais acompanharam o nascimento desse trabalho e seus primeiros passos, em especial a Ana Paula Castellani, Daniela S. Camargo, Renilde Cavalcanti, Fábio K. Ocada, Ana Cristina Osakabe e Rosane C. Monteiro. Assim como aos professores desta universidade, dos quais tenho a honra de levar um pouco do conhecimento de cada um deles.

Às minhas orientadoras, para as quais palavras não exprimem o quanto a elas agradeço pelo gosto que hoje tenho pela pesquisa histórica: Prof<sup>ª</sup>. Maria Lucia Lamounier, do Departamento de Economia da UNESP de Araraquara, cuja orientação me proporcionou a primeira experiência com a pesquisa histórica em nível de Iniciação Científica, fornecendo forças e incentivos ao seu prosseguimento; e à Prof<sup>ª</sup>. Wilma Peres Costa, do Instituto de Economia da UNICAMP, cuja orientação no curso que ora se finda foi de fundamental importância para a concretização de mais um passo e para a certeza do quanto a pesquisa histórica é prazerosa e importante aos nossos dias. A ambas agradeço pela amizade e dedicação que sempre acompanharam nosso trabalho.

Aos professores do Instituto de Economia da UNICAMP que a partir de suas experiências em docência e pesquisa sempre procuraram mostrar caminhos e alternativas para as tantas dúvidas presentes nesse caminhar, principalmente às sugestões das Profas. Lígia Osório Silva e Wilma Peres Costa nas aulas de Seminários de Tese e aos Profs. Rui G. Granziera e Geraldo di Giovanni pelas importantes observações por ocasião do exame de qualificação.

Aos muitos amigos do Instituto de Economia, que seria impossível listá-los, em especial a Humberto Miranda, Epaminondas Borges, Alexandre G. Maia, Mário Danieli Neto, Maria Isabel B. Celia, Wilson Vieira, Cláudia A. Tessari e todos os companheiros de turma, também de fundamental importância.

Aos amigos de outros lugares e outras áreas, Isabela C. Talora Bozzini, Aparecida Maria A. da Cunha, Andréia R. Bortolin, Maria Aparecida Sert dentre tantos outros que corro o risco da injustiça, agradeço pela convivência e sugestões. Em especial a Gisele Montilha que acompanhou grande parte desta caminhada e dividiu comigo agruras e alegrias.

Aos funcionários dos diversos Museus e Arquivos por mim consultados, por disponibilizarem toda a atenção e o material empírico necessário à realização deste trabalho. Em especial aos funcionários da Ferroban, Fábio, Marcos e Magrão, que em meio ao desinteresse dessa empresa quanto à preservação da memória dos ferroviários, sempre estiveram a disposição para minhas solicitações no Museu dos Ferroviários em Jundiaí.

À Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo - FAPESP - por fornecer os meios necessários para a exclusiva execução deste trabalho, através dos recursos proporcionados nos níveis de Iniciação Científica e de Mestrado, sem os quais seria inviável sua conclusão. Ainda, aos pareceristas que acompanham com seus olhares e sugestões anônimos o andamento das pesquisas.

E a todos os contribuintes, que indiretamente possibilitaram o financiamento desta pesquisa e minha permanência em Universidades Públicas, que na maioria das vezes pouco (ou nenhum) acesso tem às condições mínimas de existência e de cidadania, mas que transformam o dia-a-dia em constante luta pela vida.

## SUMÁRIO:

ABREVIATURAS.....	07
INTRODUÇÃO.....	08
CAPÍTULO I - A CIDADE DA FRONTEIRA (1850-1876).....	13
O início do processo de urbanização.....	13
A cidade começa a se transformar.....	24
As primeiras experiências com trabalhadores livres.....	28
Novas personagens em cena: os alemães em São João Batista do Ribeirão Claro.....	34
As contradições na cidade.....	43
Das mulas aos trilhos.....	53
CAPÍTULO II - A CIDADE PONTA DE TRILHO (1876-1884).....	65
Vida cultural e social.....	86
A Companhia Rio Claro de Estradas de Ferro.....	90
CAPÍTULO III - A CIDADE INTERMEDIÁRIA (1884-1906).....	109
A imigração em massa.....	109
Clandestinos nos trens: as epidemias.....	123
A cidade mudando sua face: luz elétrica, serviços de água e denominação das ruas.....	131
A vida na cidade intermediária.....	144
A expressão das transformações: a greve dos trabalhadores da Cia. Paulista em 1906.....	163
CONCLUSÃO.....	185
FONTES E BIBLIOGRAFIA.....	189

## ABREVIATURAS

AHRCOAP - Arquivo Histórico de Rio Claro "Oscar de Arruda Penteadó"- Rio Claro

ARBCU - Acervo Raro da Biblioteca Central da UNICAMP - Campinas

ARGLRC - Acervo Raro do Gabinete de Leitura de Rio Claro - Rio Claro

IEB - Instituto de Estudos Brasileiros - USP - São Paulo

MF - Museu dos Ferroviários - Jundiaí

MHPABV - Museu Histórico e Pedagógico "Amador Bueno da Veiga"- Rio Claro

## INTRODUÇÃO

Nosso objetivo neste trabalho é refletir sobre o processo de urbanização de São João Batista do Ribeirão Claro, atualmente Rio Claro, no período compreendido entre 1850 e 1906. O momento inicial do nosso estudo está marcado pelo fim do tráfico internacional de escravos, que foi concomitante à expansão dos cafezais no Oeste velho. Nesse momento, São João Batista do Ribeirão Claro delineava-se como o ponto limite onde o plantio do café era economicamente viável. Além desse ponto, custos do transporte do café, por tropas de mulas, até o porto de Santos, tornavam-se proibitivos. Nesse momento também, estavam em curso as primeiras experiências com trabalhadores livres na região.

Encerramos nosso período em 1906, com a greve no tronco da Cia. Paulista, quando os trabalhadores da cidade, após vivenciarem de diversas maneiras os efeitos da chegada da linha férrea, conheceram o outro lado da "modernidade" que a ferrovia representou. Neste movimento, a localidade foi diretamente atingida, expressando de forma contundente as transformações pelas quais a cidade passou.

Isto posto, compreendemos que as transformações pelas quais a cidade passou foram largamente marcadas por uma série de fatores inter-relacionados diretamente ligados às mudanças econômico-sociais que se processavam no nível mundial propiciando uma nova inserção dos países exportadores de produtos primários na divisão internacional do trabalho<sup>1</sup>.

Esse avanço tecnológico foi paralelo à grande concentração de capital nos países centrais, mas também ao aumento da concorrência entre eles. Tal processo veio a intensificar o comércio internacional e ampliar o mercado para os países produtores de matérias-primas e alimentos, particularmente a partir das transformações tecnológicas operadas pela navegação a vapor e pela construção ferroviária.

Ao mesmo tempo, as regiões agrícolas do globo passavam a ser alvo de intensa migração de capitais dos países centrais, que tendiam a serem alocados seja nos

---

<sup>1</sup> HOBSEAWM, Eric. *Da Revolução Industrial inglesa ao Imperialismo*. Trad., Rio de Janeiro: Forense-Universitária, 1986, especialmente o cap. 6 - Industrialização: a segunda fase (1840-1895); e do mesmo autor, "A grande transformação". In: *A era do capital, 1848-1875*. Trad. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1996.

empréstimos governamentais, seja nos complexos exportadores desses países (fretes, seguros, bancos, ferrovias, serviços urbanos).

Por outro lado, as transformações econômicas, as revoluções políticas e a explosão demográfica que marcaram a Europa no período, resultaram na expulsão de largos contingentes de pessoas, promovendo um considerável movimento de emigração com destino às Américas do Norte e do Sul.

Essa conjuntura internacional favorável à inserção dos países produtores de matérias primas e alimentos no mercado internacional formam algumas das condições excepcionalmente propícias que cercaram a introdução e a ampliação do café na região do Oeste Paulista, que conferia ao Brasil seu perfil de economia mercantil escravista nacional.<sup>2</sup>

A partir de então, o consumo do principal produto de exportação brasileiro aumentou de forma exponencial, particularmente no mercado norte-americano, ao mesmo tempo em que seu preço se elevava no mercado internacional.

Com a riqueza gerada pelo café na Província de São Paulo (depois Estado), formou-se e consolidou-se o complexo cafeeiro paulista que, por sua vez, engendrou os alicerces da futura industrialização de São Paulo<sup>3</sup>.

Esses são alguns dos pressupostos fundamentais que cercam o contexto econômico de então e que marcaram o processo de urbanização do oeste paulista, em meio à expansão dos cafezais e, também, aos problemas por ela engendrados, como a "escassez" de mão-de-obra, as dificuldades dos transportes, as questões sanitárias.

Assim destacamos nosso objeto de estudo imerso numa teia de acontecimentos maior que fazia refletir diretamente sobre as cidades seus efeitos e contradições.

Centralizamos nossa análise na discussão dos efeitos da chegada da ferrovia sobre a dinâmica da cidade, dialogando com diversos autores que estudaram o tema, nos quais a questão da chegada da linha férrea é colocada ora como fator de estagnação, ora como fator de propulsão da dinâmica urbana da cidade. Nesse debate

---

<sup>2</sup> MELLO, João Manuel Cardoso de. *O capitalismo tardio. Contribuição à análise crítica da formação e do desenvolvimento da economia brasileira*. 10. ed., Campinas: I.E./UNICAMP, 1998, cap. 1 - As raízes do capitalismo retardatário.

<sup>3</sup> CANO, Wilson. *Raízes da concentração industrial em São Paulo*. 4.ed., Campinas: I.E./UNICAMP, 1998, cap. 1 - Complexo econômico paulista e alguns complexos regionais. SILVA, Sergio. *Expansão cafeeira e origens da indústria no Brasil*. São Paulo: Alfa-Omega, 1976, pg. 81.

procuraremos demonstrar que a ligação férrea foi de fundamental importância para a sua urbanização ulterior, à medida que impulsionou a criação de um complexo ferroviário na cidade, porém, sem deixarmos de destacar suas peculiaridades anteriores.

O ponto de partida de nossa argumentação reside na especificidade criada na cidade a partir do malogro das primeiras experiências com trabalhadores livres na região. Com conseqüências nada animadoras para as lavouras, os trabalhadores acabaram se deslocando para as vilas e cidades vizinhas, resultando em efeitos bastante positivos para São João Batista do Ribeirão Claro na medida em que a cidade passou a receber imigrantes, na maioria alemães, oriundos dessa experiência malograda. A partir daí, os alemães imprimiram características peculiares à cidade, interferindo de maneira expressiva na introdução e ampliação de uma série de serviços e funções urbanas.

Procuramos mostrar a ação contraditória dos fazendeiros-negociantes na cidade, que passavam a incrementar a vida urbana da localidade através da criação de uma série de instituições que demonstravam o quanto eram "modernos" e "civilizados"<sup>4</sup>, ao mesmo tempo em que atuavam num meio majoritariamente escravista.

Empreenderam a ligação férrea, através da formação da primeira empresa com capital estritamente nacional, dando origem a Cia. Paulista de Estrada de Ferro que primeiramente ligou Jundiaí a Campinas e posteriormente Campinas a São João Batista do Ribeirão Claro, em 1876.

Com o ramal férreo, a cidade aparelhava-se de um importante instrumento nas suas atividades agrário-exportadoras, reduzindo consideravelmente o tempo de comunicação com a capital e o porto de escoamento da produção.

Não somente as atividades agrário-exportadoras se viram em situação privilegiada com a chegada da ferrovia, as atividades correlatas somaram-se a uma expressiva estrutura econômico-social, largamente influenciada pela presença na cidade dos imigrantes alemães. A partir de então, a cidade passou a responder por uma demanda de serviços e produtos do interior adentro, incentivando ainda mais a diversificação urbana no que concerne aos serviços e bens.

Com o início do prolongamento da linha férrea rumo a São Carlos, em 1881, empreendimento levado a cabo pelos fazendeiros-negociantes da região central,

instalaram-se ali uma série de serviços diretamente ligados aos serviços ferroviários, como armazéns, escritórios e, um entroncamento de diferentes bitolas, ampliando ainda mais a demanda por trabalhadores urbanos.

Em meio a esse processo, outros fatores extremamente significativos vinham somar-se à estrutura econômico-social da cidade: a imigração em massa que trouxe majoritariamente italianos e o efetivo fim do sistema escravista.

Posteriormente, em 1892, foram instaladas na cidade as Oficinas da Cia. Paulista de Estrada de Ferro, cujo empreendimento enquadrou-se como um dos principais empregadores industriais no período. Tal fato dava a cidade um caráter bastante expressivo no contexto da formação e consolidação do mercado de trabalho e do mercado interno, ao concentrar na cidade um número considerável de trabalhadores.

Os reflexos da consolidação desse aparato ferroviário na cidade traria, por ocasião da greve dos ferroviários de 1906, a expressão de todas as transformações urbanas, na qual procuraremos captar seus agentes sociais e econômicos em meio às transformações materiais.

Nesse processo destacaremos as contradições inerentes que faziam de São João Batista do Ribeirão Claro uma cidade largamente preocupada com a imagem de cidade moderna e civilizada, sendo que os diversos fatos e acontecimentos que envolviam tal preocupação na maioria dos casos não incluíam a população como um todo.

O trabalho encontra-se dividido em três capítulos, nos quais tomamos como eixo central a questão da ligação férrea a fim de balizarmos nossas argumentações:

No primeiro capítulo, em "A cidade da fronteira", procuramos resgatar o surgimento da freguesia demonstrando as raízes de seu traçado ortogonal e as características urbanas que seriam reproduzidas ao longo dos anos; o papel exercido pelos primeiros elementos transformadores, os fazendeiros-negociantes, em um meio majoritariamente escravista; a inserção do imigrante alemão na cidade a partir do malogro da parceria; e as primeiras manifestações "modernizadoras" criadas na cidade, encerrando com a chegada da ferrovia à cidade.

Em "A cidade ponta de trilho", segundo capítulo do trabalho, procuramos repensar o papel da linha férrea a partir das diferentes abordagens dos vários autores

---

<sup>4</sup> SEVCENKO, Nicolau. "O prelúdio republicano, as astúcias da ordem e ilusões do progresso." In: SEVCENKO,

que a estudaram, procurando demonstrar sua efetiva contribuição para a urbanização da cidade nos diferentes aspectos da realidade, encerrando nossa análise com o prolongamento da ramal férreo rumo a São Carlos.

No terceiro e último capítulo, nossa argumentação centraliza-se na ampliação dos elementos transformadores da vida material da cidade em meio à abolição, à imigração em massa, à consolidação do mercado de trabalho, e aos problemas que a "modernidade" trouxe consigo, como epidemias, prolongamento da exclusão social e trabalhadores grevistas tornando-se "caso de polícia".

Para a execução da pesquisa privilegiamos um vasto material empírico que nos permitissem uma visão da cidade nos diversos níveis da realidade no período, onde procuramos reter os principais fatos que alteraram, influíram e deram dinâmica às suas transformações urbanas. Dentre esses documentos primários, manuscritos e impressos, estão os Relatórios dos Presidentes de Província, Atas da Câmara Municipal, Jornais, Inquéritos Policiais, Livros de Impostos e Profissões, Códigos de Posturas, Almanques e Fé de Offício dos trabalhadores da Cia. Paulista.

Utilizamos também diversas crônicas que refletem o modo de vida da população no período; um balanço bibliográfico sobre os temas analisados; plantas da cidade; e um vasto material iconográfico que ilustra alguns dos principais aspectos urbanos de São João Batista do Ribeirão Claro.



## CAPÍTULO I - A CIDADE DA FRONTEIRA (1850-1876)

*"um só dia tem feição própria: o Domingo. Assinala-o a roupa limpa, a roupa nova, a roupa preta que surge pelas ruas a tomar sol no corpo de toda gente. Redobram de movimento as praças. Caras novas de gente extramuros dão ares de sua graça. Ha mercado cedo, missas até às onze; depois, pelo resto da tarde, continuam a assinalar o dia do Senhor caboclos e negros encachaçados, aglomerados pela vendas. Vendem elas mais pinga nesse dia do que durante a semana inteira. Todos voltam pra casa mais ou menos chumbeados. Os 'de cair', dormem na cidade. Os de pinga exaltada, no xadrez. E assim transcorre o Domingo sem necessidade de irmos á folhinha para sabermos que dia é."*

LOBATO, Monteiro. *Cidades Mortas*. 15.ed., São Paulo; Brasiliense, 1972, pg. 12.

### O INÍCIO DO PROCESSO DE URBANIZAÇÃO

O processo de ocupação e povoamento das terras do *hinterland* de São Paulo, onde mais tarde iria se desenvolver o grande surto cafeeiro, começou a se esboçar no século XVIII em decorrência do caminho que levava às minas em Mato Grosso e Goiás. Ao longo deste percurso formaram-se diversos pousos que visavam o abastecimento das tropas que demandavam aquela região. A localização destas pequenas aglomerações humanas resultaram mais tarde numa relativa disposição em linha reta das futuras cidades que ali emergiram.<sup>1</sup>

Assim ocorreu com a futura cidade de São João Batista do Ribeirão Claro. Inicialmente, vieram os primeiros negociantes que supriam as necessidades dos viajantes; em seguida vieram os sesmeiros e o processo de ocupação das terras; junto com eles a manifestação espiritual, simbolizada pela construção da capela. Sob a

marcha comandada pelo capital mercantil desenvolveram-se as grandes propriedades, de início ligadas ao plantio da cana-de-açúcar. Parcela significativa dos homens que lá se instalaram levava consigo escravos, agregados, força individual e dinheiro. Nem todos eram homens de mentalidade rústica, vários deles, inclusive, haviam participado da vida política da Corte e das lutas da Independência.

Ao adentrar a década de 1830, São João Batista do Ribeirão Claro passa à condição de freguesia através do Decreto Imperial de 9 de dezembro de 1830, pertencendo à vila de Constituição (atual Piracicaba). Dois anos depois, os então homens que de rústicos nada tinham, criam na freguesia uma sociedade liberal cujos objetivos eram concretizar as obras que deveriam ser realizadas por Constituição. O argumento central da "Sociedade do Bem Comum" – como ficou conhecida – se justificava na "impassibilidade dos chefes de Constituição. (...) por que Rio Claro crescera demais e Constituição via, com descabelado egoísmo, na novel povoação uma futura e perigosa rival".<sup>2</sup>

Entre os membros da sociedade, todos fazendeiros exceto um, o padre Delphino, estavam: Antonio Paes de Barros, natural de Itu, deputado provincial de 1830 a 1841, sendo agraciado em 1854 com o título de Barão de Piracicaba; Capitão Manoel Paes d'Arruda, natural de Itu e doador das 400 braças de terras destinadas à construção da igreja<sup>3</sup>; capitão mor Estevam Cardozo de Negreiros; Joaquim José de Andrade, e o senador Nicolau Pereira de Campos Vergueiro.<sup>4</sup>

Nicolau Pereira de Campos Vergueiro, nascido em 20 de dezembro de 1778 no Vale da Porca, Província de Traz os Montes, Portugal, bacharel em Direito pela Universidade de Coimbra, emigrou para a então colônia portuguesa da América em 1803 se estabelecendo em São Paulo onde seguiu carreira na área jurídica e ocupou

<sup>1</sup> MONBEIG, Pierre. *Pioneiros e fazendeiros de São Paulo*. 2.ed., Trad., São Paulo: HUCITEC/POLIS, 1998, pg. 25.

<sup>2</sup> AHRCOAP – Almanak de S. João do Rio-Claro para 1873. Org. por Thomaz Carlos de Molina e pub. Por José Maria Lisboa. Ed. Facsimilar. São Paulo: Imp. Oficial. Arquivo do Estado, 1981, pp. 50-55.

<sup>3</sup> Essa doação serviu originariamente para legitimar e fortalecer sua posição na freguesia, já que suas terras eram originariamente fruto da posse; na verdade cerca de um terço das terras daquela região era devido unicamente à posse, já que as concessões de sesmarias não anulavam o direito dos antigos posseiros. Nesse jogo de interesses, eram realizadas diversas vendas e doações até a regulamentação da propriedade com recibos de venda realizados entre várias pessoas que então sustentavam a alienação original. DEAN, Warren. *Rio Claro: um sistema brasileiro de grande lavoura, 1820-1920*. Trad., Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1977, pp. 29 e segs.

<sup>4</sup> PENTEADO, Oscar de A. *Vultos da história rioclarenses (resumos biográficos)*. 2.ed., Rio Claro: [s.e.], 1982.

diversos cargos públicos<sup>5</sup>, era um homem tipicamente cidadão e sua atuação em São João Batista do Ribeirão Claro foi marcante.

Em 1804 casou-se com Maria Angelica de Vasconcelos, filha do Capitão José de Andrade Vasconcelos que possuía fazenda na vila de Constituição, para onde se mudou e comprou parte da sesmaria demarcada em 1817 a Joaquim Galvão de França e Manoel de Barros Ferraz, dando origem a Fazenda Ibicaba, em Limeira e, logo em seguida, outra fazenda em São João Batista do Ribeirão Claro, dando a ela o nome de sua esposa (Fazenda Angélica). Dedicava-se ao cultivo da cana-de-açúcar.

Qualquer que tenha sido o motivo propulsor para a formação dessa "sociedade de homens bons", sua ação não se resumiu simplesmente à construção da Igreja Matriz (um de seus objetivos), orientando suas obras e a "difusão dos bons costumes e a educação da mocidade", como apontam diversos autores que trataram do tema.<sup>6</sup> Ela deixou sua marca nas diversas dimensões da incipiente vida urbana como pretendemos demonstrar.

Por volta de 1830, com uma população total de 2.000 habitantes, o entorno da primeira Igreja – construída de pau-a-pique – já havia servido como imã receptor de uma série de atividades comerciais, além de casas. Ao administrar as terras doadas por Paes de Arruda como patrimônio da igreja, a sociedade loteou o terreno à sua volta destinando sua renda à construção da igreja, dessa forma, também delimitando onde seria o centro da futura cidade. O local escolhido mudava o endereço da religiosidade local, antes localizado à Rua Boa Vista com a Rua da Matriz (atual Rua 7 com a Avenida 3) para a Rua Direita com a Rua da Matriz (atual Rua 6 com a Avenida 3), uma glorificação de Jesus e dos senhores de terras, como indica Octávio Ianni ao se referir às construções de igrejas<sup>7</sup>.

---

<sup>5</sup> Entre os cargos que ocupou estão: Juiz Ordinário de São Paulo em 1811; vereador da Câmara de São Paulo em 1813; Inspetor de caminhos de Constituição em 1820; Membro do governo provisório de São Paulo em 1821; deputado da assembléia constituinte portuguesa em 1822 e da constituinte brasileira em 1823; senador da província de Minas Gerais em 1828; membro da Regência Provisória em 1831; ministro do Império no 3º Gabinete da Menoridade; deputado pela assembléia de São Paulo de 1835 a 1836; presidente da assembléia provincial de São Paulo em 1837; diretor da Faculdade de Direito de São Paulo de 1837 a 1842; ministro da justiça no 7º Gabinete da Maioridade em 1847; presidente e membro do Conselho Imperial. PENTEADO, Oscar de A. op. cit., 1982, pg. 09.

<sup>6</sup> FERRAZ, J. Romeu. *Historia do Rio Claro: a vida, seus costumes e seus homens*. São Paulo: Typ. Hennies Irmãos, 1922, pp. 20-21.

<sup>7</sup> IANNI, Octavio. *Uma cidade antiga*. Campinas: CMU/UNICAMP, 1996, pg. 31.

A mudança do endereço da religiosidade local também deslocou a atração e a concentração de casas comerciais, incrementando a ocupação do espaço no seu entorno; na década de 1840, cresceu o número de casas de secos e molhados em sua volta, passando a denominar-se Rua do Comércio em substituição à Rua do Meio (atual Avenida 1) – Avenida central da cidade que atualmente a divide espacialmente.<sup>8</sup>

A importância dessa sociedade liberal, da qual encontramos paralelo na vizinha povoação de Limeira, relaciona-se com os homens nela envolvidos e seu legado para a futura cidade. Toda tomada de decisão que era implantada os legitimava em nível econômico e social, à medida que garantiam a posse e a divisão do espaço da futura cidade<sup>9</sup> e era incorporada ao cotidiano sem delongas. A sociedade extinguiu-se em 1839, por motivos que não são muito claros. Ou atingiram seus objetivos, ou no limite, talvez o movimento liberal estivesse na defensiva a partir do assim chamado Regresso Conservador a partir de 1837. De qualquer maneira essa sociedade particular foi responsável por uma série de decisões políticas que eram próprias das esferas públicas, conferindo uma estrutura social e política à localidade que, entre 1830 e 1840 era considerada "mais sólida que aquela esperada de uma povoação recém constituída", e, justamente devido ao fato de "estar distante dos centros decisórios da Província".<sup>10</sup>

Além disso, o modelo de organização do espaço implantado pela Sociedade seria reproduzido ao longo da segunda metade do século XIX.

Com a Sociedade do Bem Comum largamente influenciada pelo Senador Vergueiro que, diga-se de passagem, nunca residiu em São João Batista do Ribeirão Claro, colocaram em prática na freguesia um modelo de arruamento e ordenação urbana baseado na ortogonalidade das quadras – como um tabuleiro de xadrez – quase paralela aos pontos cardeais, com 40 braços de lado, ou seja, 88,80 metros e, inclusive, cuidando das medidas das ruas, de 60 palmos, de 13,32 metros, exemplificados pelas cidades de Limeira e Constituição.<sup>11</sup>

<sup>8</sup> PENTEADO, Oscar de Arruda. "Como nasceu e cresceu Rio Claro". In: PENTEADO, Oscar de A.; et.all. *Rio Claro: sesquicentenária*. Rio Claro: Museu Histórico e Pedagógico "Amador Bueno da Veiga", 1978, pg. 41.

<sup>9</sup> BAPTISTA, Maria Rosa do Belém. *Rio Claro: as pedras da cidade*. São Paulo: Dissertação de Mestrado, FFLCH, USP, 1994, pg. 32.

<sup>10</sup> HOGAN, Daniel J.; et.all. *Café, ferrovia e população: o processo de urbanização em Rio Claro*. Campinas: NEPO, UNICAMP, 1986, pg. 09.

<sup>11</sup> KELLER, Elza de S. "Notícia geográfica de Rio Claro" In: *Rio Claro-1964*. Rio Claro: Edição Conselho Municipal de turismo e Cultura, 1964, pg. 56.

A questão do planejamento e da simetria na origem das cidades brasileiras é questão bastante debatida pelos estudiosos.

Sérgio Buarque de Holanda, por exemplo, busca interpretar a questão da simetria com a racionalização do espaço referindo-se à diferença entre a colonização portuguesa e a espanhola. Ao definir a urbanização concretizada pelos portugueses, em contraposição à empreendida pelos espanhóis em suas colônias da América, ele diferencia o Semeador do Ladrilhador. Para o autor, no tocante ao traçado geográfico empreendido pelos portugueses nunca houve a preocupação com a racionalidade e, sim, uma adaptação às formas topográficas em virtude de seu caráter de colonização litorâneo. Isso só mudaria com o advento das minas que levaram à Demarcação Diamantina e à redefinição de sua política de ocupação e administração do espaço, que visavam exclusivamente salvaguardar a riqueza que acreditavam que estas minas produziriam.<sup>12</sup>

De acordo com Murilo Marx, as vilas e cidades características da colônia portuguesa espelham as especificidades de sua época, seja em nível econômico seja em nível social. De acordo com o autor, no século XVII elas possuíam um incipiente traçado geometrizado, mas não chegando a demonstrar regularidade, em virtude da relativa autonomia das Câmaras Municipais perante as autoridades coloniais, como Itu, São Sebastião, Caraguatatuba e Taubaté. No século XVIII, porém, já ocorreu uma proliferação de construções de vilas com desenhos mais rigorosos e estrategicamente pensados, principalmente nas regiões sul, norte e centro-oeste, impressionando pela ortogonalidade das ruas, preocupação com a praça central e a largura das ruas, dentre outras medidas, sendo "o próprio sítio urbano preferido distinguem-se das formações mais antigas."<sup>13</sup> Em outras palavras, se aproximando da posição de Sérgio Buarque que aponta essa redefinição a partir do contexto e os interesses econômicos que se abriam, primeiro com as Minas Gerais e, posteriormente, com o café.

Desta forma, o importante a destacarmos é que no decorrer do século XVIII com a descoberta das minas ocorreu uma redefinição na política portuguesa no que

---

<sup>12</sup> HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Raízes do Brasil*. 26.ed., São Paulo: Cia. das Letras, 1995, especialmente o cap. 4 – O semeador e o ladrilhador; Da mesma forma Richard Morse em *Formação histórica de São Paulo*, São Paulo: DIFEL, 1970, enfatiza a nula importância dada pelos portugueses na racionalização do uso do espaço e, acrescenta, devido à falta de recursos para a urbanização em larga escala, ao contrário da Espanha.

concerne à ocupação do espaço, justamente a fim de se ampliar o domínio da região que passava a representar um aumento à receita da Metrópole.

A ênfase no traçado retilíneo, segundo Roberta Delson, além de configurar uma redefinição política, no qual caminhava junto uma demonstração de autoridade e de controle que Portugal necessitava naquele momento sobre a colônia, demonstrava também a imagem da cidade "civilizada", que cada vez mais seria valorizada daí em diante.<sup>14</sup>

Já no final do século XIX e início do XX, as cidades brasileiras passaram a ser caracterizadas por uma grande simetria, principalmente aquelas que despontavam no curso da frente pioneira do café, com a praça da Igreja Matriz passando a ser o foco de irradiação com ruas largas e bem delineadas com a mesma largura; e essa característica é um exemplo prático do que se processou na próspera região do café, "...que se repetiram às centenas".<sup>15</sup>

Uma explicação plausível é que essa tendência originariamente nasceu das diretrizes de Pombal para a planificação de vilas e cidades na segunda metade do século XVIII, quando implementou a política de ocupação, através de construções de vilas, nas regiões Sul e Oeste, devido à necessidade de controle das então riquezas extraídas das minas. Vale destacarmos que mesmo o projeto nascendo "nas pranchetas" de Portugal, elas nunca foram colocadas em prática na própria Metrópole, exceto após o terremoto que assolou Lisboa em 1755, quando sua reconstrução se deu nos mesmos modelos já aplicados em sua colônia da América, pois acreditavam que tais medidas além de proporcionar resultados administrativos práticos poderiam também ser mais propícios à manutenção da autoridade e à instauração da civilidade.<sup>16</sup>

O importante nessa discussão encontra-se na busca dessa simetria e regularidade nas vilas mais antigas da região, que segundo Delson mesmo datando suas fundações de 1808, as mesmas tinham sido planejadas num período anterior: "Em 25 de

<sup>13</sup> MARX, Murilo. *Cidade no Brasil terra de quem?* São Paulo: Nobel/Edusp, 1991, pp. 97 e segs.

<sup>14</sup> DELSON, Roberta M. *Novas vilas para o Brasil-Colônia. Planejamento espacial e social no Brasil no século XVIII*. Trad., Brasília: ALVA/CIORD, 1997, pp. 4-5.

<sup>15</sup> MARX, Murilo. op. cit., 1991, especialmente o capítulo 5.

<sup>16</sup> DELSON, Roberta M. op. cit., especialmente o capítulo VI - "O Marquês de Pombal e a política portuguesa de europeização". Segundo as palavras da autora, "Portanto, o programa de planificação de vilas constituiu um caso singular, em que a Coroa primeiramente experimentou na colônia e em seguida trouxe os resultados para o país-metrópole." pg. 99.

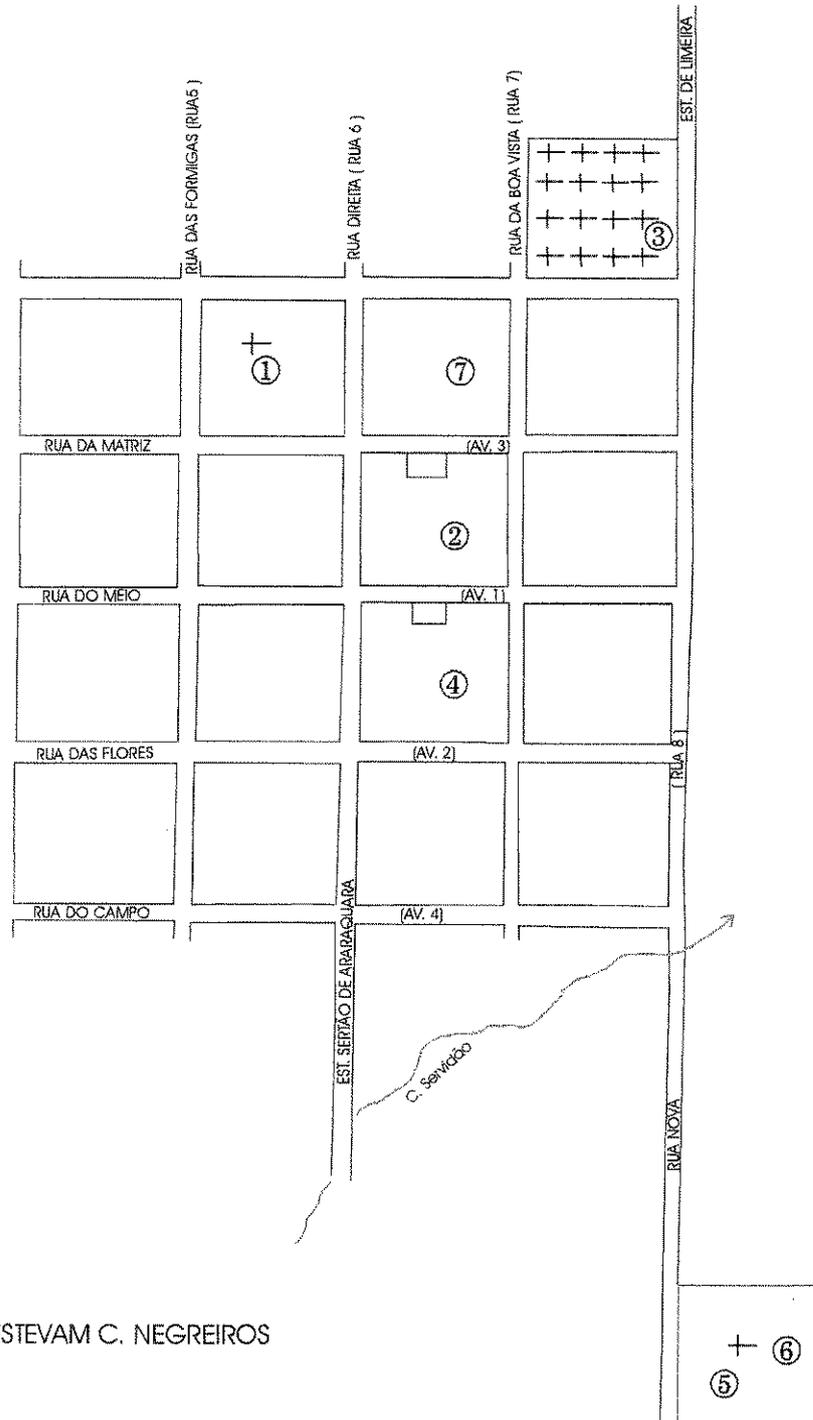
dezembro de 1766, Antonio de Souza escreveu ao ministro dos Negócios Estrangeiros de Portugal, o Marquês de Pombal, comunicando que havia mandado construir seis novas comunidades em áreas vantajosas '*pela localização estratégica, conforto e fertilidade dos solos*'. A primeira delas seria localizada na faixa arenosa onde o rio Piracicaba confluía com o Tietê, dez léguas a oeste da última aglomeração fundada na zona".<sup>17</sup>

Assim, pensamos que a urbanização implantada por volta da década de 1830 (conforme planta abaixo), a partir dos exemplos de Limeira e Constituição (Piracicaba), na futura cidade de São João Batista do Ribeirão Claro, liga-se aos planos pombalinos de ocupação, pois as duas primeiras foram vilas "pensadas" de acordo com os planos de ocupação do território composta de três etapas, sendo que da primeira etapa o objetivo era "construir" Piracicaba, Botucatu, Faxina, Lages e outras duas litorâneas, como destaca Delson.

---

<sup>17</sup> Ibidem, pg. 73. Citação da correspondência do governador Sr. Antonio de Souza ao Marquês de Pombal – Ministro dos Negócios Estrangeiros de Portugal.

# RIO CLARO - 1.835.



LEGENDA:-

- ① IGREJA MATRIZ
- ② CASA DO CAPITÃO MÓR ESTEVAM C. NEGREIROS
- ③ CEMITÉRIO
- ④ CASA DO PADRE DELFINO
- ⑤ CAPELA DA STA. CRUZ
- ⑥ CASA DO PADRE ROSA
- ⑦ LARGO DE SÃO JOÃO

Cabe ainda destacarmos a influência exercida por Nicolau de Campos Vergueiro na implantação desse modelo: ele era originariamente de Portugal, e, como homem tipicamente cidadão<sup>18</sup>, nada mais natural que buscasse transpor suas experiências de vida à região que naquele momento tinha como moradia e onde paulatinamente crescia sua influência econômica, social e política.

Temos, portanto, no primeiro momento de urbanização de São João Batista do Ribeirão Claro as ações originárias estritamente dos fazendeiros-negociantes<sup>19</sup> que se estabeleceram na região e que vieram a se beneficiar das oportunidades abertas pelo processo de Independência e pela inserção do Brasil nos fluxos internacionais do comércio como fornecedor de produtos tropicais.<sup>20</sup>

Até a década de 1840, a cana-de-açúcar foi o principal produto cultivado nos solos do Oeste. A partir dela foi possível a constituição de grandes propriedades territoriais, a concentração de mão-de-obra escrava e o acúmulo de capitais. A cana estimulou também o surgimento de algumas atividades agro-industriais, além da própria produção do açúcar, como a sacaria de algodão, caixas, etc., para a exportação do produto. Foi também buscando o escoamento do produto que o Porto de Santos ganhou importância e que se construiu um relativo sistema viário.<sup>21</sup>

Gradativamente a demanda mundial por café sobrepunha-se à da cana, além dos custos de produção serem menores, exigindo menos mão-de-obra e conferindo maiores lucros, também crescia seu consumo nos mercados internacionais, o que justificava sua plantação em larga escala já na década de 1840 na região de Campinas/ Rio Claro<sup>22</sup>,

<sup>18</sup> FORJAZ, Djalma. *O senador Vergueiro: sua vida e sua época (1778-1859). O homem social e o colonizador, o homem empreendedor, o homem político*. São Paulo: Oficinas do Diário Oficial, 1924.

<sup>19</sup> Passaremos a utilizar a denominação *fazendeiro-negociantes* quando nos referirmos aos homens ligados à produção cafeeira, já que possuíam outros negócios: cobrança de taxa sobre uso de estradas, comércio de mulas, tráfico negreiro, comércio transatlântico, além dos laços com a Corte e a política, não eram unicamente fazendeiros. Para um aprofundamento da questão em São Paulo ver: MONBEIG, Pierre. op. cit.; para o caso do Rio de Janeiro, LENHARO, Alcir. *As tropas da moderação (o abastecimento da Corte na formação política do Brasil, 1808-1842)*. 2.ed., Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esporte, Depto. Geral de documentação e informação cultural, Div. de Editoração, 1993; STEIN, Stanley. *Vassouras: um município brasileiro do café, 1850-1900*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1990.

<sup>20</sup> MELLO, João Manuel Cardoso de. *Capitalismo tardio. Contribuição à revisão crítica da formação e do desenvolvimento da economia brasileira*. 10.ed., Campinas: I.E./UNICAMP, 1998, especialmente e cap. 1 – As raízes do capitalismo retardatário.

<sup>21</sup> Para um aprofundamento nessa atividade econômica ver especialmente a obra de: PETRONE, Maria Thereza Schorer. *A lavoura canavieira em São Paulo. Expansão e declínio (1765-1851)*. São Paulo: DIFEL, 1968.

<sup>22</sup> DEAN, Warren. op. cit., 1977, pp. 41 e segs.

suplantando a produção de açúcar na década de 1850, como pode ser visualizado na tabela abaixo:

TABELA 1

Volume de Exportação de café e açúcar em São Paulo (1847-1851) – em arrobas<sup>23</sup>

ANO	AÇÚCAR	CAFÉ
1847-1848	414.230	246.893
1848-1849	278.823	223.58
1849-1850	269.389	130.681
1850-1851	344.904	470.054

Por volta de 1840 o café representava 40% das exportações brasileiras<sup>24</sup>, mas foi a partir da década de 1850 que seus preços se elevaram a ponto de se viabilizar sua expansão para as terras do Oeste Paulista. Daí por diante a história econômica brasileira passaria cada vez mais a focar seus olhos para a região cuja prosperidade crescia e atraía grande número de pessoas que para lá se dirigiam investindo seus capitais, eram os *inrantes*.<sup>25</sup> Dentre eles encontravam-se fazendeiros do litoral, comerciantes, burocratas, profissionais liberais do Rio de Janeiro, Vale do Paraíba e Minas Gerais.<sup>26</sup>

Ao adentrar a década de 1840, a situação de "boca do sertão" tornava a freguesia de São João Batista do Ribeirão Claro um ativo centro comercial, fornecendo produtos aos rincões do sertão de Araraquara. Segundo aponta Campos, "por aqui passavam tropas e carros que vinham das longínquas povoações mineiras do triângulo e até de Matto Grosso e Goyaz. Aqui, muitas vezes, sortiam-se de sal, de fazendas, de aguardente e de outras mercadorias que transportavam para as suas remotas terras. De tal modo o comercio prosperava, a população augmentava e todos aspiravam a independencia municipal."<sup>27</sup>

<sup>23</sup> PETRONE, Maria Thereza Schorer. op. cit., 1968, pg. 162.

<sup>24</sup> SILVA, Sergio. *Expansão cafeeira e origens da indústria no Brasil*. São Paulo: Alfa-Omega, 1976, pg. 40.

<sup>25</sup> IEB - *Inrante* era a denominação utilizada pela população da época para o recém-chegado à localidade. CAMPOS, Zulmiro Ferraz de. Centenario de Rio Claro. Conferência sobre a historia de Rio Claro pronunciada no Theatro Variedades desta cidade em 20 de junho de 1927. Rio Claro; Typ. Conrado, 1929, pg. 18.

<sup>26</sup> CANO, Wilson. *Raízes da concentração industrial em São Paulo*. 4.ed., Campinas: UNICAMP, IE, 1998, pg. 96.

<sup>27</sup> IEB - CAMPOS, Zulmiro Ferraz de. op. cit., pp. 30-31.

Nesta multifacetada teia de acontecimentos que envolvem tanto fatores econômicos internos quanto externos, a localidade de São João Batista do Ribeirão Claro tornava-se vila através da lei nº. 13 ou 273 de 07 de março de 1845 e cidade através da Lei nº 44 ou 595 de 30 de abril de 1857.<sup>28</sup>

A organização do espaço prosseguiu nas décadas seguintes nos mesmos moldes dos alinhamentos e medidas determinadas pela Sociedade. Abriram-se ruas, construíram-se praças, como as praças da Matriz, do Jardim, da Boa Morte, da Várzea e a da Santa Cruz. Paulatinamente surgiram casas que fugiam ao padrão da localidade e se destacavam no horizonte, porém, antes do aparecimento dos grandes casarões dos fazendeiros-negociantes somente o sobrado de Antonio Gonçalves Amorim, um português que possuía loja no Largo da Matriz se destacava do conjunto.

As casas eram na maioria construídas de pau-a-pique e a maioria possuía seus próprios poços nos quintais. Já nas ruas o que se via e incomodava era a grande poeira nos dias secos e, nos chuvosos, grandes poças d'água que eram capazes de atolar os pés dos transeuntes devido à lama. Poucos proprietários se preocupavam em calçar as "beiradas" das casas.<sup>29</sup>

Nas décadas posteriores, portanto, reproduziu-se, pelo menos na ocupação do espaço, a mesma forma de organização na qual a freguesia viu seus primeiros alicerces serem fincados. No entanto, o contexto econômico e social era outro, iniciava-se a década de 1850 com outras perspectivas: fora proibido definitivamente o tráfico internacional de escravos, o consumo de café na Europa e nos Estados Unidos cresciam vertiginosamente; já estavam em curso experiências com trabalhadores europeus nas fazendas do senador Vergueiro; e o café dava a São João Batista do Ribeirão Claro características únicas perante o conjunto na região – era a cidade da fronteira – limite do plantio lucrativo da primeira fase de expansão cafeeira do Oeste Paulista.

---

<sup>28</sup> Utilizaremos a denominação São João Batista do Ribeirão Claro e não Rio Claro simplesmente em virtude dessa última denominação ser implantada somente com a Lei nº. 975 de 20 de dezembro de 1905. São Paulo (Estado). Secretaria de Economia e Planejamento. Coordenadoria de Planejamento Regional. Instituto Geográfico e Cartográfico. São Paulo: IGC, 1995, pg. 128.

<sup>29</sup> IEB – CAMPOS, Zulmiro Ferraz de. op. cit., especialmente o cap. V. Rio Claro villa e município.

## A CIDADE COMEÇA A SE TRANSFORMAR

A emergência do café foi responsável pela manutenção do sistema baseado na grande lavoura, instaurado décadas antes na região com a cana. Segundo Dean, sem a cana as sesmarias teriam se fragmentado e não haveria a entrada em massa de mão-de-obra escrava. A importância da mão-de-obra escrava valeria ainda como garantia nas hipotecas firmadas pelos fazendeiros-negociantes, que na organização das fazendas se ocupavam de todos os serviços.<sup>30</sup>

A ampliação dos cafezais na região coincide com o processo de crise internacional gerada pelas pressões inglesas pelo fim do tráfico internacional de escravos, ao longo da década de 1840 e da sua efetiva extinção a partir de 1850. Para a região do Oeste velho, na qual se encontrava São João Batista do Ribeirão Claro, limite extremo de viabilidade econômica para o plantio antes da expansão ferroviária, o tráfico interprovincial foi uma das alternativas encontradas, absorvendo a mão-de-obra escrava das regiões economicamente decadentes do norte e do nordeste.<sup>31</sup>

Na configuração dessa primeira área de plantio do café, portanto, essa relação é significativa já que tanto a elevação da população escrava quanto às primeiras colheitas coincidem. Reportando-nos a Warren Dean e aos números por ele apresentados, o autor observa que na cidade enquanto em 1835 o número de escravos era de 598, em 1856 esse número chega a 1.426, ao passo que a produção de café em 1835 era de 0,5 tonelada métrica com 2 plantadores e em 1857-1859 a produção atingia 1.764 toneladas métricas com 44 plantadores.<sup>32</sup>

A produção cafeeira, assim, gerou uma dinâmica econômica na região à medida que atraiu homens e capitais o suficiente tanto para investimentos nas lavouras quanto para compra de escravos que, como é sabido, passam a sofrer uma elevação de seu preço a partir de 1850.

<sup>30</sup> DEAN, Warren. op. cit., 1977, cap. 2 - A organização das fazendas.

<sup>31</sup> Em 1857, por exemplo, segundo o Almanak Administrativo, Mercantil, e Industrial da Província de S. Paulo para o anno de 1858. Organizado e redigido por Marques & Irmão. 2º. Anno. São Paulo, Typographia Imparcial, 1857, pg. 406, entraram na província de São Paulo via porto de Santos 458 colonos europeus ao passo que o número de escravos trazidos das províncias do norte chegou a 857.

<sup>32</sup> DEAN, Warren. op. cit., 1977, pp. 52 e 63.

Assim, mesmo já vivenciando as primeiras experiências com trabalhadores livres, como veremos em seguida, a presença do escravo foi uma constante. Segundo os números abaixo, sua importância foi crescente ao longo dos anos até a crise final do sistema, em direta relação com o aumento na produção cafeeira e só reduzindo seu número a partir de 1885:

TABELA 2

Produção cafeeira das cidades do Oeste Paulista, 1836-1920, em arrobas<sup>33</sup>

CIDADES	1836	1854	1886	1920
Campinas	8.021	335.550	1.500.000	795.680
Limeira	-	121.800	200.000	167.240
Piracicaba	-	-	300.000	486.761 <sup>i</sup>
Jundiaí	1.276	60.000	506.666 <sup>ii</sup>	441.347
Mogi Mirim	610	80.000	-	229.547
Rio Claro	-	99.670	600.000	428.267 <sup>iii</sup>

TABELA 3

População escrava do município de Rio Claro, 1822-1888<sup>34</sup>

ANO	POPULAÇÃO	% PERANTE A POPULAÇÃO TOTAL
1822	489	32,1
1835	598	20,6
1856	1426	-
1872	3935	26,2
1874	4182	-
1875	4429	-
1876	4467	-
1882	4852	-
1883	4866	-
1884	4980	-
1885	4709	20,5
1887	3304	14,7
1888 (março)	1663	-

<sup>33</sup> MILLIET, Sérgio. *Roteiro do café e outros ensaios*. 4.ed., São Paulo/Brasília: HUCITEC/INL, 1982, pg. 48:

<sup>i</sup> O ano de 1920 inclui a produção de Santa Bárbara, Rio das Pedra e São Pedro;

<sup>ii</sup> A partir desta engloba a produção de Itatiba;

<sup>iii</sup> Inclui-se Anápolis nesses dados.

<sup>34</sup> DEAN, Warren. op. cit., 1977, pg. 63.

No final da década de 1850, com a expansão de seu consumo, sobretudo nos Estados Unidos o café sofre significativa elevação do seu preço, além de beneficiar-se das facilidades propiciadas para o comércio de longa distância com a generalização da navegação a vapor, a partir da década de 1870. Para ilustrarmos somente um exemplo, além dos vapores reduzirem o tempo de viagem em comparação aos veleiros, de seis semanas para três semanas ou até duas semanas no caso de não haver escala entre Lisboa e Rio de Janeiro, também contribuíram para a fixação de horários de saídas, isto é, introduziram regularidade e previsibilidade, ao contrário dos veleiros.<sup>35</sup>

Por volta de 1832, a França importou 10 milhões de quilos de café; em 1846, 17 milhões; em 1859, 50 milhões e; em 1870 chegou a 70 milhões de quilos. Contudo, a partir de 1870 o principal comprador do produto eram os Estados Unidos: em 1865 importaram 838.843 sacas de 60 kg; em 1870, 1.680.040 sacas; em 1875, 2.941.995 sacas. Nesses mesmos anos as exportações para a Europa foram de 1.431.746, 1.024.339 e 1.110.301 sacas, respectivamente.<sup>36</sup>

A partir do final da Guerra da Secessão Americana (1860-1865), abriram-se os caminhos para a ulterior "conquista do oeste", para a diversificação produtiva e para a industrialização, que por sua vez, criava um amplo mercado consumidor para o café brasileiro.<sup>37</sup> Neste sentido, os efeitos da Guerra de Secessão foram largamente refletidos na economia brasileira, com o impressionante aumento do consumo de café,

<sup>35</sup> LEITE, Joaquim Costa. "O Brasil e a emigração portuguesa (1885-1914)." In: FAUSTO, Boris (org.). *Fazer a América. A imigração em massa para a América Latina*. São Paulo: EDUSP, 1999. pp. 187 e segs.

<sup>36</sup> MONBEIG, Pierre. op. cit., pp.96 e segs.

<sup>37</sup> Durante o conflito, o principal produto de exportação americano – o algodão – foi obstado de tal maneira que afetou seu principal comprador – a indústria têxtil inglesa – promovendo uma elevação nos preços da produção brasileira, até então marginal perante a produção americana. Esse fenômeno, acrescido da migração americana ao Brasil durante o conflito, levou o governo brasileiro, inclusive, a incentivar através de medidas oficiais entre os anos 1865 e 1866 o prosseguimento da migração dessa nacionalidade, de olho na oportunidade de entrar no mercado internacional do algodão. Contudo, após o conflito e o restabelecimento da produção americana os preços do produto brasileiro tornaram a cair. Mas o importante neste contexto, mesmo que marginal aos propósitos de nosso trabalho, foi o legado desse produto à região, com a chegada de imigrantes americanos que levaria a formação de Americana e Santa Bárbara do Oeste. Para um aprofundamento a respeito da produção do algodão ver as obras de: CANABRAVA, Alice P. *O algodão em São Paulo, 1861-1875*. 2.ed., São Paulo: T. A. Queiroz, 1984, especialmente a Primeira e Segunda Partes; CANABRAVA, Alice P. "A grande lavoura". In: HOLANDA, Sergio Buarque de (dir.). *História geral da civilização brasileira*. São Paulo: DIFEL, 1971, Tomo II, vol. 4, pp. 110-114; CANO, Wilson. op. cit., pp. 77-78; SINGER, Paul. *Desenvolvimento econômico e evolução urbana (análise da evolução econômica de São Paulo, Blumenau, Porto Alegre, Belo Horizonte e Recife)*. 2.ed., São Paulo: Cia. Editora Nacional, 1977, pg. 54; SEMEGUINI, Ulysses C. *Do café à indústria: uma cidade e seu tempo*. Campinas: Edunicamp, 1991, pp. 34 e segs.; GUSSI, Alcides Fernando. *Os norte-americanos (confederados) do Brasil – Identidades no contexto transnacional*. Campinas: CMU/UNICAMP, 1997, especialmente o cap. – Os imigrantes americanos no Brasil.

induzido pelas aceleradas transformações econômicas e sociais que caracterizaram a conquista do oeste americano.

Há ainda que ressaltarmos que a partir da década de 1870, crescia o processo de exportação de capitais, sendo o Brasil um importante mercado de investimentos que eram atraídos não apenas para os empréstimos públicos, mas também para as várias atividades ligadas à exportação de seu produto mais dinâmico (bancos, companhias de navegação e seguros, casas exportadoras, ferrovias, melhoramentos urbanos, etc).

Desta forma, o Brasil com seu produto de exportação crescentemente se firmava no mercado internacional como principal produtor de café, como é possível visualizarmos na tabela abaixo, mesmo apresentando uma pequena variação em relação à América Latina como um todo em 1880-1881.

TABELA 4

Produção mundial de café, 1870-1906, em sacas de 60 kg <sup>38</sup>

ANOS	BRASIL	ÁSIA	ÁFRICA	AMÉRICA EXCLUÍDO BRASIL	TOTAL MUNDIAL
1870-1871	3.763.908	2.346.000	51.000	1.050.092	7.211.000
1876-1877	3.552.301	2.762.000	67.000	1.423.699	7.805.000
1880-1881	3.659.483	2.390.000	72.000	3.707.517	9.829.000
1886-1887	6.161.000	1.780.000	108.000	2.261.000	10.310.000
1890-1891	5.547.000	905.000	114.000	2.800.000	9.366.000
1896-1897	8.500.000	868.000	249.000	3.150.000	12.767.000
1900-1901	11.373.371	-	-	-	15.158.371
1905-1906	11.055.378	-	-	-	16.306.000

Essa relação permite-nos montar o cenário no qual os fazendeiros-negociantes prosseguiram como um dos agentes no processo de transformação da região e da cidade. Enquanto agentes possuidores de capital, empregaram uma segunda alternativa à possível "falta de braços" nas lavouras cafeeiras: a imigração, como forma de garantir

<sup>38</sup> Centro Industrial do Brasil. *O Brasil. Suas riquezas naturais. Suas industrias*. Rio de Janeiro: Industria Agricola, volume II, 1908, pg. 99.

o capital empregado.<sup>39</sup> Essas experiências iriam conferir a São João Batista do Ribeirão Claro um perfil extremamente significativo e diferenciado no conjunto das cidades da região.

## AS PRIMEIRAS EXPERIÊNCIAS COM TRABALHADORES LIVRES

As primeiras experiências com trabalhadores livres na região foram empreendidas pelo Senador Vergueiro em suas fazendas Ibicaba e Angélica. Homem tipicamente cidadão, com percepção do mundo dos negócios e do que se passava na Europa, começou na década de 1840 a diversificar sua atividade de traficante internacional de escravos já vislumbrando uma possível "falta de mão-de-obra" em suas lavouras, ao comprar três navios e destinar dois deles ao tráfico negreiro e o terceiro para a busca de engajados portugueses.<sup>40</sup>

Por volta de 1847, o senador Vergueiro possuía cerca de 300 escravos em suas lavouras<sup>41</sup>; mesmo ano em que trouxe 64 famílias de imigrantes alemães para trabalharem na Fazenda Ibicaba ao lado das 80 famílias de portugueses que ali já se encontravam desde 1840; e 149 suíços e 24 alemães para a Fazenda Angelica.

Os alemães foram, no que poderíamos chamar de primeira fase da imigração a São Paulo, o grupo mais representativo da importação de braços primordialmente destinados às lavouras. Seus primeiros conterrâneos aportaram em terras brasileiras por volta de 1828, em número de 926; desses 336 formaram um núcleo agrícola sob a direção do dr. Justiniano de Mello Franco; porém, aos poucos, esses homens se dispersaram. Contudo, após as experiências de Vergueiro, relata Floriano de Godoy ao governo Imperial em 1875: "*mais de 40 colonias agrícolas foram fundadas na*

---

<sup>39</sup> LAMOUNIER, Maria Lúcia. *Da escravidão ao trabalho livre. A lei de locação de serviços de 1879*. Campinas: Papirus, 1988, pg. 162.

<sup>40</sup> ALENCASTRO, Luis Felipe. "Proletários e escravos. Imigrantes portugueses e cativos africanos no Rio de Janeiro, 1850-1872." In: *Novos Estudos CEBRAP*. 21, São Paulo, Jul. 1988, pg. 37; LANNA, Ana Lucia Duarte. *Santos. Uma cidade na transição, 1870-1913*. São Paulo/ Santos: HUCITEC/ Pref. Mun. de Santos, 1996, pg. 172.

<sup>41</sup> ARGLRC – Revista do Instituto Historico e Geographico de São Paulo. São Paulo: vol. VI, 1900-1901, Typ. do Diario Oficial, 1902, pg. 187.

*provincia, compostas de francezes, suissos, allemães e portuguezes em numero superior a 4.000.*<sup>42</sup>

Esse processo de mudança, por sua vez, está inserido num patamar mais amplo que engloba vários fatores inter-relacionados: de um lado estão as condições econômicas de países europeus que viviam as contradições provocadas pela expansão do capitalismo na Europa e em outras regiões do mundo, além de agitações políticas que marcaram determinadas regiões; de outro, estava o Brasil, inserido como estava no mercado mundial enquanto exportador de produtos primários, vivenciando a crise do sistema escravista.<sup>43</sup>

Acrescentamos ainda a esses fatores a ideologia crescente ao longo do século XIX sobre a necessidade de "branqueamento" da população brasileira, tão em voga nas discussões entre os diversos segmentos sociais do período, onde o europeu era o preferido à emigração<sup>44</sup>.

Entre o Congresso de Viena e a Unificação Alemã em 1870, as camadas mais humildes da população rural dos Estados Alemães foram movidas a emigrar por uma série de fatores econômicos. A economia camponesa estava em crise devido à concentração de capital e ao sistema de herança característico de determinadas regiões que provocava a fragmentação das unidades de produção e a perda da unidade familiar devido aos herdeiros serem obrigados a buscar outras formas de sustento fora dos serviços rurais. Esse intenso êxodo rural foi intensificado, na segunda metade do século XIX, pela mecanização da agricultura. No plano mais geral, soma-se ainda que por volta de 1840, milhões de agricultores europeus – da Europa Central – viviam o colapso da produção da produção de batatas, levando-os à fome e, no limite, à emigração como alternativa.<sup>45</sup>

---

<sup>42</sup> GODOY, Joaquim Floriano de. "A Provincia de São Paulo: trabalho estatístico historico e noticioso destinado a exposição industrial de Philadelphia (Estados Unidos) offerecido a S. M. Imperial o sr. D. Pedro II pelo senado Dr. Joaquim Floriano de Godoy." In: *A provincia de São Paulo: trabalho estatístico, histórico e noticioso*. 2.ed., fac-similada, São Paulo: Governo do Estado, 1978, pg. 132.

<sup>43</sup> WEECH, J. Friedrich von. *A agricultura e o comércio no sistema colonial*. Trad., São Paulo: Martins Fontes, 1992, pg. 02; sobre uma discussão mais ampla sobre as condições que levaram aos grandes movimentos migratórios para a América consultar a obra de Boris Fausto (org.). op. cit., 1999.

<sup>44</sup> Sobre essa questão, na qual discutiu-se sobre a imigração chinesa *versus* a européia ver especialmente a obra de: ALENCASTRO, Luis Felipe de. op. cit., 1988, pg. 51.

<sup>45</sup> DEAN, Warren. op. cit., 1977, pg. 114; STOLCKE, Verena; HALL, Michael M. "A introdução do trabalhador livre nas fazendas de café de São Paulo." In: *Revista Brasileira de História*. 6, São Paulo, set. 1983, pg. 93.

Por outro lado, com a industrialização em seu início, os trabalhadores artesanais viram seus pequenos negócios se desmantelarem, pois os obrigavam a competir desigualmente com os produtos industrializados. Isso, sem mencionar as razões políticas que assolaram as regiões onde viviam, como a guerra da libertação de 1815, os motins de 1830 e 1831, a revolução de 1848 e as várias lutas pela unificação, que também foram fatores de expulsão.<sup>46</sup>

Os alemães que emigraram no início do século XIX provinham na sua maioria do Sudoeste da Alemanha, formado basicamente por agricultores e por um incipiente artesanato rural com pequenas indústrias domésticas. Na década de 1840, os estados do Norte e do Centro foram os que mais forneceram mão-de-obra para o Novo Mundo, na sua maioria não agricultores. Já na década subsequente até meados de 1860, a maioria dos emigrados provinham de regiões agrárias. De 1865 a 1895 saíram de todas as regiões grupos sociais empobrecidos, mas também artesãos e pequenos empresários. Somente a partir de 1880, a maioria dos trabalhadores passou a ser estritamente de origem urbana, operários ou artesãos. A partir de 1890, contudo, o fluxo migratório cai em virtude da forte expansão da economia alemã.<sup>47</sup>

Os que preferiram a emigração buscaram-na como alternativa a proletarização, ou no limite, como saída à condição miserável na qual muitos se encontravam. A maioria dos imigrantes alemães que vieram ao Brasil, na primeira metade do século XIX, foram encaminhados a pequenas propriedades na região sul do país, dando origem a núcleos coloniais e gerando peculiaridades próprias àquela parte do país, que não abordaremos aqui.

Enfim, enquanto em certas regiões da Europa diversos fatores levaram milhões de pessoas a deixarem suas pátrias em busca de melhores condições de vida, do outro

---

<sup>46</sup> BASSANEZI, Maria Silvia C. B. *Imigrações internacionais para o Brasil: um panorama histórico*. Campinas: NEPO, UNICAMP, [s.d.], pg. 30; os diversos fatores de expulsão, segundo Klein são: perseguições culturais a determinadas comunidades e nacionalidades, englobando aqui a questão religiosa; condições econômicas precárias, que envolvem o acesso a terra, sua produtividade e o número de pessoas que vivem dessa produtividade; e o fator demográfico, processo iniciado na Inglaterra e na França em meados do século XVIII e que se espalhou pela Europa no século XIX e que colocou milhares de pessoas à margem do processo produtivo, disponibilizando, assim, um excedente de mão-de-obra. Fenômeno este que convencionou-se chamar de "transição demográfica", devido ao aumento na taxa de natalidade ao passo que caía a de mortalidade. KLEIN, Herbert S. "Migração internacional na História das Américas". In: FAUSTO, Boris (org.). op. cit., pp. 13-14.

<sup>47</sup> ALENCASTRO, Luis Felipe de; RENAUX, Maria Luiza. "Caras e modos dos migrantes e imigrantes". In: ALENCASTRO, Luis Felipe de. (org.). *História da vida privada no Brasil. Império: a corte e a modernidade nacional*. São Paulo: Cia. das Letras, 1997, pg. 318; WEECH, J. Friedrich von. op. cit., pg 14.

lado do oceano crescia a necessidade de trabalhadores para as lavouras que cada vez mais se expandiam, principalmente após o advento das ferrovias que colocaram enormes quantidades de terras à disposição do capital. Por tudo isso, as migrações transoceânicas compõem capítulo especial na história brasileira, principalmente após o fim do escravismo, a instauração da República e à política de imigração em massa.

Assim, antes mesmo da imigração em massa os alemães que vieram primordialmente para as lavouras de café foram responsáveis pela ulterior transformação nos hábitos e na urbanização de São João Batista do Ribeirão Claro no primeiro momento de imigração, após suas primeiras experiências no campo.

O sistema então empregado nos contratos com os imigrantes que para São Paulo se dirigiram era a parceria<sup>48</sup>, na qual ao imigrante cabia o tratamento de um determinado número de cafeeiros devendo também colher seus frutos e, ainda, podiam cultivar os gêneros que necessitassem à subsistência alimentar em local estabelecido pelo fazendeiro; os contratados teriam direito à metade do cultivo da produção cafeeira e também da cultura de subsistência, a outra metade seria do fazendeiro. Mesmo sob a áurea de trabalhadores livres esses imigrantes conviveram lado a lado com os escravos, sendo na maioria das vezes, tratados como tais.

No ano de 1854, a colônia de Vergueiro em Ibicaba abrigava cerca de 671 imigrantes. Desse total 364 eram alemães, 229 eram portugueses, 84 suíços e franceses e 12 brasileiros. Neste mesmo ano, deixaram a fazenda 56 famílias (222 pessoas) e morreram 29 pessoas, em contrapartida chegaram mais 57 famílias (307 pessoas). Das que deixaram os serviços em Ibicaba, 11 delas se dirigiram a São João Batista do Rio Claro, sendo que quatro delas conseguiram comprar um pedaço de terra, uma se estabeleceu com uma oficina de carroça, duas foram para a colônia de Benedito de Camargo, duas para a de Elias Pacheco e duas para a do Pe. Manoel; 10 famílias para

---

<sup>48</sup> Para um maior aprofundamento na questão das primeiras experiências com trabalhadores livres ver as seguintes obras: COSTA, Emília Viotti da. *Da senzala à colônia*. 3.ed., São Paulo: Edunesp, 1998; STOLCKE, Verena. *Caféicultura, homens, mulheres e capital, 1850-1980*. São Paulo: Brasiliense, 1986; STOLCKE, Verena; HALL, Michael M. op. cit., 1983; DEAN, Warren. op. cit., 1977; WITTER, José Sebastião. *Ibicaba: uma experiência pioneira*. 2.ed., São Paulo: Arquivo do Estado, 1982, Col. Monografias; DAVATZ, Thomaz. *Memórias de um colono no Brasil*. Trad. e Prefácio de Sérgio Buarque de Holanda, Belo Horizonte/ São Paulo: Itatiaia/ Edusp, 1980; BASSANEZI, M. S. C. B. *Fazenda de Santa Gertrudes: uma abordagem quantitativa das relações de trabalho em uma propriedade rural paulista, 1895-1920*. Rio Claro: Tese de Doutorado, FFLC, 1973; ALENCASTRO, Luis Felipe de. op. cit., 1988; LAMOUNIER, Maria Lúcia. op. cit., 1988; ALENCASTRO, Luis Felipe de; RENAUX, Maria Luiza. op. cit., 1997.

as proximidades de Campinas; duas para Piracicaba; sete para Mogi-Mirim; oito para Porto Feliz; trinta ficaram na cidade de Limeira; uma para o Rio de Janeiro; e mais cinco sem conhecimento de destino.<sup>49</sup>

Em 1855, existiam na fazenda Ibicaba cerca de 700 colonos, neste ano muitas famílias deixaram os seus serviços e se dirigiram às cidades vizinhas. Muitas delas se instalaram em São João Batista do Ribeirão Claro, onde dez famílias conseguiram comprar terras.<sup>50</sup> Já em 1856, existiam 800 colonos estrangeiros, sendo 216 portugueses e os demais alemães e suíços.<sup>51</sup>

As conseqüências dessa experiência se revelaram constrangedoras para ambos quando o sistema mostrou suas deficiências. Dentre os vários fatores que ocasionaram levantes e que levaram o sistema ao colapso, está a forma como os imigrantes eram tratados na relação produtiva pelos fazendeiros: como meramente "peças", como um prolongamento do sistema escravista ao qual estavam acostumados e muitas vezes tratando-os de maneira lesiva. Um dos casos, e o mais tratado pela historiografia, foi o levante ocorrido em 1856 na Fazenda Ibicaba, do senador Vergueiro, quando suíços e alemães liderados por Thomaz Davatz se rebelaram contra o que achavam irregularidades no cumprimento de seus contratos, ou seja, com o que se passava na produção e na divisão dos resultados da produção.<sup>52</sup>

No que tange ao modo como se davam as relações produtivas, ao elencar as reclamações dos trabalhadores da Fazenda Ibicaba, por volta de 1860, Tschudi enfatiza que as reclamações pesavam primordialmente sobre José Vergueiro, filho do senador Vergueiro, o intermediário na comunicação com os alemães já que havia estudado na Alemanha e sabia o idioma e, ao diretor da fazenda, contraditoriamente, Fischer, um alemão "sem cultura nem educação" que abusava da autoridade com um excessivo grau de brutalidade para com seus conterrâneos europeus; porém, o contrário se passava na

---

<sup>49</sup> Anexo 17. In: WITTER, José Sebastião. op. cit., 1982, pp. 161-165.

<sup>50</sup> COSTA, Emília Viotti da. op. cit., 1998, pg. 139.

<sup>51</sup> VON TSCHUDI, J. J. *Viagem às províncias do Rio de Janeiro e São Paulo*. São Paulo: Livraria Martins Editora S.A., 1953, pg. 137.

<sup>52</sup> Sobre esse levante ver as obras de WITTER, José Sebastião. op. cit., 1982; DEAN, Warren. op. cit., 1977; pelo lado dos trabalhadores ver especialmente a obra de DAVATZ, Thomaz. op. cit.

Fazenda Angelica, também propriedade de Vergueiro, onde a vida dos colonos era bem mais tranqüila.<sup>53</sup>

Enquanto alguns autores atribuem o fim da parceria à revolta de 1856<sup>54</sup>, Verena Stolcke atribui o fim do sistema à grande frustração dos imigrantes com suas condições de vida e de trabalho e a revolta nada mais foi do que uma consequência imediata da forma como se davam às relações de trabalho entre fazendeiros e imigrantes.

Após o malogro dessa experiência para os fazendeiros, empregou-se o sistema misto de remuneração por tarefa, chamado de colonato, que perduraria nos cafezais do Oeste de 1880 a meados do século XX.<sup>55</sup> Com os tumultos que agitaram, inclusive, as vilas da região que chegaram até a solicitar reforço policial com medo de possíveis turbulências, a emigração ao Brasil foi quase que suspensa na Europa. Muitos desses trabalhadores tiveram seus contratos alterados para locação de serviços e permaneceram nas fazendas, outros se dirigiram para as vilas e cidades da região e, ainda, houve aqueles que preferiram retornar à pátria de origem. Entre os que preferiram ficar nas fazendas estavam 2000 imigrantes alemães em 28 fazendas, em 1858.<sup>56</sup>

O importante desse quadro para os objetivos de nosso trabalho reside justamente em pensar nos efeitos que o "malogro" da experiência da parceria provocou para o mundo rural e, ao contrário, quais seus resultados positivos para a cidade em formação e com sua incipiente vida urbana, já que provocou o deslocamento de grande parcela desses trabalhadores rumo às vilas e cidades. Esse fenômeno foi de suma relevância para a cidade de São João Batista do Ribeirão Claro, na medida em que grande parcela de alemães para lá se dirigiu.

Entrava em cena na cidade, portanto, o agente que denotaria outra face à transformação da sociedade rioclareense, nos níveis sócio-econômico e cultural. Cabe destacarmos que a importância desse elemento para cidade só ganha ímpeto devido aos resultados nada animadores de suas experiências no campo.

---

<sup>53</sup> VON TSCHUDI, J. J. op. cit., pp. 181-182.

<sup>54</sup> HOLANDA, Sérgio Buarque de. "Prefácio do tradutor". In: DAVATZ, Thomaz. op. cit., 1980; WITTER, José Sebastião. op. cit., 1982; DEAN, Warren. op. cit., 1977.

<sup>55</sup> HOLLOWAY, Thomas H. *Imigrantes para o café. Café e sociedade em São Paulo, 1886-1934*. Trad., Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1984.

## NOVAS PERSONAGENS EM CENA: OS ALEMÃES EM SÃO JOÃO BATISTA DO RIBEIRÃO CLARO

Mesmo quando ainda residiam nas colônias e antes de se deslocarem para a cidade, os imigrantes já haviam marcado sua presença e modificado alguns hábitos no cotidiano da população de São João Batista do Ribeirão Claro.

Ao realizarem o cultivo do necessário à sua subsistência nas terras estabelecidas pelos fazendeiros, na parceria, passaram a vender o excedente semanalmente à população das cidades e vilas vizinhas, contribuindo em primeiro lugar para a diversificação do cardápio alimentar da população (antes majoritariamente composto pelo arroz, milho, feijão, farinha, carne e derivados de porco), introduzindo a horticultura, mel de abelhas, leite, manteiga fresca, queijos, frutas, etc.; empreenderam a introdução da indústria doméstica.<sup>57</sup>

Com o malogro da experiência de colonização em Ibicaba, os imigrantes que se dirigiram à cidade de São João Batista do Ribeirão Claro, deram uma especificidade própria ao vilarejo. Eram novas personagens que entravam em cena com características até então desconhecidas da população.

Os primeiros imigrantes (excluindo os portugueses e os africanos) a aportarem na cidade, chegaram por volta de 1853. Eram na sua maioria evangélicos e provenientes da Suíça, da Áustria e da Alemanha.<sup>58</sup> Por volta da década de 1860 em viagem à cidade, Tschudi relatou a influência dos imigrantes ali instalados: "... A igreja é pequena e destituída de importância arquitetônica. Anos atrás tinha começado a construção de uma nova igreja, mas os trabalhos tinham sido suspensos por falta de recursos financeiros.

A vila conta com 2500 almas, sendo grande a quantidade de estrangeiros, na maioria antigos colonos aí estabelecidos, que exerciam diversas profissões. Os colonos

---

<sup>56</sup> ARGLRC – Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo. São Paulo: vol. VI, 1900-1901, Typ. do Diário Oficial, 1902, pg. 187.

<sup>57</sup> HOLANDA, Sérgio Buarque de. "Prefácio do tradutor". In: DAVATZ, Thomaz. op. cit., 1980, pp. XXXIII e segs.; PEREIRA, Aloysio. "A colônia de Ibicaba. A influência da colônia de Ibicaba no progresso de Rio Claro." In: PENTEADO, Oscar de A.; et. al. op. cit., 1978, pp. 89-90.

<sup>58</sup> CASTRO, Jeanne Berrance de; WEHMUTH, Suzana Barthmann. "Arrolamento das fontes primárias do cemitério evangélico de Rio Claro." In: PAULA, Eurípides Simões de. *Anais do VI Simpósio dos Professores Universitários de História*. São Paulo: XLV, volume III, 1973, pg. 519.

dos arredores serviam o lugar trazendo diariamente leite, ovos e outros produtos ao mercado local.

No ano de 1860 existiam no município de São João do Rio Claro 35 fazendas de café, 6 engenhos de açúcar e diversas fazendas de gado. Era até então o mais afastado município em que se cultivava o café com relativo lucro, devido às facilidades de transporte. Nos demais municípios somente os engenhos de açúcar conseguiam ser rendosos, trabalhando para o consumo interno. Uma vez concluída a estrada de ferro até Campinas, é de se supor que estes engenhos possam suprir as necessidades de consumo além do município de Rio Claro.”<sup>59</sup>

A introdução e o aperfeiçoamento das primeiras máquinas de beneficiamento do café na região, ocorrida por volta da década de 1870, também teve a marca do imigrante alemão. Antes, porém, predominava o uso do pilão e do carretão que aos poucos foram sendo substituídas por outros métodos mais aperfeiçoados, segundo Emília Viotti, "primeiramente, haviam sido difundidas máquinas americanas, mas desde logo começaram a ser fabricadas no país. Em Rio Claro, um alemão, de nome Kleiner, construiu com êxito máquinas desse tipo. Em Belém do Descalvado, o fazendeiro Antônio Joaquim Teixeira montou outra com grandes resultados. Em Limeira, José Vergueiro conseguiu aperfeiçoar uma máquina dessas".<sup>60</sup>

O que nos interessa nesse contexto, são as especificidades que esse grupo étnico denotou pelas regiões onde se instalaram. Em São João Batista do Ribeirão Claro, a cidade da fronteira, o número de imigrantes em 1870 já era considerável levando em conta o perfil da cidade, perfazendo uma porcentagem de 7,4% da população livre do município. Desse total 45,2% era composto por alemães, 31,3 % por portugueses, 14,8% por suíços e 3,1% por italianos, como podemos notar na tabela abaixo:

---

<sup>59</sup> VON TSCHUDI, J. J. op. cit., pg. 188.

<sup>60</sup> COSTA, Emília Viotti da. op. cit., 1998, pp. 223-232.

TABELA 5

População estrangeira em São João Batista do Ribeirão Claro, 1872<sup>61</sup>

NACIONALIDADE	HOMENS	MULHERES	TOTAL
Alemã	227	143	370
Belga	3	5	8
Francesa	11	2	13
Holandesa	5	1	6
Italiana	22	3	25
Norte-Americana	1	-	1
Portuguesa	171	85	256
Suíça	86	35	121
Africana	12	6	18
TOTAL	538	280	818

Dentre esses trabalhadores que vieram a São Paulo na primeira metade do século XIX, como indica Renaux e Weech, muitos eram de regiões tipicamente agrárias, com inclinações para as atividades artesanais e pequenas indústrias domésticas, como já enfatizamos. Tschudi, no entanto, ao buscar informações sobre os trabalhadores da Fazenda Ibicaba, por ocasião de sua viagem a São Paulo em 1860, constatou que dos 87 trabalhadores com os quais conversou apenas 13 possuíam alguma prática agrícola. É o que atesta a declaração de um ex-trabalhador de Ibicaba, natural da Suíça: "...a maior parte de nós veio da cidade, artesãos que não sabiam bem a lida, por isso não conseguiam fazer a terra render e ficavam nas mãos do patrão. (...) o que eles chamam de parceria... Não é jeito de se ganhar a vida. Para ficar lá, melhor seria ter ficado na Suíça. Muita gente saiu de lá fugindo, porque a venda do que produziam não era suficiente para comprar comida, tinham de comprar fiado do patrão, e a dívida ficava cada vez maior. Para mim, eles queriam é que trabalhássemos de graça, como esses africanos que eles trazem."<sup>62</sup>

<sup>61</sup> Recenseamento Geral da População Brasileira – 1872. In: BASSANEZI, Maria Silvia C. B. *Imigração e oportunidades de trabalho no período cafeeiro*. Campinas, NEPO, UNICAMP, 1992, pg. 41.

<sup>62</sup> TRIMER, Roger. *Lições de vida. Histórias do Koelle*. São Carlos: Riani Costa, 1994, pp. 11-12.

A partir da análise dos documentos<sup>63</sup> e da declaração acima, podemos concluir que os alemães foram capazes de se adaptarem às condições econômico-sociais que se abriam naquele meio, partindo ou não de suas experiências anteriores, passaram a construir ali especificidades próprias que ganhavam impulso à medida que também se processava um adensamento demográfico que ampliava o consumo de produtos até então à margem dos hábitos de consumo.

Desta forma, independente de sua origem urbana ou rural, estes imigrantes souberam visualizar as lacunas ali existentes e a ocuparam, proporcionando-lhes a oportunidade de se inserirem numa economia de mercado que passava a ganhar impulso, além é óbvio, de lhes fornecerem o sustento diário.<sup>64</sup>

Se nos reportarmos às suas primeiras experiências na cidade de São João Batista do Ribeirão Claro, vemos que iniciaram suas atividades através da produção doméstica, como foi o caso do casal Bartholomeus e Elsbeth Meyer Jost, de origem suíça, que plantaram uvas no quintal da casa construída em 1865 para a produção de vinho tinto com o intuito de vendê-los no mercado local.<sup>65</sup> Possivelmente conheciam a atividade que colocavam em prática naquele momento, ou no limite tinham dela noções, mas mais importante, souberam se adaptar tanto às sugestões climáticas da região quanto ao potencial mercado consumidor que ali se formava.

O agrupamento que ali se processou também atraiu conterrâneos, o que resultou na formação da chamada Vila dos Alemães. O processo de procurar migrar para onde já havia um núcleo de conterrâneos era comum, porque, como indica Hobsbawm: "uma mudança de cidadania, não implicava, evidentemente, um divórcio em relação ao velho país. Bem ao contrário. O imigrante típico em um lugar estranho que o havia recebido de forma suficientemente fria, volta-se naturalmente para o único agrupamento humano

---

<sup>63</sup> Anexos 15 e 16 - Mapa dos Colonos da Colonia do Senador Vergueiro". In: WITTER, José Sebastião. op. cit., 1982, pp. 148-155.

<sup>64</sup> No tocante a emergência das cidades em São Paulo em relação às oportunidades de trabalho, os Relatórios Consulares Ingleses destacavam por volta de 1870 que elas, ao contrário do campo, se abriam largamente aos trabalhadores qualificados, como carpinteiros, ferreiros, etc., já que os trabalhadores nacionais eram vistos como inferiores aos estrangeiros, principalmente em comparação aos alemães e portugueses. Sobre esta questão ver, COSTA, Wilma Peres. *Do escravismo ao trabalho livre - um panorama das oportunidades de trabalho livre no Brasil de 1870 a partir dos Relatórios Consulares Ingleses*. Trabalho apresentado no III Congresso Brasileiro de História Econômica, mimeo, 1999, s/pg.

<sup>65</sup> Museu Theodor Kölle. Centro de Estudos da Imigração Alemã na região de Rio Claro. Rio Claro: Costa, 1996, s/pg.

que lhe era familiar e que podia ajudá-lo, a companhia dos compatriotas." <sup>66</sup> Naturalmente isso não significa que todos os imigrantes e seus descendentes ali residiam. Ao contrário, estavam espalhados por toda a cidade, no entanto, aquela vila era o ponto de referência para as visitas periódicas a seus conterrâneos.

Gradativamente, a cidade da fronteira absorvia as inovações implantadas por essa gente ao mesmo tempo em que passava por uma diversificação de suas atividades econômico-sociais.

Suas atividades econômicas se desenvolveram ao longo da atual Avenida 6 A, ainda hoje chamado Vila Alemã, região que na segunda metade do século XIX distanciava-se do centro e se localizava na fronteira de uma pequena mata nativa. Nesta região foi possível o plantio de pomares e a criação de viveiros de diversos animais, como porcos e a fabricação de mel. Chamavam o local de *Kuhviertel* ou vila das vacas, já que a criação de gado para produção de leite e derivados era comum, sendo o excedente vendido diariamente à população.

De acordo com Pignataro, "à entrada da Vila Alemã havia uma grande plantação de coqueiros, plantados pelos alemães da vila, que dava um aspecto bonito ao lugar e era a atração da criançada por causa dos saborosos coquinhos", mas que com o decorrer dos anos foram dando lugar às transformações características do crescimento urbano.<sup>67</sup>

Majoritariamente protestantes, os alemães aos poucos foram se dispersando quanto à religião, mas sua congregação era de tal importância que justificou por volta de 1863 a construção de um cemitério destinado ao enterro dos protestantes e luteranos. Criado e administrado por Eduardo Bohn<sup>68</sup> (o responsável pelos casamentos da comunidade e do ensino das primeiras letras, até a chegada do pastor Zink), ainda hoje o cemitério é conhecido como o Cemitério Alemão e, sua arquitetura, mesmo que mínima, ainda guarda traços da época e da origem alemã.<sup>69</sup>

<sup>66</sup> HOBBSAWM, Eric. *A era do capital, 1848-1872*. Trad., 4.ed., Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988, pg. 211.

<sup>67</sup> PIGNATARO, Lícia Capri. *Imigrantes alemães em Rio Claro e seus descendentes – 1 Koelle*. Rio Claro: Arquivo Histórico do Município, 1983, pp. 20-21.

<sup>68</sup> Ernest Christiano Bohn, nascido na Alemanha em 1833, emigrou para o Brasil em 1854; era artista de piano e música, foi comerciante na cidade e, inclusive, possuiu uma escola. PIGNATARO, Lícia Capri. op. cit., 1983, pg. 31.

<sup>69</sup> Como é sabido, era vedado o enterro dos não católicos nos cemitérios municipais devido à religião estar atrelada ao Estado até o advento da República, pois o catolicismo era a religião oficial.

A questão da religiosidade, por outro lado, serviu como motor de atração de novos conterrâneos à medida que missões religiosas eram enviadas com o objetivo de cuidarem das almas dos protestantes, luteranos, etc. e, nesse processo, diversos pastores eram enviados às mais longínquas comunidades existentes no Brasil.

Foi o caso da "Missão Basiléia" (Casa Missionária da Suíça) que em 1869 enviou ao Brasil o Missionário Johann Jakob Zink para a assistência religiosa da comunidade luterana em São Paulo. Depois de percorrer diversas comunidades espalhadas pela província visitou a comunidade de São João Batista do Ribeirão Claro por volta de 1876; em viagem à cidade, declarou o pastor a um interlocutor encontrado na estrada: "...parece haver ali uma grande comunidade luterana".<sup>70</sup>

E foi esta comunidade que o levou a fixar residência na cidade, onde permaneceu até 1891. A princípio prestou assistência religiosa e educacional à comunidade luterana e presbiteriana auxiliado por seu irmão Adam Zink que era tecelão, mas exercia o papel de professor na comunidade, "prestou sua colaboração aos presbiterianos; depois se dedicou, exclusivamente, aos evangélicos, seus patrícios, que freqüentavam sua casa para os cultos em língua alemã"<sup>71</sup>.

Em 1882 era fundada uma escola na cidade sendo um dos professores seu irmão Adam Zink, assim, enquanto este tomava conta da escola o pastor se encarregava dos serviços religiosos. No ano seguinte lançava-se a pedra fundamental da primeira Igreja Luterana da cidade, tendo seus trabalhos concluídos em março de 1884, com sua inauguração. No entanto, devido ao volume de trabalho, como indica Trimer, tornava-se necessário outras pessoas para os trabalhos educacional e religioso, com os quais não estavam mais dando conta.

Foi quando procurou em Württemberg, no sul da Alemanha, indicações de um possível professor que aceitasse a tarefa de levar adiante, em terras distantes, a educação da comunidade ali existente. Foi o que levou ao convite realizado ao professor de 19 anos, Theodor Albert Köelle, que chegou à cidade em dezembro de 1883 e no dia seguinte já iniciava suas atividades como mestre escola.

---

<sup>70</sup> TRIMER, Roger. op. cit., pg. 11.

<sup>71</sup> PIGNATARO, Lícia Capri. op. cit., 1983, pg. 31.

Theodor A. Köelle, filho mais novo de 11 irmãos era natural de Thieringen, de onde emigrara com intuito de logo retornar à terra natal, porém, acabou ficando por 54 anos e ali faleceu. Primeiramente exerceu a função de mestre-escola, lecionando leitura, linguagem, aritmética, geografia, história, canto e ensino religioso. O que nos interessa nesse caso, encontra-se nas raízes educacionais plantadas a partir de então, pois ao reproduzir ali alicerces culturais tipicamente alemães e levar adiante a escola já existente – o ginásio de Língua Alemã – fincou as raízes do atual Colégio Koelle, instituição que pela relevância atraía estudantes de várias partes do Brasil, inclusive das colônias do sul do país, tornando-se importante referencial da comunidade germânica.

A questão do ensino na tradição alemã relacionava-se diretamente com a preservação de uma memória pretérita, principalmente num meio que buscavam valorizar seus antepassados e suas origens e, segundo Renaux, essa era uma das características marcantes da primeira fase da imigração alemã ao Brasil. Mesmo já existindo ali uma comunidade representativa, o que percebemos é a reprodução de manifestações culturais tipicamente atreladas ao passado dessa comunidade, refletida tanto nos aspectos econômicos quanto sócio-cultural. Por outro lado, essa reprodução só era possível devido à própria relevância da comunidade que ali residia.

Ora, a formação da Vila dos Alemães, a construção do Cemitério Alemão, da Escola de Língua Alemã e da Igreja Luterana nada mais são do que a evidente expressão da representatividade desse grupo na urbanização da cidade. Basta nos atentarmos para a formação básica do indivíduo em sociedade – família, igreja e escola. Estavam, pois, estabelecidos as instituições fundamentais para a vida social desse grupo.

No plano econômico, manifestaram-se de diversas formas, nos pequenos negócios domésticos como já exemplificamos acima, e nas mais diferentes atividades comerciais.

Foram eles que mais contribuíram para o aprimoramento dos transportes na década de 1870, quando apenas dois dos oito proprietários de carros e troles (*trollys*) da cidade não eram germânicos. Entre eles figuravam, Mathias Pott, Fernando Hartung,

Jorge Helmeister, Mathias Hartmann, Adão Hebling e Jacob Witzel.<sup>72</sup> Ressaltamos que os três primeiros nomes são oriundos da Colônia Vergueiro, em Ibicaba.<sup>73</sup> Porém, era um português, Manoel Ferreira Bandeira, o proprietário da maior frota de *trollys*.

Quanto aos produtos manufaturados começaram a se destacar na confecção de pães levando, inclusive, a cidade a ser conhecida como local que possuía boas padarias, "já que os doces, pães e massas eram de bom paladar".<sup>74</sup> Tal fama ainda prosseguiu nas décadas posteriores, porém, com a chegada em massa dos italianos nas últimas décadas do século XIX, o monopólio da fama começou a ser dividido com esses.

Outro setor que se destacaram foi na fabricação de cerveja. Por volta de 1873, existia 1 fábrica de cerveja de propriedade de Carlos G. Bruhns; em 1895 o número já chegava a 10 fábricas, mas não se concentrava mais a produção nas mãos somente dos alemães e seus descendentes.<sup>75</sup>

Suas atividades, no entanto, se estendiam a um amplo leque de serviços e profissões por volta de 1873. No comércio possuíam importância com suas casas de secos e molhados, totalizando 14 casas; 4 alfaiates; 2 hotéis dos 4 existentes na cidade; 4 depósitos de cal; os únicos 2 depósitos de ferro de outros metais; 3 fábricas de máquinas (máquinas não especificadas pelo almanaque); 5 empalhadores; 4 ferrarias; 3 fundições; 6 marceneiros; 5 companhias de viação de *trollys*. Conforme tabela abaixo na qual classificamos as atividades e propriedades de acordo com setores.

TABELA 6

Propriedade de negócios segundo a nacionalidade e setor, 1873<sup>76</sup>

SETOR	ALEMÃES	PORTUGUESES	BRASILEIROS OU PORTUGUESES
Comércio	37	27	103
Comércio/Serviços	11	2	5
Serviços	55	7	118
Fábricas	6	-	4
Capitalista	2	-	5
Lavradores de algodão	3	-	27
Fazendeiros	3	1	73

<sup>72</sup> PEREIRA, Aloysio. "No início do século." In: PENTEADO, Oscar de A.; et.all. op. cit., 1978, pg. 119; AHRCOAP - Almanaque para 1873, op. cit.

<sup>73</sup> Anexo 14. In: WITTER, José Sebastião. op. cit., 1982, pp. 124, 125 e 119, respectivamente.

<sup>74</sup> PEREIRA, Aloysio. "Há cem anos". In: PENTEADO, Oscar de A. ; et. all. op. cit., 1978, pp. 205-206.

<sup>75</sup> Conforme apontam os diversos Almanques analisados e os Livros de Impostos de Indústrias e profissões.

<sup>76</sup> AHRCOAP - Almanach para 1873. op. cit.; muitos proprietários possuem vários negócios.

No que concerne à atividade de maior representatividade na receita nacional do momento, encontramos inclusive 3 fazendeiros de café e 3 lavradores de algodão com sobrenomes alemães, número reduzido frente aos brasileiros, mas não menos importante se considerarmos a grande concentração de terras característica do sistema de grande lavoura e a expansão da cafeicultura naquele momento.

Por outro lado, figuram profissões e atividades que à primeira vista parecem irrelevantes a uma cidade localizada no interior da Província e que ainda se sustenta economicamente na produção agrário-exportadora, como, por exemplo, confeitaria, ourives, afinador de piano, arquiteto e as mais variadas atividades necessárias à vida numa cidade que já vivenciava um relativo incremento em seus hábitos de consumo, e todos com representantes alemães entre eles. Havia ainda na cidade quatro médicos ali estabelecidos: José de Paula Souza, Francisco Villela de Paula Machado, o descendente de alemão João Henrique Gattiker e João Ferreira Seixas, sendo cada um dos dois últimos proprietários de casa de saúde na cidade.<sup>77</sup>

Já os que não chegaram com algum pecúlio eram encaminhados diretamente para os serviços da lavoura, como nos indica Octavio Ianni ao se referir à cidade de Itu, mas logo que puderam foram se dispersando para outras atividades, e dentre elas as do setor urbano foram as que mais se beneficiaram; dedicaram-se enquanto artesãos, chacareiros, sitiantes, comerciantes, etc.<sup>78</sup>

De qualquer forma o que percebemos é a grande capacidade dos imigrantes de se estabelecerem, com seus negócios e profissões, numa região que se abria a inovações e diversificações, seja na área de serviços seja na área de aprimoramento tecnológico. E as cidades neste contexto foram as maiores beneficiadas.

Em São Batista do Ribeirão Claro, mesmo com a grande presença do alemão nos diversos setores econômicos de então, os brasileiros ainda compunham a maioria na propriedade dos serviços e "indústrias" em comparação aos imigrantes e seus descendentes. Evidentemente, muitas vezes um único indivíduo era proprietário de diversas atividades. Entretanto, isso não significa que sua presença não foi marcante à ulterior transformação da cidade.

---

<sup>77</sup> AHRCOAP – Almanack de São João do Rio Claro para 1873. op. cit.

<sup>78</sup> IANNI, Octavio. op. cit., pg. 86.

## AS CONTRADIÇÕES NA CIDADE

A trajetória das transformações urbanas de São João Batista do Ribeirão Claro expressa de forma contundente as contradições inerentes no que parte da historiografia convencionou chamar de transição capitalista, no mais variados níveis da realidade.

Como demonstrou Warren Dean, até o momento final da crise do escravismo existiram nas lavouras da cidade escravos trabalhando lado a lado com os imigrantes e migrantes e, vai adiante ao enfatizar que, "até a abolição não se encontravam lavouras com apenas trabalhadores livres. O que fica evidente que os dois sistemas coexistiram". Salvo o caso da fazenda Angélica, quando foi vendida ao credor de Vergueiro - o London and Brazilian Bank - e mais outras duas na Província, que empregaram somente trabalhadores livres, mas, segundo o mesmo autor, "infelizmente não vingaram".<sup>79</sup>

O fundamental neste quadro é demonstrarmos de que forma a cafeicultura e os homens a ela ligados levaram adiante empreendimentos tipicamente liberais, como a imigração e a criação de várias instituições tipicamente urbanas, ao mesmo tempo em que se mantiveram apegados a uma estrutura econômica baseada no escravismo. A contradição inerente a essa transição reflete-se diretamente na cidade.

O impacto da cafeicultura nos solos paulistas é sublinhado por inúmeros autores e não é necessário abordarmos aqui. Porém, ao buscarmos correlacioná-la com a emergência da urbanização na segunda metade do século XIX, vale acrescentarmos a colocação de Mattos no diz respeito às alterações que ela provocou, na medida em que alterou a fisionomia física, humana, social, cultural e econômica e criou paisagens peculiares à região promovendo povoamento e urbanização.<sup>80</sup>

A produção cafeeira e sua relação com a urbanização das cidades liga-se diretamente com a riqueza gerada por ela que aos poucos foram sendo invertidas para outros setores e, nesse processo, as cidades foram sendo beneficiadas com os mais diversos empreendimentos.

---

<sup>79</sup> DEAN, Warren. op. cit., 1977, pp. 61 e 118.

<sup>80</sup> MATTOS, Odilon Nogueira. *Café e ferrovia: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira*. 2.ed., São Paulo: Alfa-Omega/Sociologia e Política, 1974, pg. 14.

Esses empreendimentos representavam a ligação de dois contextos, ou para sermos mais explícitos, de dois mundos. De um lado, as cidades em crescimento, ampliando necessidades em decorrência do adensamento populacional, da riqueza e da criação de novos hábitos de consumo, em direta relação com os acontecimentos na Europa, mais especificamente França, Grã-Bretanha e Alemanha, com a importação de modelos de tecnologia e hábitos de "civilidade" que caminhavam *pari passu* com o capitalismo em expansão, isto é, valores burgueses, que denotavam o quanto uma população era "civilizada" e voltada ao "progresso"; de outro, a dinâmica do processo de acumulação de capital, ainda atrelado à vida rural e à estrutura escravista.

Ora, esses homens que detinham o capital, em sua maioria, não eram homens rústicos. Muito pelo contrário, alguns haviam exercido cargos importantes nas esferas governamentais, possuíam contatos com a Europa, para onde muitas vezes enviavam seus filhos para estudar, sabiam o que se passava na capital do Império, eram homens que já haviam vivido em cidades e que conheciam a vida urbana. Por isso mesmo, na cidade que projetavam, estes se preocupavam com a imagem de si próprios, pois suas imagens sociais deveriam ser condizentes com a imagem econômica. Nesse processo, enquanto discutiam a importação de trabalhadores livres, ao mesmo tempo continuavam comprando escravos das regiões decadentes. No período de 1874 a 1885 a cidade abrigou, inclusive, um entreposto comercial de escravos.<sup>81</sup> Ao mesmo tempo essas elites buscavam transpor para a cidade, cujos destinos dominavam, instituições capazes de representar justamente o que se considerava como "civilizado".<sup>82</sup>

No decorrer do século XIX o conceito de civilização ligava-se à idéia de melhoria das condições de vida, evidentemente que associado às inovações resultantes da Revolução Industrial, e os modelos urbanos vinham da França, Inglaterra e Alemanha. No Brasil, o processo civilizador iniciou-se como oposição ao modo de vida

---

<sup>81</sup> OHTAKE, Maria Flora Gonçalves. *O processo de urbanização em São Paulo: dois momentos, duas faces*. São Paulo: Dissertação de mestrado, PUC-SP, 1982, pg. 100.

<sup>82</sup> A idéia e o conceito de civilização, remonta a um período anterior à própria Revolução Industrial, quando eram consolidados os Estados Absolutistas e, junto com eles as noções de civilidade nos mais diversos modos de sociabilidade: nos modos de comer, vestir, falar, se portar em público, enfim, no que Norbert Elias chama de processo civilizador. ELIAS, Norbert. *O processo civilizador. Uma história dos costumes*. Trad., Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1994, vol. I, pp. 114-115.

rural, baseada na monocultura e no escravismo concomitante com o processo de urbanização típico do século.<sup>83</sup>

As cidades inseridas no contexto da riqueza da cafeicultura tornaram-se o epicentro da transformação de um meio até então majoritariamente dominado pela religião católica, pelo sistema escravista e fundamentado economicamente pela esfera rural. Elas faziam ampliar os espaços de convívio social e cultural, antes basicamente circunscritos às igrejas; inauguravam-se monumentos laicos; surgiam jornais e novos grupos sociais. Alteravam-se assim os fundamentos da sociabilidade, em correspondência direta com as concepções liberais das Luzes.<sup>84</sup>

Um exemplo disso é a preocupação com a construção de teatros. O teatro no conjunto das transformações representava a idéia de "modernidade" num meio majoritariamente rural e rústico, que necessitava cada vez mais de instituições que definissem o caráter inovador de seus freqüentadores e idealizadores.

A criação do Teatro São João é uma das expressões mais concretas dessa identificação das elites urbanas com um determinado "projeto civilizador". Comentando as razões que impulsionaram a criação do Teatro, Baptista indica que "essa elite, a quem o dinheiro havia chegado antes da instrução, precisava demonstrar que, assim como tivera capacidade para gerir seus negócios, poderia administrar uma cidade em desenvolvimento. Para isso, ela precisava demonstrar ter uma visão modernizadora da sociedade, ser uma incentivadora da cultura, livrando a população do atraso."<sup>85</sup>

Os fazendeiros-negociantes chegaram a pensar em um Teatro Municipal já em 1863, contudo, devido às precárias finanças do município a idéia acabou sendo adiada. O argumento, de acordo com Penteado, girava em torno da necessidade de distração e divertimento para a população local, que se resumiam principalmente aos circos de cavalinhos, quando existiam, às bandas que se apresentavam em locais públicos ou ainda às visitas familiares, que inclusive, deveriam ser retribuídas no período máximo

---

<sup>83</sup> HOMEM, Maria Cecília Naclério. *O palacete paulistano e outras formas urbanas de morar da elite cafeeira*. São Paulo: Martins Fontes, 1996, pg. 16.

<sup>84</sup> MARTINS, Ana Luiza. *Gabinetes de Leitura da província de São Paulo: a pluralidade de um espaço esquecido (1847-1890)*. São Paulo: Dissertação de Mestrado, FFLCH, USP, 1990, pp. 70-71.

<sup>85</sup> BAPTISTA, Maria Rosa do Belém. op. cit., pg. 50.

de quinze dias, pois se assim não fossem, poderiam afetar os laços de amizade entre as famílias.

O Teatro São João, inaugurado na cidade em 20 de janeiro de 1864, realmente era um grande empreendimento para a época. A construção iniciada em 1863 foi edificada no terreno doado por Raphael Tobias de Barros – o 2º. Barão de Piracicaba, filho do fazendeiro Antonio Paes de Barros e 1º. Barão de Piracicaba, um dos membros da antiga Sociedade do Bem Comum. Originário da cidade Itu, possuía fazenda na cidade, onde atualmente encontra-se o Horto Florestal e exerceu o cargo de vereador de 1865 a 1868 pelo Partido Conservador.

Realizou ainda diversas doações de terrenos tanto à cidade quanto ao governo da Província, principalmente à Santa Casa de São Paulo, além de também participar da organização do Gabinete de Leitura. Por todas as "benfeitorias" foi congratulado com o título de 2º. Barão de Piracicaba, quando passou a residir em São Paulo após a ligação férrea, onde faleceu<sup>86</sup>. Em São Paulo figurou como personagem respeitado na esfera da elite paulistana, fundando o Jockey Club de São Paulo. Em 1877 construiu um grande sobrado na capital, na verdade um palacete, contendo 68 cômodos.<sup>87</sup>

O Teatro era de propriedade particular. O edifício compunha-se de 63 camarotes distribuídos em 3 ordens, capacidade para 400 pessoas e um salão na frente do auditório perfazendo toda a largura do prédio. Por volta de 1873 o aluguel para espetáculos era de 30\$000 por noite.<sup>88</sup> A inauguração do Teatro se deu com a apresentação de "Dalila".

A construção se localizava na Rua das Flores (hoje Rua 3) com a Avenida do Commercio (hoje Avenida 1), em frente ao que logo em seguida ficou conhecido como

<sup>86</sup> PENTEADO, Oscar de A. op. cit., 1982, pp. 53-54.

<sup>87</sup> Entre os 68 cômodos de que dispunha seu palacete (diminutivo irregular de palácio era a residência urbana, vasta e suntuosa, de príncipes e nobres, chefes de Estados), existiam salões, salas, saletas, 4 galerias, 34 dormitórios, 3 salas de refeições, bilhar, sala de estudos, sala de jogos infantis, 2 terraços, cozinha, 2 banheiros completos. Além de jardins fronteiros com uma gruta cercada por gradis de ferro, 2 quintais, senzala, canil, lenheiro, quarto de fornos, horta, pomar, casa do porteiro e cocheira. HOMEM, Maria Cecília Naclério. op. cit., pp. 91-92.

<sup>88</sup> AHRCOAP – Almanack para 1873. Op. cit., pg. 15; FERRAZ, J. Romeu. Op. cit., pp. 46-47; FITTIPALDI, Fernando C. "O Teatro São João". In: *Boletim Semestral do Arquivo Público e Histórico do Município de Rio Claro*. Rio Claro: Arquivo do Estado de São Paulo, vol. 3, nº. 2, 1984.

Largo do Teatro, uma ampla praça onde foi construído um coreto de música que freqüentemente recebia os músicos da cidade para apresentações.<sup>89</sup>

O Teatro teve influência marcante na vida da cidade tornando-se uma das principais casas da Província, para a qual vinham companhias líricas nacionais e estrangeiras e as principais peças da Província. A presença do Teatro incentivou a formação de grupos artísticos locais, como a Orquestra do Rio Claro (1871); a Música Santa Cruz (1871), justificando a existência dos muitos professores de música na cidade já em 1872, além de fomentar a criação de diversos grupos artísticos, como veremos mais adiante. Entre todas as associações artísticas estimuladas pelo Teatro está a Associação dos Occarinistas (1878) – nome dado em função do instrumento Ocarina, instrumento musical antigo de sopro, de barro ou metal e oco – que foi o germe da futura Philharmonica Rioclarense, como veremos no próximo capítulo.

O teatro tornou-se uma espécie de símbolo das mutações que a cidade iria viver daí por diante, não se destinando apenas a manifestações artísticas. Lá ocorreram as manifestações de apoio e de "vivas" à República e, anos depois, as assembléias realizadas pelos trabalhadores da Cia. Paulista de Estradas de Ferro por ocasião da greve de 1906.

Até o encerramento de suas atividades, em 1939, o teatro foi palco de muitas apresentações. Constantemente os jornais apresentavam em suas páginas, com grande alarde, os eventos agendados e, posteriormente, os comentários sobre o espetáculo e o público presente:

*"Theatro Phenix  
Companhia Dramatica Carrara  
Sabbado! Sabbado !  
Grande novidade  
Estréa da symphatica atriz cantora  
Senhorita Fontana  
Grandissima Novidade !"*<sup>90</sup>

---

<sup>89</sup> MHPABV - Jornal "Diario do Rio Claro". 6 de março de 1898. Anno XII; Jornal "Diario do Rio Claro". 12 de junho de 1898. Anno XII.

"Theatro

*Realiza-se hoje no Phenix o espetaculo de gala em regozijo pela brilhante e solenne victoria das forças legaes na bahia do Rio de Janeiro. É um espetaculo variado e attrahente, em que tambem toma parte a (...) actriz Adelina Castro. Na esplendida apoteose com que findará este grande festival, deve apparecer o vulto glorioso do (...) e legendario marechal Floriano Peixoto.*

*Sua excellencia abraçado pela Republica passará as paginas da Historia, sob os lauréis do triumpho e o prazeroso ecoar das saudações da Patria agradecida.*

*Parece que o theatro será vistosamente ornamentado e que tem sido extraordinaria a procura de bilhetes. Diz-se que commissões da Guarda Nacional da Limeira, de Araras e de Annapolis, se farão representar nesta festividade.*

*É uma enchente á cunha, a que vae ter hoje o Phenix.*<sup>90</sup>

Na edição seguinte, o mesmo jornal enfatiza o acontecimento:

"A cidade em festa

*Esteve em festa, ante-hontem á tarde, a nossa cidade.*

*Ás 5 ½, mais ou menos, aqui chegaram, em tem especial com a machina e os vagões embandeirados (...) aqui vieram assistir o espectaculo de gala, de ante-hontem.."*<sup>91</sup>

O Gabinete de Leitura foi outra instituição criada no período que estamos analisando e que representa o "impulso civilizatório" apontado acima. Segundo Ana Luiza Martins, a criação de uma instituição desse caráter ocorreu principalmente nas áreas onde a prosperidade do café reclamava novas formas de sociabilidade e, geralmente, sua criação estava ligada aos trilhos das ferrovias, mas em alguns casos, ela

<sup>90</sup> MHPABV – Jornal "Diário do Rio Claro". 16 de março de 1894. Anno VIII.

<sup>91</sup> MHPABV – Jornal "Diário do Rio Claro". 17 de março de 1894. Anno VIII.

foi precedente. Em São João Batista do Ribeirão Claro, sua criação se deu concomitante à chegada da Cia. Paulista.<sup>93</sup>

Concebida por homens "de relevo" da cidade, foi idealizada na casa de Antonio Gonçalves de Amorim, comerciante, tesoureiro de uma Irmandade e do teatro; juntamente com Benedito Leite de Freitas Junior, político liberal de destaque; Francisco de Arruda Camargo, escrivão de polícia e alferes da Guarda nacional; João Vergueiro Bonamy, neto do Senador Vergueiro; Pe. Flaminio Alvares Machado de Vasconcelos; e João Theodoro de Souza Leão.

A instituição fundada em 23 de julho de 1876, localizada à Rua do Commercio (atual Avenida 1), foi instituída para dotar a cidade do hábito da leitura e colaborando com as necessidades da "cultura das letras, industrias, artes e officios"<sup>94</sup>, ela encontrava em seu meio uma sociedade bastante carente de informação e instrução. Sua primeira diretoria foi composta por José Vergueiro Bonamy, como presidente; Francisco Aprigio Pacheco Jordão, filho de José Elias Pacheco Jordão, advogado, que exerceu o cargo de promotor público em São Paulo e diversos mandatos como deputado na Assembléia Legislativa e proprietário de fazenda na cidade; Theodoro de Paula Carvalho, como tesoureiro; Francisco de Arruda Camargo e Zacharias de Oliveira como secretários.

Em 1890 mudou-se para a sede definitiva, construída através de doações e festas populares, onde ainda hoje se encontra, restaurada e em funcionamento. O edifício construído de tijolos em estilo eclético e que marcou a paisagem urbana<sup>95</sup>; possui dois pavimentos e, segundo os documentos indicam, construído com mão-de-obra livre. Abrigava, em 1885 um acervo de 2100 volumes.<sup>96</sup>

---

<sup>92</sup> MHPABV – Jornal “Diario do Rio Claro”. 20 de março de 1894. Anno VIII.

<sup>93</sup> MARTINS, Ana Luiza. op. cit., pg. 04. Segundo a autora, sua criação em países com impressão e editoração incipientes, como o Brasil, se deu a partir de entidades de caráter filantrópico, principalmente a maçonaria; eram regidas por estatutos próprios e com outras finalidades além da locação de livros. Já nos países culturalmente avançados, eram estabelecimentos comerciais com perfil de suporte à indústria livreira nascente, pois havia público consumidor.

<sup>94</sup> AHRCOAP – Almanack do Rio Claro organizado por Cândido Neves, 1895. Contem informações sobre o commercio, a industria e à lavoura, e a planta da cidade. Rio Claro, Officina Typographica da Gazeta, 1895.

<sup>95</sup> O Eclétismo na arquitetura, segundo Maria Cecília Homem, op. cit., pg. 21, percorreu os mesmos caminhos da filosofia, propondo uma conciliação dos estilos históricos. Quando foi inserida nas cidades, no último quartel do século XIX, ligava-se à idéia de progresso, de riqueza e de liberdade de escolha; ver também Ana Luiza Martins, op. cit., pg. 168.

<sup>96</sup> MHPABV – Jornal “O Tempo”. 23 de julho de 1885. São João do Rio Claro, Anno IV, 3ª. Epocha.

A sede definitiva na atual Avenida 4 foi levantada em terreno doado pelo Major Carlos Emílio de Azevedo Marques e construída por Antonio Rodrigues Pinto, foi inaugurado em 11 de maio de 1890, com pompas e alardes e a presença de nomes ilustres do Partido Republicano, como Prudente de Moraes, presidente do Estado; Bernardino de Campos, chefe de polícia; e Cerqueira César, Inspetor do Tesouro.

A instituição, a princípio, abrigou uma escola noturna, destinada aos "desfavorecidos da fortuna", onde eram ensinadas as primeiras letras. Na verdade a instauração da escola nas dependências do Gabinete constituía um dos objetivos da instituição, contando em 1885 com 68 alunos matriculados.

No tocante a educação, questão, aliás, que só se firmou nas pautas oficiais após 1870, sua demanda cada vez mais crescia na cidade em decorrência do aumento da população, principalmente, pelos filhos dos imigrantes. Para diminuir o problema, o Gabinete oferecia a adultos e crianças o acesso ao aprendizado das primeiras letras, porém, outras escolas já figuravam ali, como a Escola de Língua Alemã de propriedade particular e no ano seguinte à formação da escola do Gabinete, o Colégio Santa Cruz.

Quanto aos seus usuários, Martins aponta que segundo seus objetivos, o Gabinete respondeu às necessidades para a qual foi criado, já que o adensamento populacional foi uma constante, isso sem mencionarmos ainda a chegada dos italianos a partir da década de 1880. Já os fazendeiros-negociantes poucos se utilizaram da instituição, a não ser como mecenas, pois com a chegada dos trilhos à cidade, outro capítulo nas transformações se abria e, este assunto, é o que veremos no segundo capítulo.

No outro lado da moeda e representando a contradição mais gritante dessa sociedade, temos os escravos, que mesmo com o fluxo imigratório em curso ainda continuavam perfazendo a maioria dos trabalhadores engajados nas lavouras e num ritmo crescente até a década de 1880.

Os escravos se concentravam majoritariamente nas lavouras do município, sendo que por volta de 1872, segundo Dean, somente 17,4% dos escravos se encontravam nos serviços domésticos ou como diaristas; 76,4% totalmente destinada aos trabalhos nas lavouras e o restante, 6,2% destinadas a ofícios diversos, como

carpintaria, construção, metalurgia ou vestuário.<sup>97</sup> Esses números nos levam a crer na incipiente presença do negro na cidade, o que não significava que sua presença não merecesse a devida atenção nas regulamentações. Ao nos reportarmos aos Códigos de Posturas Municipais, podemos perceber que o negro se enquadra no que consideravam como "pernicioso" à sociedade e mesmo não possuindo números que clareiem essa população, sua presença já "merecia" o devido combate e regulamentação na área urbana.

De acordo com o Código de Postura de 1867, é possível captarmos como se enquadrava o escravo no âmbito urbano:

*"Todo o escravo que, depois do toque de recolher for encontrado vagando pela rua, sem bilhete do seu Snr. ou dono, ou os que estiverem dentro de tabernas e botequins ou empregado em jogos ou bebidas será prezo, e no dia segte seo Snr. ou outra pessoa autorisada o poderá tirar e pagara a multa de 6\$."*;

*"Ficção prohibidas as cantorias e danças conhecidas vulgarmente como batuques, sem pedido de licença da autoridade Policial, sob pena de multa de 20\$ ao dono da caza, e de 2\$ á cada um dos participantes, sendo dispensado o ajuntamento. Na reincidencia soffrerá o dono da caza 4 dias de prizão e os demais 24 horas."*<sup>98</sup>

Essas medidas, porém, não se destinavam somente aos escravos, mas ao total da população, assim como também eram proibidos jogos de "azar, algazarras, vozerios" em "tabernas, botequins e cazas suspeitas". Medidas essas que se repetem e tornam-se mais enfáticas no Código seguinte, principalmente no que concerne aos escravos.

Segundo o Capítulo IX do Código de 1884 que trata da *Policia preventiva*, há uma ampliação nas preocupações:

---

<sup>97</sup> DEAN, Warren. op. cit., 1977, pg. 64; números bastante próximos também são indicados por DINIZ, Diana M. F. L. *Rio Claro e café: desenvolvimento, apogeu e crise, 1850-1900*. Rio Claro: FFLC, Tese de doutoramento, 1973, pg. 98, porém, sob a denominação "pretos, 1875-1930" o que inclui os alforriados após 1888, portanto, números mais genéricos: 12,24% na cidade; 74,05% nas fazendas; e 13,71% nos sítios.

*"Art. 124. Todo o que comprar a escravos objectos que elles ordinariamente não possuem como ouro, prata, assucar, café e outros semelhantes, sem autorisação escripta do seu senhor, administrador ou feitor, será multado em 20\$, sem prejuizo das penas em que possa incorrer."*

Cabe lembrarmos que nesse momento a crise do escravismo já se encontrava em seu ápice, e diversas formas de resistência colocadas em prática pelos escravos tinham como objetivo minar definitivamente a instituição; nessas práticas, inclusive, os furtos aos senhores passaram a ser recorrentes.<sup>99</sup>

As sanções sobre a população escrava não apareciam apenas nas Posturas. Na delegacia o escravo também era tratado simplesmente como "peça". Os assassinatos de escravos ocorridos nas fazendas eram freqüentemente encobertos, ainda mais devido ao fato de que até 1875 não era exigido o registro de óbito de escravo. Eles eram enterrados na própria fazenda, e as autoridades não desenvolviam qualquer investigação quando o escravo se encontrava na posição de vítima. Em outras palavras, os acontecimentos da fazenda quando não eram de interesse dos fazendeiros não chegavam à cidade. Da mesma forma que os hospitais e os médicos da cidade não atendiam os escravos, somente a população livre e que pudesse pagar pelos seus serviços.<sup>100</sup>

No âmbito religioso não era diferente. Segundo Dean, "é provável que escravos nunca assistissem missa na cidade, a menos que estivessem com seus donos. O padre excluía até as pessoas livres que não estivessem bem vestidas, ou que não fossem respeitáveis, a pretexto de que 'até Deus no céu faz distinção'. (...) O vigário, que controlava o cemitério local, recusava-se a enterrar escravos, sob a suspeita de que fossem pagãos..."<sup>101</sup> Até mesmo a Irmandade de São Benedito (criada em 1855), cujos membros eram de escravos e libertos foi extinta pelo vigário, Nery Toledo, em 1884.

<sup>98</sup> GARCIA, Liliana B. R. *150 Anos da Câmara Municipal de Rio Claro*. Rio Claro: Câmara Municipal/Arquivo Público Histórico "Amador Bueno da Veiga", 1996, pg. 13, Artigos 106º. e 108º., respectivamente

<sup>99</sup> COSTA, Emilia Viotti da. op. cit., 1998, especialmente parte III.

<sup>100</sup> DEAN, Warren. op. cit., 1977, especialmente o cap. 3 - O trabalho escravo.

<sup>101</sup> *Ibidem*, pg. 89.

Temos, portanto, o esforço por manter dois mundos distintos. O cidadão, majoritariamente branco, com transformações peculiares que expressam a riqueza gerada pelo café, com adensamento populacional e criação de uma série instituições capazes de refletir as ambições dos economicamente abastados. De outro, o mundo rural, majoritariamente negro onde as instituições de caráter "civilizatório" nada representavam. Em outras palavras, na cidade o dinamismo despontava das engrenagens financeiras dos fazendeiros-negociantes, mas esse dinamismo não chegava às suas propriedades e nem ao total da população: seus principais espaços de sociabilidade se destinavam a uma pequena parcela da população "qualificada", pois se "até Deus faz distinção" porque aqueles homens não o fariam!

#### DAS MULAS AOS TRILHOS

A produção canavieira e, antes, a atividade tropeirista, que tanto marcaram a vida econômica de São Paulo durante o século XVIII, foram responsáveis por importantes alterações no sistema de transportes e comunicações e na formação de povoados e vilas. Foi a partir delas que se estabeleceu uma rede de caminhos, às vezes seguindo as rotas das bandeiras (como o caso de Goiás), ou então, o caminho do sul com Sorocaba, local das famosas feiras de muares.<sup>102</sup>

Desde que a cana-de-açúcar era o principal produto exportado pela região, os problemas com transportes já estavam entre os mais discutidos, mas foi com a substituição da cana-de-açúcar pelo café que o problema se tornou mais grave.

As estradas que levavam a Santos eram simples veredas que não permitiam sequer o uso de veículos de rodas. Os custos com transportes, feito através de tropas de mulas, absorviam uma grande parcela dos custos da produção, reduzindo assim os lucros. Segundo Dean, "observadores viram mulas atoladas até a barriga, e carcaças e cargas deterioradas ao longo das estradas (...) o café produzido em Rio Claro deve ter empregado cerca de 3 mil mulas por volta de 1860."<sup>103</sup>

---

<sup>102</sup> MATOS, Odilon Nogueira. op. cit., pg. 27.

<sup>103</sup> DEAN, Warren. op. cit., 1977, pg. 53.

Os dispendiosos resultados econômicos para a produção cafeeira tendiam-se a agravar cada vez mais, tanto devido à escassez de mulas quanto pelos custos que essa demanda deprendia. Em 1859 os custos com esse meio de transporte chegavam a 1,60 mil-réis por arroba de São João do Batista do Ribeirão Claro até Santos, ou em números, 0,43 mil-réis por uma tonelada/kilômetro. Como o preço de venda estava nesta época a uma média de 5,00 mil-réis a arroba (1858-1860), os custos com os muares chegavam a representar cerca de um terço do preço de venda para o plantador.

Neste mesmo período os cafeicultores estabelecidos na região, encabeçados por Antonio Paes de Barros – o 1º. Barão de Piracicaba – solicitavam do Governo da Província uma estrada carroçável que fosse capaz de substituir os trajetos percorridos pelas mulas, que significaria que quatro mulas poderiam carregar o mesmo que 20 mulas, na metade do tempo.

As estradas que penetravam o interior da Província, no entanto, geralmente eram secundárias e as estradas litorâneas figuravam em primeiro plano, priorizadas pelo governo provincial. Quando as solicitações e as atenções se voltaram novamente para o interior, a alegação de falta de recursos foi o argumento. Os transportes do café e de todos os outros produtos agrícolas eram consideravelmente prejudicados, levando até uma semana para completarem a viagem; já nos períodos de chuvas o problema se agravava ainda mais.

Por causa dos altos custos dos transportes e a grande deficiência nos sistemas de comunicação, São João Batista do Ribeirão Claro delimitava a fronteira economicamente viável do plantio do café por volta de 1850-1860. A problemática não se limitava apenas à chegada dos produtos até o porto de Santos, mas também à ausência de produtos, num mercado ainda restrito, que pudessem baratear o custo dos transportes no sentido contrário e amenizar o problema. Desta forma, enquanto os cafeicultores e os homens a ela ligados do interior de São Paulo reclamavam medidas urgentes quanto à necessidade de estradas capazes de escoar a produção, a discussão sobre a viabilidade ou não de construção das ferrovias se desenrolava nas esferas oficiais desde a década de 1830, pois os interesses em adotar esse meio de transporte no

Brasil não era somente interno, também estavam em jogo interesses do capital externo, notadamente o inglês, detentor da tecnologia e do capital.<sup>104</sup>

No caso de São Paulo, a São Paulo Railway ou a Inglesa (como ficou conhecida), concluiu os trabalhos até São Paulo em 1866 e chegou em Jundiaí no ano seguinte; foi detentora, até 1927, do monopólio de acesso do planalto ao litoral.

A primeira estrada de ferro da Província foi responsável pela queda substancial dos custos com transportes até o porto de escoamento da produção, ampliando a fronteira econômica de plantio lucrativo interior a dentro, e, foi a responsável pela transposição do obstáculo natural imposto a circulação de mercadorias e pessoas, a Serra do Mar. Detentora do privilégio de zona por 90 anos, não interessava a ela construir o prolongamento, pois toda a produção cafeeira se dirigia obrigatoriamente ao seu sistema funicular, em Jundiaí, com sentido ao porto de Santos e qualquer construção férrea em sua zona lhe seria tributária.

Após a ligação férrea Santos – Jundiaí, os então fazendeiros-negociantes da região de Campinas se movimentaram com o intuito de prolongar a linha férrea à Campinas, com o intuito de em seguida chegar a São João Batista do Ribeirão Claro, já que a produção e os lucros dos cafezais justificavam o empreendimento.<sup>105</sup>

Diferindo de tudo o que se fizera nessa esfera até então, os homens de negócio da região se propuseram a tomar a si tal incumbência, financiando a obra. Para tanto, tinham que enfrentar a questão do direito de preferência e o privilégio de zona da São Paulo Railway para o prolongamento além Jundiaí estabelecido no contrato de concessão.

Formou-se, assim, em 1868 pelo decreto nº. 4.283 de 28 de novembro de 1868<sup>106</sup> a primeira companhia brasileira com capital estritamente nacional – a

<sup>104</sup> Sobre este tema ver a obra de COSTA, Wilma Peres. *Ferrovias e trabalho assalariado em São Paulo*. Campinas: Dissertação de mestrado, IFCH, UNICAMP, 1976, especialmente o cap. III O Capital Inglês.

<sup>105</sup> Devido aos limites de nosso trabalho não nos aprofundaremos na história da implantação ferroviária em São Paulo, exceto quando se relacionar com nossa problemática. Para um aprofundamento na questão ver: MATTOON, Robert H. *The companhia Paulista de Estradas de Ferro, 1868-1900 a local railway enterprise in São Paulo*. Tese de doutoramento, Yale University, 1971; DEBES, Celio. *A caminho do oeste: subsídios para a história da Companhia de Estradas de Ferro e das ferrovias de São Paulo*. São Paulo: Bentivegna, 1968; DEBES, Celio. *O surto ferroviário: a importância de Rio Claro*. Separata, Arquivo Histórico de Rio Claro, 1982; COSTA, Wilma Peres. op. cit.; MATOS, Odilon Nogueira. op. cit.

<sup>106</sup> ARBCU - Relatório apresentado à Assembleia Legislativa Provincial de São Paulo pelo Presidente da Provincia o Exmo. Sr. Dr. Antonio Candido da Rocha, no dia 2 de fevereiro de 1870. São Paulo. Typ. Americana. 1870, pg. 25.

Companhia Paulista de Vias Férreas e Fluviais – nascida dos interesses e necessidades dos homens de negócio da região, sendo que desta associação anônima vinte e cinco dos acionistas possuíam propriedades em São João Batista do Ribeirão Claro, entre eles estavam o conde de Três Rios, a família Vergueiro e o Visconde de Rio Claro.<sup>107</sup>

Segundo o Relatório do Presidente da Província Antonio Candido da Rocha, de 2 de fevereiro de 1870, tal fato significava

*"o pé de florescimento em que até hoje vai esta primeira companhia, que afonta mostrou ao paiz que é possível contarmos para os grandes cometimentos com as nossas proprias forças e recursos, e que, por assim dizer, nacionalisou o trabalho industrial e emprehendedor, a confiança que esta primeira empresa tem sabido inspirar começo a produzir beneficos resultados, como vos passo a dizer."*<sup>108</sup>

Seu contrato de concessão fundamentou-se nos mesmos incentivos concedidos à Inglesa: privilégio de zona, abrangendo cinco léguas para cada lado da estrada; isenção nas importações de materiais destinados à construção da obra; direitos de desapropriação dos terrenos necessários; exploração de minas que estivessem na zona de privilégio; aquisição de terras devolutas nos termos permitidos pela lei; garantia de juros de 5% do Império e 2% da Província, sobre o capital gasto na construção até dois milhões de esterlinos. O capital empregado na subscrição das ações perfazia um total de 5.000:000\$000. A linha férrea chegou a Campinas em 1872.

Já no que compreende o prolongamento até Rio Claro, passando por Limeira, envolveu ainda diversos interesses, mesmo já sendo reconhecida sua importância pelo então Presidente da Província José Fernandes da Costa Pereira Júnior, em 1871:

<sup>107</sup> A distribuição das ações por cidade foram as seguintes: Rio Claro - 467 ações (93:400\$); Capital - 7973 (1.500:000\$); Santos - 2683 (536:600\$); Jundiaí - 65 (13:000\$); Campinas - 2860 (572:000\$); Limeira - 1117 (223:000\$); Itu - 1995 (399:000\$); Mogi Mirim - 448 (89:600\$) dentre outras. DEBES, Celio. op. cit., 1968, pg. 109.

<sup>108</sup> ARBCU - Relatório apresentado á Assembleia Legislativa Provincial de São Paulo pelo Presidente da Provincia o Exmo. Sr. Dr. Antonio Candido da Rocha, no dia 2 de fevereiro de 1870. São Paulo. Typ. Americana, 1870, pg. 26.

*“mas, resolvido como se mostra o Governo a vencê-las, é de crer que em breve o seião dando se lugar á já demorada realização desta importante empresa”.*<sup>109</sup>

O debate se desenrolou ainda por algum tempo na esfera legislativa, discutindo-se, sobretudo o trajeto a ser seguido pelo prolongamento. De acordo com os diversos relatórios dos Presidentes de Província analisados, evidencia-se uma ferrenha disputa com opiniões em favor de outros trajetos:

*“tanto mais ha opiniões de que muito mais importante será a linha que seguir por Pirassununga, do que a do Rio Claro, na bifurcação, qualquer que seja o ponto onde se dê.”*<sup>110</sup>

No interior dessas discussões formou-se, inclusive, uma companhia ferroviária em São João Batista do Ribeirão Claro, denominada "Companhia d'Oeste" objetivando a concessão do ramal, "com os fazendeiros e capitalistas do centro da provincia" encabeçando a futura empresa.<sup>111</sup>

O essencial na formação dessa companhia é captarmos o poder econômico dos homens nela envolvidos ao chamarem a si a responsabilidade do empreendimento, o que denota sua disponibilidade de capital em relação aos seus interesses imediatos; mas novamente esbarraram no privilégio de zona que beneficiava a Inglesa. Esta não abriu mão do privilégio, deixando a decisão da concessão nas mãos do governo Imperial.<sup>112</sup>

O Governo Imperial, por sua vez, com a proposta da Oeste em mãos, (que se fundamentava nos mesmos termos do contrato da Cia. Paulista, que ligara Jundiaí à

<sup>109</sup> ARBCU - Relatório apresentado á Assembleia Legislativa Provincial de São Paulo pelo Presidente o Exmo. Sr. Dr. José Fernandes da Costa Pereira Junior, no dia 2 de fevereiro de 1872. São Paulo, Typ. Americana, 1871, pg. 71.

<sup>110</sup> ARBCU - Relatório apresentado á Assembleia Legislativa Provincial de São Paulo pelo Presidente o Exmo. Sr. Dr. Antonio da Costa Pinto Silva, no dia 5 de fevereiro de 1871. São Paulo, Typ. Americana, pg. 67.

<sup>111</sup> ARBCU - Ibidem, pp. 71-74. Segundo o Anexo 15 do Relatório apresentado á Assembleia Legislativa Provincial de São Paulo pelo Presidente da Provincia o Exmo. Sr. Dr. João Theodoro Xavier, em 5 de fevereiro de 1874. São Paulo, Typ. Americana, 1874, pg. 79, os fazendeiros "Raphael Tobias de Barros, José Vergueiro, Bento Lacerda Guimarães, José Ferraz Sampaio, e Bento Francisco de Paula Souza, annunciavão a reunião de mais de sessenta pessoas para organização da Companhia que denominou-se 'Oeste', e solicitavão do governo Provincial a declaração de estar ou não disposto a prestar o auxílio legal para as respectivas explorações."

<sup>112</sup> ARBCU - Relatório apresentado á Assembleia Legislativa Provincial de São Paulo pelo Presidente da Provincia o Exmo. Sr. Dr. José Fernandes da Costa Pereira Junior, no dia 2 de fevereiro de 1872. Typ. Americana, São Paulo, 1872, pp. 71-74.

Campinas, inclusive que fosse a estrada de bitola larga - 1,60 m) determinou que as cláusulas nela contidas eram aceitáveis. Contudo, convidou a companhia Inglesa a formular também sua proposta, com o objetivo de decidir se garantia o privilégio. A resposta foi negativa.<sup>113</sup>

Com a tomada de posição da São Paulo Railway, o governo Provincial não se manifestou em favor da Oeste, ao contrário, parecia dar mais tempo a Inglesa. Foi quando publicou a Lei Provincial nº. 34 de 29 de março de 1871, autorizando a conceder privilégio e garantia de juros de 7% a companhia que se encarregasse do trajeto, porém, que fosse de bitola estreita e com capital de até 3.500:000\$000.<sup>114</sup>

Desta forma, da discussão sobre o trajeto mais rentável passava-se a discutir o tamanho da bitola (se fosse a estreita, a garantia de juros seria até o valor de 3.500:000\$000) que seria empregado no prolongamento, o que demonstra que obstáculos estavam sendo colocados até a concessão final como meio de beneficiar ou alguma companhia, ou alguma cidade que desejava o referido ramal.

A questão, portanto, não se resumia somente à movimentação dos fazendeiros e suas predisposições em tocar o empreendimento, mas também à questão política. Paradoxalmente, mesmo essa elite cafeeira possuindo forças, o que se percebe nas diversas falas oficiais registradas nos Relatórios Provinciais é a dificuldade em fazer valer seus interesses nos círculos oficiais.

Com a São Paulo Railway efetivamente abrindo mão do privilégio o qual era a primeira detentora, finalmente foi firmado a concessão e o contrato com a Companhia Paulista de Estradas de Ferro para a construção do ramal ligando Campinas a São João Batista do Ribeirão Claro, em 12 de maio de 1873.

Já no tocante ao tamanho da bitola, a proposta da Paulista incluía a construção com bitola de larga (1,60 m), que por mais que parece irrelevante aos nossos propósitos, iria conferir certo dinamismo à cidade por ocasião do prolongamento além São João Batista do Ribeirão Claro, quando foi utilizada a bitola estreita (1,00 m) e fez com que a cidade abrigasse um entroncamento ferroviário de diferentes bitolas, como veremos no próximo capítulo.

---

<sup>113</sup> ARBCU - Ibidem.

<sup>114</sup> ARBCU - Ibidem.

A inauguração da linha férrea em São João Batista do Ribeirão Claro ocorreu em 11 de agosto de 1876, sob "aclamação de todo o povo, (...) dando início a novo ciclo de progresso a esta vasta zona do Oeste Paulista."<sup>115</sup> Seus portões foram instalados bem em frente à Rua do Comércio (atual Avenida 1) em direção exata ao pôr do sol, a oeste, reproduzindo a forma física de organização do espaço implantado pela Sociedade do Bem Comum na década de 1830, além de tornar-se o marco divisor da cidade quando em 1885 a Câmara Municipal apresentou um projeto que alterou as denominações das ruas, de nomes para números, como veremos no terceiro capítulo.

Com a chegada da ferrovia o tempo de viagem entre Santos e São João Batista do Ribeirão Claro reduziu-se consideravelmente, além de tornar a viagem mais cômoda. Antes, para se chegar à cidade era preciso atravessar longos percursos de estradas mal conservadas e esburacadas, que chegavam a atolar os burros que por lá transitavam nos dias de chuvas, sendo preciso esperar até oito dias de sol para não correr o risco de ficar atolado.

A cidade apresentava um aspecto bastante agradável, com as casas bem construídas e mais juntas umas das outras do que em Campinas e suas ruas poeirentas deixam os transeuntes bastante incomodados. A primeira impressão que ressalta no cenário urbano são as novas construções, que quebram a monotonia da paisagem urbana, como o prédio da Cadeia e da Câmara, construídos em 1870, abrigando a Cadeia no térreo e a Câmara no andar superior; o prédio do Teatro São João; e os diversos casarões construídos pelos fazendeiros-negociantes na cidade, como o sobrado de José Luiz Borges, o Barão de Dourados.

As igrejas compunham um cenário à parte num cotidiano onde a religião, atrelada ao Estado, possuía papel central enquanto espaço de sociabilidade da população. Após a construção da primeira Igreja Matriz, na década de 1830, esta foi substituída em 1869 por uma segunda construída com barro e madeira lavrada, "um moderno templo, suntuoso para a época, de dois corpos, um coro e duas torres".<sup>116</sup>

Na segunda metade do século XIX surgiram outras Igrejas, a da Santa Cruz (construída em 1853) e a da Boa Morte (construída em 1865), onde aconteciam os

---

<sup>115</sup> PENTEADO, Oscar de Arruda. "Como nasceu e cresceu Rio Claro". In: PENTEADO, Oscar de A.; et. all. op. cit., 1978, pg. 61.

encontros do domingo, Dia do Senhor, para onde os católicos, brasileiros, portugueses e (poucos) italianos se dirigiam, enquanto os imigrantes alemães se dirigiam aos cultos realizados na residência de algum conterrâneo.<sup>117</sup> Aos negros eram destinadas as missas na Irmandade de São Benedito, criada em 1855, até que sua participação passou a ser recriminada e foi extinta em 1884, como já enfatizamos.

Na década de 1860, Campos relata que ocorreram duas execuções na cidade: uma de um branco, de Belém do Descalvado, que matara a foiçadas uma família (pai, mãe e dois filhos) e a segunda de um "preto" que assassinara a enxadadas o administrador da fazenda Cafezal.

Ambas as execuções foram realizadas na forca, montada próximo às atuais ruas 3 e 4 entre as avenidas 7 e 9. Segundo as palavras de Campos, o carrasco veio de São Paulo, "era um sentenciado a galés perpetuas. Ninguém quizera vender a corda que serviria para o enforcamento, e por isso a Justiça requisitou, á força, um laço de couro pertencente a um carnicheiro".<sup>118</sup>

O comércio da cidade apresentava um expressivo número de estabelecimentos, assim como diversas "indústrias", marcadamente de caráter doméstico, como os pequenos negócios dos alemães até os estabelecimentos denominados como "fábricas", no almanaque para 1873. Da mesma forma, na década de 1870 surgiram inúmeros jornais na cidade, ainda que efêmeros.

Concomitante ao processo de urbanização começavam a surgir os efeitos nefastos desse mesmo processo: as epidemias. Até a chegada dos trilhos da ferrovia, no momento em que nos ocupamos vários surtos epidêmicos já haviam assolado a localidade. Por volta de 1844 um surto de "bexigas" assolou e dizimou a incipiente população da ainda vila, enquanto o restante da população, segundo as palavras de Mazziotti, abandonava o povoado "se abalando a trote de Cargueiro".<sup>119</sup>

Da mesma forma ocorreu no ano de 1862 com um surto de varíola, sendo necessário o enterro dos falecidos em área distante do centro da vila e não no cemitério,

<sup>116</sup> PENTEADO, Oscar de A.; et. all. op. cit., 1978, pg. 45.

<sup>117</sup> TROPMAIR, Helmut. *Aspectos históricos e geográficos de Rio Claro*. Rio Claro: Arquivo Público e Histórico do Município de Rio Claro, "Oscar de A. Penteado", 1993, pg. 13.

<sup>118</sup> IEB - CAMPOS, Zulmiro Ferraz de. op. cit., pp. 78-80.

<sup>119</sup> MAZZIOTTI, Nicolino. "Considerações sobre o processo evolutivo da saúde". In: PENTEADO, Oscar de A.; et. all. op. cit., 1978, pg. 124.

que se localizava na imediações da Igreja Matriz. Somente em 1874 a Câmara autorizou o enterro dos mortos por doenças epidêmicas no cemitério municipal, desde que fossem sepultados em cova de dez palmos de profundidade, enquanto o governo provincial autorizava a Câmara a nomear uma comissão sanitária para tratar de possíveis epidemias.<sup>120</sup>

Paralelo ao problema das epidemias que crescia frente ao adensamento populacional ganhavam força as discussões quanto à necessidade de mudança da localização do cemitério, iniciadas na Câmara na década de 1860, quando esta solicitou pareceres quanto ao melhor local para transferir o referido cemitério, que se localizava na atual Rua 7 entre as Avenidas 5 e 7, onde hoje se encontra a Escola Estadual Cel. Joaquim Salles.<sup>121</sup>

*"Hoje o cemiterio acha-se circundado de casas, ocupa o centro da povoação, afrisas de notavel repugnancia que todos sentem em habitar nas vizinhanças de logares com destino para sepultura dos mortos."*<sup>122</sup>

O ponto essencial, no entanto, mais evidente nos debates sobre a mudança do cemitério encontra-se na emergência gradativa das epidemias que passavam cada vez mais a assolar as cidades, concomitante ao adensamento populacional e ao exíguo conhecimento sanitário de então, que tinha o ar e água como principais veículos transmissores das doenças.<sup>123</sup> Por isso que os cemitérios eram vistos como focos de disseminações de doenças à medida que podiam contaminar o solo e provocar a exalação de odores prejudiciais à saúde.

Somente em meio às discussões a respeito do prolongamento da linha férrea de Campinas a São João Batista do Ribeirão Claro que se acirrou nas pautas oficiais da Câmara a questão da remoção do cemitério municipal, demonstrando, por um lado, a

<sup>120</sup> AHRCOAP - Ata da Camara Municipal. 15 de janeiro de 1874. n.º 8, pg. 116.

<sup>121</sup> PENTEADO, Oscar de Arruda. op. cit., 1978, pp. 60-61.

<sup>122</sup> AHRCOAP - Ata da Camara Municipal. 25 de fevereiro de 1873. n.º 7, pp. 176-177.

<sup>123</sup> Cabe mencionarmos, porém, no que concerne especificamente aos cemitérios, que desde o começo de século XIX, "uma carta régia [já] proíbe o enterro dos mortos nas igrejas e ordena a construção de um cemitério afastado da cidade" RAGO, Margareth. *Do cabaré ao lar. A utopia da cidade disciplinar. Brasil, 1890-1930*. Rio de Janeiro, Paz e terra, 1985, pg. 173; TELAROLLI Jr., Rodolpho. *Poder e saúde: as epidemias e a formação dos serviços de saúde em São Paulo*. São Paulo: Edunesp, 1996, pp. 123 e segs.

disposição de adaptar a *cidade* para o recebimento da importante obra que representaria a tão almejada busca do "progresso" e a ligação com o "mundo civilizado".

Num outro lado da questão, a transferência do cemitério guardava implicações claramente imobiliárias. Levando em conta que a maioria das terras se concentrava nas mãos dos fazendeiros-negociantes, não devemos deixar de visualizar a valorização ocorrida no entorno da antiga localização do cemitério, que não mais guardaria o "nefasto" abrigo dos mortos e das possíveis causas das epidemias, incidindo diretamente na valorização dos terrenos da zona central da cidade.

A inauguração do novo cemitério aconteceu em 1 de novembro de 1875 e foi construído com empréstimo contraído pela Câmara no valor de 7:200\$000, tendo suas obras de demarcação e alinhamento realizadas pelo agrimensor Manoel José de Carvalho, que por sinal, foi o primeiro a ser ali sepultado, no dia seguinte ao da inauguração em 2 de novembro do mesmo ano, dia de finados. Localizava-se, então, a dois quilômetros de distância do centro da cidade.

As regulamentações oficiais eram constantes na vida da cidade procurando regulamentar os problemas sanitários. O Código de Posturas de 1867, o primeiro da cidade, já enfatizava a necessidade de asseios e cuidados no tocante a saúde pública e regulamentava desde o abate de animais e sua venda até a proibição de criação de animais e a construção de chiqueiros na cidade, assim como

*"...conservar nos quintaes e portas, agoas estagnadas, materiais que prejudiquem a saude publica. Multa de 10\$ aos infractores. Ficará a cargo do proprietario ou inquilino do mesmo."*<sup>124</sup>

Veja-se, por exemplo, o artigo 61, que ilustra de maneira exemplar como medidas oficiais passam a alterar o cotidiano da população no que concerne a possíveis epidemias, apesar de não haver ainda uma política sistemática de saúde pública<sup>125</sup>:

<sup>124</sup> Artigo 57 do Código de Posturas de 1867. Apud GARCIA, Liliana B. R. op. cit., 1996, pg. 10.

<sup>125</sup> Sobre a relação Estado, políticas públicas de saúde e epidemias em meio às discussões médicas e sanitárias ver especialmente a obra de TELAROLLI Jr., Rodolpho. op. cit., que demonstra de modo exemplar como se deu o percurso até a efetiva formação de serviços de saúde pública em São Paulo em meio ao complexo cafeeiro.

*"todas as pessoas que residem dentro do municipio e que ainda não tiverem vacinadas, são obrigadas a comparecer perante o vacinador no lugar, dia e hora, a fim de serem vacinados: pena de 10\$ ao individuo livre e maior e ao pai, tutor, curador ou senhor quando o individuo for menor ou escravo."*<sup>126</sup>

Em 1872 a cidade contava com quatro médicos e duas Casas de Saúde. Entretanto, essa relativa melhoria só afetava os que possuíam condições para pagar os tratamentos.

*"CASA DE SAÚDE DO DR. PAULA MACHADO*

*Rua Municipal n. 14 - Rio Claro.*

*Enfermaria para livres - 3\$000 diários.*

*Enfermaria para escravos - 2\$000.*

*Não se recebe doentes com moléstias contagiosas.*

*Todo doente deve ter pessoa responsável pelo pagamento.*

*O doente que vier moribundo pagará sempre uma quinzena.*

*Os medicamentos serão por conta dos doentes. As operações devem ser pagas a parte."*<sup>127</sup>

De acordo com as palavras de Aloysio Pereira, "o Dr. Paula Machado era um homem muito prático e objetivo, cercava-se de garantias contra possíveis calotes e taxativamente estabelecia que "todo o doente moribundo deve pagar uma quinzena".

Com essas características a cidade de São João Batista do Ribeirão Claro deixava a condição de "cidade da fronteira" e passava à condição de "ponta de trilho". Nesse percurso, enquanto os fazendeiros-negociantes deixariam paulatinamente a cidade rumo à capital da Província um fluxo contrário de imigrantes e migrantes que chegavam à cidade ganharia força, no entanto, as disparidades sociais e econômicas

<sup>126</sup> Artigo 61 do Código de Posturas de 1867. Apud GARCIA, Liliana B. R. op. cit., 1996, pg. 10.

<sup>127</sup> O anúncio, inclusive, foi vinculado no Jornal a "Província de São Paulo" no ano de 1875. Apud MAZZIOTTI, Nicolino. "Considerações sobre o processo evolutivo da saúde". In: PENTEADO, Oscar de A.; et. all. op. cit., 1978, pg. 125.

continuariam presentes, inclusive, a força política e econômica dos próprios fazendeiros-negociantes.

## CAPÍTULO II - A CIDADE PONTA DE TRILHO (1876-1884)

*“...das inúmeras cidades imagináveis, deve-se excluir aquelas que os elementos se juntam sem um fio condutor, sem um código interno, uma perspectiva, um discurso...”*

CALVINO, Italo. *As cidades invisíveis*. São Paulo: Cia. das Letras, 1990, pg. 44.

Foi na esteira dos cafezais, que as ferrovias paulistas emergiram e se ampliaram, em completa dependência aos interesses de produtores, administradores e comerciantes de café.<sup>1</sup> Nada mais natural que interesses dessa natureza se encontrassem no seio dessa atividade econômica, pois seus acionistas eram na grande maioria (senão todos) homens ligados ao setor cafeeiro.

Um dos primeiros reflexos da implantação ferroviária que extrapolou os limites dos cafezais foi a relação que criou com as cidades pelas quais passou. As ferrovias passam a ser associadas ao surgimento, expansão ou decadência de vilas e cidades. Para Sérgio Buarque de Holanda, por exemplo, a concretização das vias férreas, que seguiam o rumo do café, provocaram uma relação de dependência entre as áreas rurais e as cidades e, "o resultado é que o domínio agrário deixa, aos poucos, de ser uma baronia, para se aproximar, em muitos dos seus aspectos, de um centro de exploração industrial."<sup>2</sup>

Enquanto o efeito da expansão ferroviária para a acumulação cafeeira parece fora de questão, o efeito da passagem da estrada de ferro sobre as cidades por ela servidas tem sido objeto de vivo debate, principalmente no interior; segundo Matton, "as bem sucedidas companhias ferroviárias, como a Paulista, contribuíram para o desenvolvimento da expansão da esfera geográfica de todas as atividades econômicas, desde a pouca circulação de dividendos até os reinvestimentos em café, ferrovias e outras empresas".<sup>3</sup>

A expansão ferroviária, no entanto, traria efeitos distintos sobre os núcleos urbanos por ela servidos em função do papel de cada um deles e da própria dinâmica da

---

<sup>1</sup> SAES, Flavio. *As ferrovias de São Paulo, 1870-1940*. São Paulo/Brasília: HUCITEC, 1981, pg. 63.

<sup>2</sup> HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Raízes do Brasil*. 26.ed., São Paulo: Cia. das Letras, 1995, pg. 175.

malha ferroviária. A capital da Província, por exemplo, recebeu efeitos intensos da expansão ferroviária, passando de pequeno burgo de estudantes à sua fase de crescimento urbano-industrial, com a ferrovia interligando-a a um florescente mercado de consumo no interior da província<sup>4</sup>. Campinas iniciava também um processo de desenvolvimento industrial e tornava-se uma importante referência regional no comércio e nos serviços, devido principalmente, pela sua posição de base agrícola e entroncamento ferroviário da região.<sup>5</sup> A cidade de Santos passava a sediar o mais importante porto exportador de café, com importantes efeitos sobre a cidade e seus habitantes.<sup>6</sup>

Esses casos refletem de maneira substantiva os efeitos decorrentes da formação do complexo econômico cafeeiro em São Paulo e, que, nesse momento, iriam ganhar novo impulso ao incentivar um processo de adensamento demográfico em São Paulo (Província e depois Estado), quando sua população salta de 837.354 habitantes em 1872, para 1.284.753 habitantes em 1900 e, passa a abrigar vinte anos mais tarde, 4.592.188 habitantes.<sup>7</sup>

No que concerne aos municípios, no ano de 1874, São Paulo abrigava uma população de 31.385 habitantes; Santos, 9.191 habitantes e Campinas, 31.397 habitantes. Em 1886 a população em São Paulo chegava a 47.697 habitantes, em Santos, 15.605 habitantes e em Campinas, 41.253 habitantes. Já em 1900, São Paulo abrigava 239.820 habitantes, Santos, 50.389 e Campinas, 67.694 habitantes.<sup>8</sup>

Assim, neste capítulo procuraremos discutir a dinâmica urbana de São João Batista do Ribeirão Claro durante o período imediato à chegada da ferrovia, em que a cidade deixa de ter as características de cidade "de fronteira", passando a cidade "ponta

<sup>3</sup> MATTON, Robert H. *The Companhia Paulista de Estradas de Ferro, 1868-1900 a local railway enterprise in São Paulo*. Tese de doutoramento, Yale University, 1971, pg. 165.

<sup>4</sup> MORSE, Richard. *Formação histórica de São Paulo*, São Paulo: DIFEL, 1970, pp. 205 e segs.; BRUNO, Hernani Silva. *História e tradições da cidade de São Paulo*. São Paulo: HUCITEC, 1991, pp. 899 e segs.; BOVO, José Murari. *Desenvolvimento econômico e urbanização. Influência do capital inglês na estrutura urbana de São Paulo*. São Paulo: Tese de Mestrado, FFLCH, USP, 1974, pp. 18 e segs.

<sup>5</sup> SEMEGUINI, Ulysses C. *Do café à indústria: uma cidade e seu tempo*. Campinas: Edunicamp, 1991, pg. 43; LAPA, José Roberto do Amaral. *A cidade: os cantos e os antros: Campinas: 1850-1900*. São Paulo: Edusp, 1996, pp. 24 e segs.

<sup>6</sup> GITAHY, Maria Lucia. *Ventos do Mar: trabalhadores do porto, movimento operário e cultura urbana em Santos, 1889-1914*. São Paulo: Edunesp, 1994, pg. 24; LANNA, Ana Lucia Duarte. *Santos. Uma cidade na transição, 1870-1913*. São Paulo/ Santos: HUCITEC/ Pref. Mun. de Santos, 1996, pp. 54 e segs.

<sup>7</sup> CAMARGO, José Francisco de. *Demografia econômica. Variáveis demográficas do desenvolvimento econômico*. Salvador: Livraria Progresso/Aguiar & Souza Ltda., 1960, pp. 26-27.

de trilhos". O tema já foi abordado de diversas maneiras por aqueles que pesquisaram a cidade.

Segundo Diana Diniz, que aborda as fases do ciclo cafeeiro em São João Batista do Ribeirão Claro e seus efeitos econômicos para a cidade, a ferrovia passou a atrair na fase de ponta de trilho, uma série de bens e serviços amplamente demandados pela vasta área a oeste da cidade, passando a fornecedora dessa região que gradativamente se abria, exercendo grande influência regional. Nesta fase, segundo a autora, a cidade "conheceu seu período áureo, estendendo sua zona de influência para o oeste".

Porém, com o prolongamento da linha férrea a cidade perdeu esse privilégio, que segundo a autora, ocasionou numa relativa estagnação, "...é natural que, além do prolongamento da ferrovia, a queda dos preços do café na década de oitenta deve ter contribuído para a ligeira estagnação da cidade. (...) enquanto no primeiro trimestre de 1882, as casas de comércio pagaram 1:430\$000 de impostos e as oficinas 160\$000, nos anos de 1884, 1885 e 1886, observa-se uma acentuada queda no total desses impostos, chegando a pontos mínimos em meados de 1885 e início do ano seguinte. Apenas a partir do segundo semestre de 1886, é que se nota uma recuperação, tendo as casas de negócio recolhido 1:540\$000 e as oficinas um total de 225:000\$000."<sup>9</sup>

Com a ligação férrea encurtando o tempo de comunicação com a capital e o porto de Santos, as viagens tornaram-se muito mais rápidas, passando de uma semana para menos de um dia, fazendo com que a capital da Província se tornasse um importante centro comercial e um futuro centro "industrial".

A magnitude desse fato repercutiu no deslocamento de grande parte dos fazendeiros-negociantes para a capital da Província, cujo processo de concentração das atividades comerciais e industriais foi facilitado pelo caráter de entreposto comercial em decorrência das ferrovias, da proximidade do porto e do adensamento populacional que se processava a partir de então. Além disso, a cidade passava a representar as aspirações desses homens que visavam estar em um meio caracteristicamente cosmopolita, civilizado e próximos dos acontecimentos políticos e sociais.

---

<sup>8</sup> Mello, Zélia C. de; SAES, Flávio A. M. "Características dos núcleos urbanos em São Paulo." In: *Revista de Estudos Econômicos*. São Paulo; maio/agosto de 1985, 15 (2), IPE. Apud, LANNA, Ana Lúcia D. op. cit., pg. 51.

<sup>9</sup> DINIZ, Diana M. F. L. *Rio Claro e o café: desenvolvimento, apogeu e crise (1850-1900)*. Rio Claro: Tese de doutoramento, FFLC, Rio Claro, 1973, pp. 170 e segs.

Foi o que aconteceu com maioria dos fazendeiros-negociantes da cidade de São João Batista do Ribeirão Claro logo após a ligação férrea: deixaram a cidade rumo à capital, de onde passaram a administrar seus negócios deixados nas mãos de administradores. O fenômeno é fortemente sublinhado por Dean, para quem o absenteísmo provocado pelo encurtamento no tempo de comunicação fez com que a cidade ficasse à míngua quando os fazendeiros partiram "abandonada nas mãos dos boticários, donos de armazém, escritvães e outras pessoas de destaque da classe média local"<sup>10</sup>. Entretanto, ao mesmo tempo, também promoveu um incremento dos serviços e dos bens disponíveis na cidade, já que passou a responder pela demanda de serviços do interior adentro, facilitada pela ferrovia. Desta forma, para o autor, a estrada de ferro ao mesmo tempo em que permitiu uma diferenciação urbana também levou a cidade à estagnação, pois com o absenteísmo também se foram os capitais deixando os casarões em ruínas e a cidade nas mãos da classe média.<sup>11</sup>

Para Maria Flora Gonçalves, que busca apreender o processo de urbanização pela ótica da acumulação de capital, a chegada da ferrovia pouco impacto causou na cidade, diferentemente das cidades que a receberam posteriormente; sua afirmação está baseada na estrutura social e econômica já existente antes da chegada dos trilhos.<sup>12</sup>

Sua posição aproxima-se da de Hogan que também relativiza o efeito da ferrovia para a estrutura econômica e social da cidade. Quando a ferrovia chega em São João Batista do Ribeirão Claro a estrutura social já se encontrava sedimentada, afirma ele, com "uma complexa estrutura de atividades comerciais, industriais, culturais e sociais, que revelam já em 1873 um centro bastante desenvolvido. (...) Um segundo elemento que permite enxergar o quão desenvolvido era o centro urbano de Rio Claro, é a estrutura da propriedade urbana. A cidade já tinha chegado, em 1873, a assistir uma especulação imobiliária razoável".<sup>13</sup>

<sup>10</sup> DEAN, Warren. *Rio Claro: um sistema brasileiro de grande lavoura, 1820-1920*. Trad., Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1977, pp. 55-56.

<sup>11</sup> *Ibidem*, pp. 54 e segs.

<sup>12</sup> OHTAKE, Maria Flora Gonçalves. *O processo de urbanização em São Paulo: dois momentos, duas faces*. São Paulo: Dissertação de mestrado, PUC-SP, 1982, pg. 105. Também para Luca, a cidade ganha ímpeto econômico na fase de ponta de trilho, mas perde com o prolongamento da linha, só se restabelecendo no final da década de 1880. LUCA, Carmem Teixeira de; et.all. *Aspectos da expansão urbana de Rio Claro: renda da terra e o poder político*. Rio Claro: Unesp/IGCE, 1981, pg. 12.

<sup>13</sup> HOGAN, Daniel J.; et all. *Café, ferrovia e população: o processo de urbanização em Rio Claro*. Campinas: NEPO, UNICAMP, 1986, pp. 17-22.

Já Baptista, que busca conhecer a memória da população criada a partir da riqueza gerada pelo café e, assim, se reportando majoritariamente aos fazendeiros e seus empreendimentos, aponta que a ferrovia provocou um grande impacto na cidade, que ia desde da reprodução do poder político e econômico dos fazendeiros (que a empreenderam) até a paisagem urbana.<sup>14</sup>

Nesse contexto Baptista parece não levar em consideração a importância dos imigrantes nesse processo de urbanização anterior à chegada de ferrovia; em outras palavras, enquanto Baptista percebe a importância da ferrovia, até por que seu objetivo é demonstrar o papel da riqueza na construção da memória do rioclarense, ela enfatiza que a maior aceleração do núcleo urbano se deu com a chegada ferrovia.

Já Líliliana Garcia, ao abordar Rio Claro em relação às oficinas da Cia. Paulista na década de 1930, enfatiza que a instalação da ferrovia na cidade provocou uma série de transformações na paisagem urbana e nas atividades direta ou indiretamente ligadas a ela, mas, mais importante, ressalta que essas transformações ocorreram de maneira muito mais intensa nas cidades que passaram a abrigar armazéns, oficinas de reparos e construção de carros, escritórios, entroncamento ferroviário, baldeação, etc., enfim, toda uma série de serviços que davam suporte ao funcionamento da empresa; pois, ofereciam as bases para a formação do mercado de trabalho e de atividades correlatas. Contudo, como a autora centraliza sua análise na década de 1930 com questões referentes às oficinas, ela não aprofunda a questão da estrutura econômica e social anterior à chegada da linha férrea, mesmo apontando-as, o que não a impede de conferir à ferrovia o papel de "motor" da urbanização rioclarense.<sup>15</sup>

Desta forma, buscaremos avaliar o impacto da chegada da ferrovia à luz das indagações propostas pelos autores que estudaram o tema, buscando, porém observar certos ângulos por eles não considerados.

Com os trilhos, o cotidiano da população foi transformado. Sua chegada, num meio inóspito e majoritariamente voltado às atividades rurais representou a introdução

---

<sup>14</sup> BAPTISTA, Maria Rosa de Belém. *Rio Claro: as pedras da cidade*. São Paulo: Dissertação de Mestrado, FFLCH, USP, 1994, pp. 40 e segs.

<sup>15</sup> GARCIA, Líliliana Bueno dos Reis. *Rio Claro e as Oficinas da Cia. Paulista: trabalho e vida operária, 1930-1940*. Campinas: Tese de doutoramento, IFCH, UNICAMP, 1992, especialmente o capítulo 1 – Imagens do passado: café, ferrovia e a cidade de Rio Claro; de acordo com a autora, com a crise do café em 1930 inevitavelmente a cidade teria sofrido uma séria retração se não fosse a ferrovia e as oficinas ali instaladas que proporcionaram uma "retaguarda" econômica à cidade.

de um instrumento de largas proporções até então desconhecido, onde o trem e seu apito passaram a compor e a alterar a paisagem urbana. Instalava-se, assim, um novo símbolo de racionalidade burguesa, com o tempo ditando os afazeres e alterando sobremaneira a vida do indivíduo morador na cidade, como demonstra a crônica extraída de um jornal da época:

*"...o que porém me impacientou foi não achar os botões da camisa. Depois de procurá-los em todas as caixas de lenços, de colarinhos, de oriza, vem-me à lembrança o sacco de roupa suja, e com tanta pressa fui que arrebentei-lhe o cadarço. Afinal, depois de examinar as camisas, uma por uma, ainda estava sem botões. Ouço o silvo da locomotiva, olho para o relógio, eram seis horas. Atiro-me as botas, calço a do pé esquerdo no direito, mudo-a incontinenti, procuro a segunda, e nada; faltava-me o segundo volume das minhas botas. Suava em bica. Corro toda a casa da sala para a cosinha, e encontro a bota no corredor.(...) evoco o Santo Antônio de Lisboa para que me apareça uma única gravata que possuo, e nada. (...) Quando me resolvi a substituí-la por um lenço, a encontro passivamente pendurada num prego atrás da porta..."<sup>16</sup>*

O cotidiano retratado no periódico nos permite desvendar de que forma o habitante dessa *nova cidade* passou a marcar *seu* tempo, que passava a ser outro, regulado de outra forma, representando, também, outra forma de sociabilidade com o apito do trem ditando o tempo marcado, racional, simbolizando essa ruptura. Segundo Lapa, "o poder investe nesse processo de normatização da vida urbana, procurando introduzir padrões e comportamentos que implicam numa racionalidade individual e coletiva. (...) É claro que também, (...), a racionalidade urbana que se impõe se abaterá de maneira diversa sobre os ricos e sobre os pobres"<sup>17</sup>, mas sempre de maneira que o tempo seja útil ao trabalho.<sup>18</sup>

<sup>16</sup> MHPABV- Jornal "O Alpha", Rio Claro, 24 de fevereiro de 1878, ano I, pg. 2, grifo nosso.

<sup>17</sup> LAPA, José Roberto do Amaral. op. cit., pg. 27. A cidade foi largamente marcada por essa disciplina do tempo comandado pelo apito do trem e, após 1892, com as oficinas da Paulista, pelo apito de entrada dos trabalhadores. Em seguida, foi o apito da Cervejaria Skol Caracu, que possuía uma sirene que soava diariamente as 12 e 18 horas e era

Junto com a ferrovia também chegaram os serviços postais diários e o serviço telegráfico, agilizando sobremaneira a comunicação, cujas correspondências eram expedidas apenas nos dias estipulados pela empresa: em janeiro quatro dias no mês, fevereiro três dias, março três dias e abril três dias, daí em diante o esquema seria como em abril, três vezes por mês.<sup>19</sup>

Além disso, o empreendimento ferroviário se destacava como um importante fator na configuração do complexo econômico cafeeiro, pois à medida que proporcionava o corredor de escoamento da produção também engendrava os alicerces da ulterior formação de um mercado interno e de modernização da cidade.

Com a implantação da linha férrea na Província intensifica-se também a solução imigrantista para a substituição do trabalho escravo que redundava na chegada em massa de mão-de-obra imigrante a partir de 1880, permitindo atender à demanda de força-de-trabalho tanto das cidades quanto dos cafezais.<sup>20</sup>

Essa é uma das dimensões em que, a despeito de todos os paradoxos de suas ações, o "senhor rural" surgiu como um dos elementos responsáveis pelo surgimento da burguesia, que resolveu sair do "isolamento", característico do regime de grande lavoura, submergindo no cenário das cidades, nos ambientes políticos da Corte, onde suas idéias tendiam a se secularizar, suas ações e atitudes a mudarem de forma e a se urbanizarem segundo padrões cosmopolitas.<sup>21</sup>

Assim, quanto mais a via férrea caminhava rumo ao interior, atrás do café, mais se expandia também a frente pioneira e rendosa de plantio, configurando nova fronteira; de acordo com Monbeig, a existência de mão-de-obra seja ela escrava, imigrante ou livre, favorecia a expansão dos cafezais no Oeste Paulista e com isso também as cidades iam ganhando novos aspectos e novas inversões.

comum a população acertar o relógio de acordo com a sirene. Da mesma forma que os sinos das igrejas indicavam os inícios dos cultos e das missas.

<sup>18</sup> BRESCIANI, Maria Stella M. *Londres e Paris no século XIX. O espetáculo da pobreza*. São Paulo: Brasiliense, 1982, pp. 16 e segs.

<sup>19</sup> Almanak Administrativo, Mercantil, e Industrial da Província de S. Paulo para o ano de 1857. Organizado e redigido por Marques & Irmão. 1º. Anno. São Paulo, Typographia Imparcial, 1856, pp. 39 e 80; Almanak Administrativo, Mercantil, e Industrial da Província de S. Paulo para o ano de 1858, pg. 43.

<sup>20</sup> MELLO, João Manuel Cardoso de. *Capitalismo tardio. Contribuição à revisão crítica da formação e do desenvolvimento da economia brasileira*. 10.ed., Campinas:I.E./UNICAMP, 1998, pp. 131-132.

<sup>21</sup> FLORESTAN, Fernandes. *A Revolução Burguesa no Brasil. Ensaio de interpretação sociológica*. Rio de Janeiro: Zahar, 1975, pp. 27-28.

No contexto de "frente pioneira", segundo José de Souza Martins, o que se encontrava era caracterizado "como empreendimento econômico: empresas imobiliárias, ferroviárias, comerciais, bancárias, etc., loteiam terras, transportam mercadorias, compram e vendem terras, financiam a produção e o comércio"<sup>22</sup>, em outras palavras, esse movimento configurava-se cada vez mais como um *negócio* mundial e único.<sup>23</sup>

Nas palavras de Herbert Klein,

"Embora dez milhões de africanos e possivelmente cerca de quinze milhões de europeus houvessem cruzado o Atlântico antes de 1880, a penúltima década do século XIX assinalou um ponto decisivo no fluxo migratório da Europa. A substituição total da vela pela energia a vapor nos navios de passageiros que cruzavam o Atlântico, a instalação do primeiro cabo telegráfico transatlântico, em 1866, e a conclusão de um primeiro conjunto de ligações ferroviárias, por volta de 1870, em todos os principais países europeus e americanos criaram um meio de transporte e de comunicações infinitamente mais rápido e barato entre a Europa e a América. Quase todos os analistas afirmam hoje que, principalmente após 1870, os fluxos migratórios e as condições econômicas da América estavam estreitamente relacionados. Informações sobre condições de emprego, em especial, estavam agora prontamente disponíveis em poucas semanas, nos principais países europeus de emigração. O grande número de viagens marítimas também garantia contato constante e relativamente imediato com todas as nações americanas do Atlântico. Para citar um único exemplo, no período posterior a 1880, partiam do porto de Santos, no Brasil, vários navios por semana com destino aos principais portos europeus do Mediterrâneo e até do Atlântico norte, e todos tinham capacidade de transportar várias centenas ou mesmo milhares de emigrantes."<sup>24</sup>

Com a chegada da ferrovia, a cidade de São João Batista do Ribeirão Claro deixava a condição de "cidade da fronteira" e passava à condição de "ponta de trilho". Enquanto muitos fazendeiros mudavam-se da cidade, em busca da capital da Província, grandes levas de imigrantes passariam a chegar à cidade a partir da década de 1880.

---

<sup>22</sup> MARTINS, José de Souza. "Frente pioneira: contribuição para uma caracterização sociológica". In: *Capitalismo e tradicionalismo: estudo sobre as contradições da sociedade agrária no Brasil*. São Paulo: Pioneira, 1975, pg. 47.

<sup>23</sup> MONBEIG, Pierre. *Pioneiros e fazendeiros de São Paulo*. 2.ed., Trad., São Paulo: HUCITEC/POLIS, 1998, pg. 112.

TABELA 7

População do município de São João Batista do Ribeirão Claro, 1857-1920<sup>25</sup>

Ano	Município	% de crescimento do município, a.a.
1857	6.564	-
1872	15.035	8,6
1886	20.133	2,4
1890	24.584	5,5
1900	38.426	5,6
1920	58.262	2,7

Vale considerarmos que por mais que a fronteira do café tenha se deslocado interior a dentro e, assim, atraído para suas lavouras mais novas possíveis contingentes de trabalhadores - escravos, nacionais ou imigrantes - nesses anos (1876 a 1884) a produção cafeeira do município manteve seu ritmo de produção atingindo seu apogeu em 1901.

Os trabalhadores estabelecidos em São João Batista do Ribeirão Claro compunham-se de um grupo bastante heterogêneo. Além dos escravos, nacionais (remanescentes dos primeiros posseiros, agregados trazidos pelos fazendeiros e libertos), imigrantes ali estabelecidos, descendentes de imigrantes oriundos de colônias oficiais do sul do país e filhos de pequenos proprietários ou agregados de Minas Gerais e outras partes de São Paulo continuavam a chegar ao município, assim como um grande contingente de migrantes nordestinos que fugiam da seca nas Províncias do Nordeste eram contratados como jornaleiros ou agregados nas fazendas da região<sup>26</sup>. De acordo com Dean, por volta de 3 mil migrantes oriundos do Nordeste se estabeleceram

<sup>24</sup> KLEIN, Herbert S. "Migração internacional na História das Américas". In: FAUSTO, Boris (org.). *Fazer a América. A imigração em massa para a América Latina*. São Paulo: Edusp, 1999, pg. 23.

<sup>25</sup> DEAN, Warren. op. cit., 1977, pg. 155. Estão incluídos nos números: Brota em 1857, desmembrado do município em 1859 e todas as demais datas incluem Analândia, desmembrado em 1897. Um primeiro ponto a considerarmos diz respeito ao período de 1857 a 1872 quando o índice de crescimento demográfico (8,6% a.a.) demonstra a vitalidade da região de fronteira lucrativa, o que nos permite balizar os argumentos apresentados no capítulo anterior no que tange à dinâmica em sua vida econômica, social e cultural; já nos períodos subsequentes, de 1872 a 1886, encontramos uma queda relativa na taxa de crescimento (2,4%, ao ano); de 1886 a 1890, a taxa volta a subir (5,5% ao ano); e de 1890 a 1900 mantém o índice de crescimento (5,6% ao ano). Cabe destacarmos que em nenhum período o município ou a cidade apresentou índices negativos de crescimento demográfico, apesar de observarmos uma redução no ritmo de crescimento da população do município durante a "fase ponta de trilhos".

<sup>26</sup> DINIZ, Diana M. F. L. op. cit., pp. 68-69; DEAN, Warren. op. cit., 1977, pp. 117 e segs.

no Oeste Paulista em 1877 e 1878, sendo que desse número cerca de 600 foram contratados pelo administrador da Fazenda Angélica.

A contínua chegada de trabalhadores que recebiam salários monetários trouxe um certo incremento ao mercado de alimentos, começando-se a quebrar a auto-suficiência das fazendas, tanto que produtos alimentícios como feijão e milho sofreram um considerável aumento nos seus preços já em fins da década de 1850.<sup>27</sup> As fazendas representavam mercado para uma série de funções e serviços urbanos, ao passo ela também produzia tijolos e materiais afins que a cidade consumia e; também a própria cidade fornecia bens às fazendas, gerando relações "rurais-urbanas sistemáticas", como sublinhou Hogan.<sup>28</sup>

No período de 1872 a 1886, embora o percentual de crescimento caia, nota-se a continuidade no processo de crescimento da "mancha urbana", com um crescimento de 29 quarteirões entre 1872 e 1883.<sup>29</sup>

---

<sup>27</sup> Ibidem, pg. 51.

<sup>28</sup> HOGAN, Daniel J.; et. all. op. cit., pg. 15. Em Campinas a introdução das primeiras indústrias, fábricas ligadas à agricultura, ao vestuário, aos melhoramentos urbanos, à construção civil, é um exemplo típico da limitação imposta à auto-suficiência das fazendas, contribuindo para a produção em escala e ao mesmo tempo permitindo uma ulterior diversificação das funções sociais. LAPA, José Roberto do Amaral. op. cit., pg. 23.

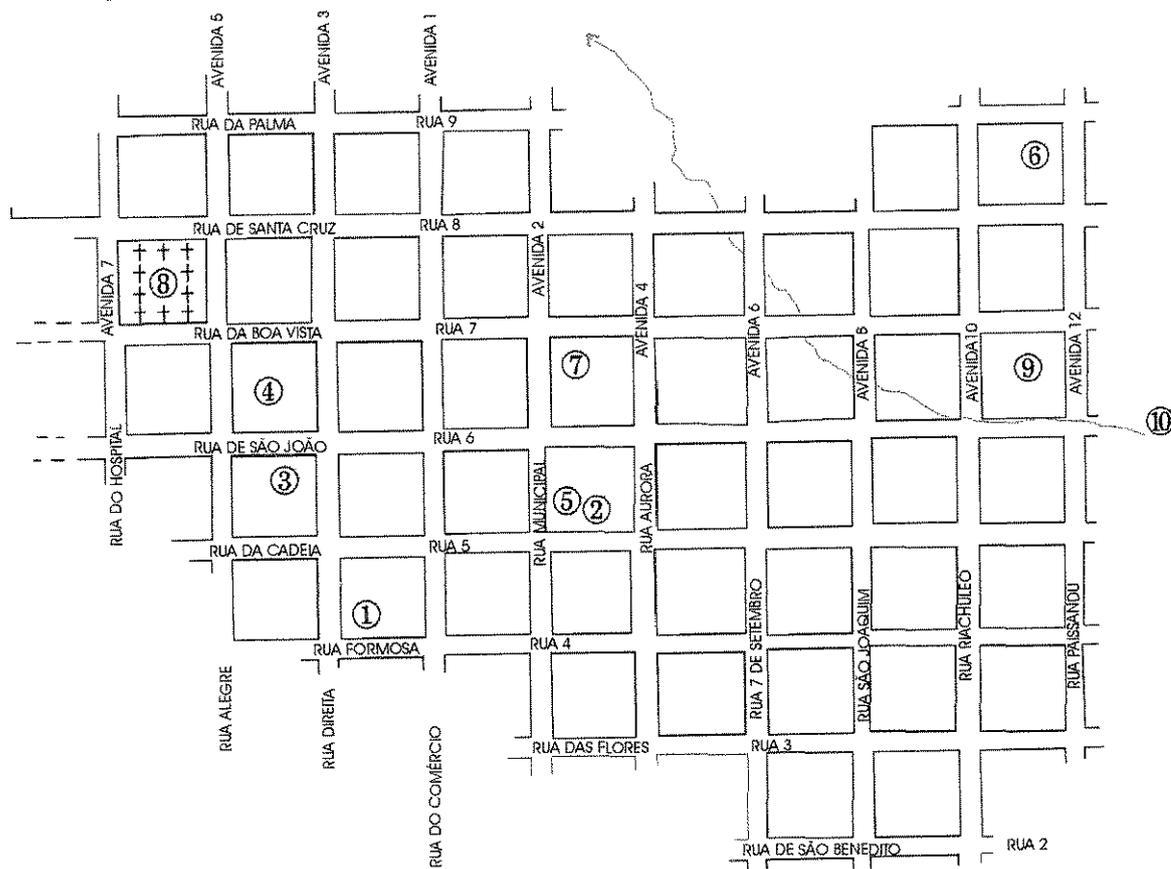
<sup>29</sup> AHRCOAP - Almanak de S. João do Rio-Claro para 1873. Org. por Thomaz Carlos de Molina e pub. Por José Maria Lisboa. Ed. Facsimilar. São Paulo: Imp. Oficial. Arquivo do Estado, 1981; IEB - Novo Almanach de São Paulo para o anno de 1883. Guia administrativo, commercial e industrial para as cidades de S. Paulo, Santos, Campinas e Rio-Claro, acompanhado de uma planta da cidade de S. Paulo. São Paulo: Editores proprietario, Jorge Seckler & Cia., 1882.

SÃO JOÃO DE RIO CLARO  
EM  
1867.

LEI Nº 40 - ART. 170 DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

44 QUARTEIRÕES

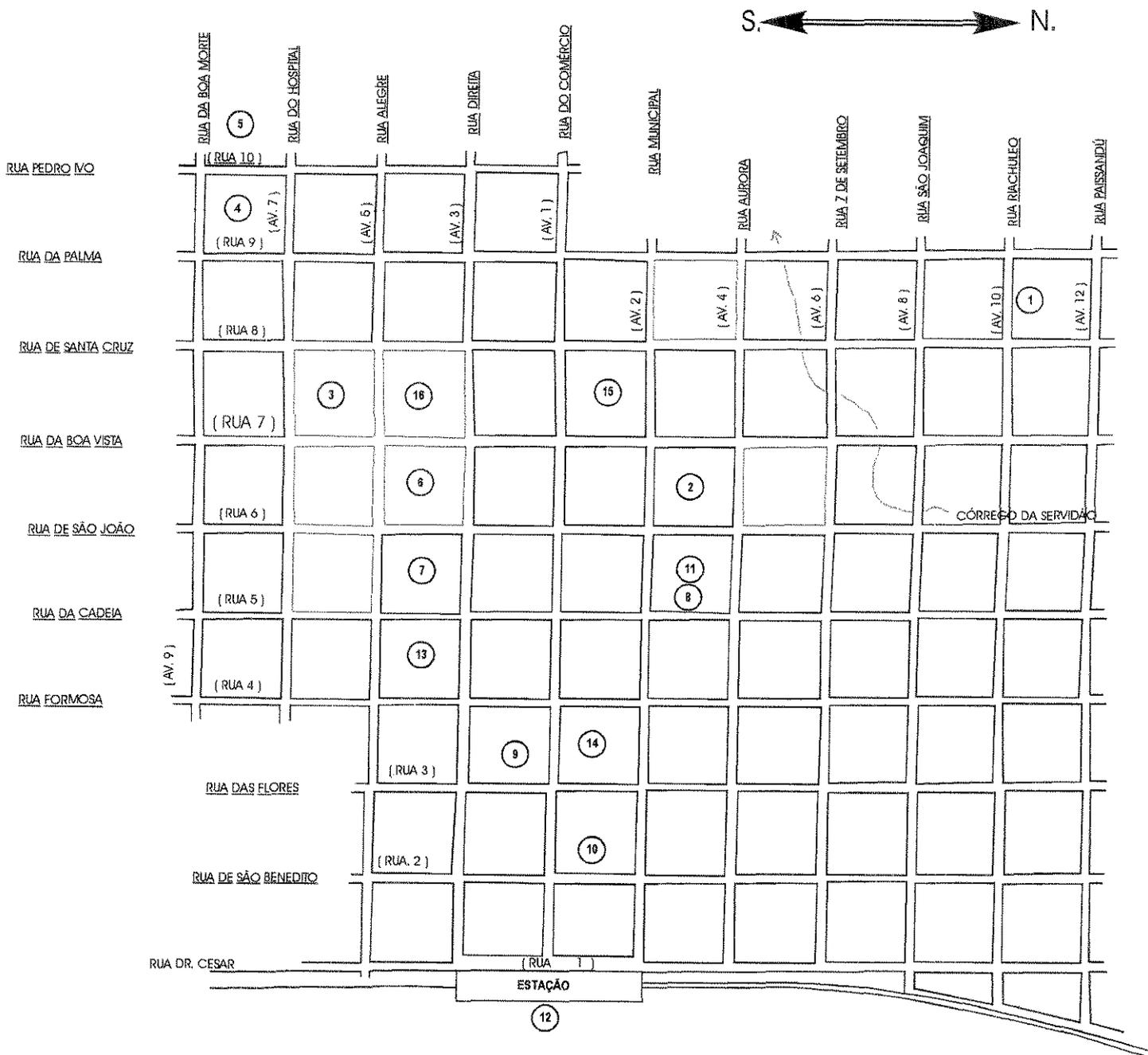
S ← → N



- ① MERCADO
- ② CADEIA
- ③ MATRIZ
- ④ LARGO SÃO JOÃO
- ⑤ CÂMARA

- ⑥ CAPELA DE SANTA CRUZ
- ⑦ SOBRADO DE LUIZ BORGES  
(HOTEL DO OESTE)
- ⑧ CEMITÉRIO
- ⑨ VARZEA
- ⑩ CORREGO DA SERVIDÃO

CLARO, APROVADO EM SESSÃO DA CÂMARA EM 9 DE ABRIL  
DE 1.881



- |   |                             |   |                                    |
|---|-----------------------------|---|------------------------------------|
| ① | CAPELA DE SANTA CRUZ        | ⑨ | LARGO DA MATRIZ NOVA               |
| ② | SOBRADO DO BARÃO DOURADO    | ⑩ | TEATRO FENIX                       |
| ③ | TERRENO DO ANTIGO CEMITÉRIO | ⑪ | CÂMARA MUNICIPAL                   |
| ④ | LAGO DA BOA MORTE           | ⑫ | EST. FERROVIÁRIA DA CIA RIO CLARO  |
| ⑤ | IGREJA DA BOA MORTE         | ⑬ | MERCADO                            |
| ⑥ | LARGO DA MATRIZ VELHA       | ⑭ | LARGO DO TEATRO                    |
| ⑦ | IGREJA MATRIZ               | ⑮ | PALACETE DE THOMAZ CARLOS MOLINA   |
| ⑧ | CADEIA                      | ⑯ | SOBRADO DE ANTONIO GONÇALVES AMORI |

De acordo com Troppmair o crescimento em quarteirões no período de 1870 a 1886 foi de 75 %, num total de 4,6% ao ano, já no período subsequente, de 1887 a 1900 esse índice chega a 92%, ou 7% ao ano.<sup>30</sup>

Guardadas as diferenças que saltam nas diversas fontes por nós elencadas quanto ao número de quarteirões em expansão no período, elas nos remetem sempre à mesma conclusão: o contínuo processo de expansão da cidade após a ligação férrea, como também é possível verificarmos nas plantas de 1881 em relação a de 1867.

Retornemos por um instante as plantas e às demais fontes consultadas. Por mais que não haja uma regularidade metodológica na confecção das plantas, de modo a visualizarmos sua expansão de forma linear, é possível notarmos o quão sua expansão foi crescente e, mais do que isso, como essa expansão foi balizada pelo "limite" estabelecido com a instalação da Estação Ferroviária, e, assim, passou a reproduzir o mesmo modelo urbanístico implantado com a Sociedade do Bem Comum na década de 1830.

Crescimento à parte, no tocante às variações das informações das fontes analisadas, podemos solucionar a questão ao recorrermos ao Código de Posturas Municipal de 1884 que reza no seu Cap. XIII - Disposições Gerais a delimitação oficial do espaço urbano aprovado pela Câmara :

*“Para todas disposições das presentes posturas que se referem a cidade e para as correições do fiscal, considera-se cidade a area abrangida pelas seguintes divisas: principiará na Rua Alegre conto da rua Formosa, seguirá por esta até a rua da Boa Morte, por esta até a rua do Commercio, por esta até a rua da Palma, por esta até o largo da Santa Cruz, abrangindo todo o largo, seguirá dahi para a rua Paysandu até a rua Dr. Cezar, e por esta até a rua Alegre e por esta até a rua Formosa onde teve começo.”<sup>31</sup>*

Se nos atentarmos ao mapa de 1881 e ao referido Código de Postura, portanto, podemos concluir que esse era o traçado oficial do perímetro urbano estabelecido para

<sup>30</sup> TROPFMAIR, Helmut. "Aspectos geográficos". In: PENTEADO, Oscar de A.; et. all. op. cit., 1978, pg. 84.

a cidade, sendo que o segundo documento por sua vez, acompanha a determinação da Câmara aprovado na Sessão de 9 de abril de 1881 no tocante ao perímetro urbano, isto é, as Posturas foram estabelecidas e aprovadas após o levantamento urbano que deu origem a referida planta.

Neste sentido, mesmo ocorrendo um absenteísmo dos fazendeiros e junto com eles uma relativa fuga de capitais da cidade, o surgimento de novas zonas cafeeiras interior a dentro e o fracionamento das grandes lavouras com a quebra da auto-suficiência das fazendas, já havia introduzido uma diversificação na esfera produtiva capaz de ocupar a população antes engajada majoritariamente nas atividades agrícolas; cujo crescimento, está largamente refletido na ampliação do perímetro urbano e no número de quarteirões. Já segundo Milliet, esse crescimento reside justamente na contribuição das indústrias que já existem na cidade de Rio Claro em fins do século XIX e início do XX.<sup>32</sup>

Foi neste período que se "ampliou" a demanda por serviços que seria responsável pela diversificação das funções urbanas na cidade. E um dos elementos que mais souberam se aproveitar das lacunas que se abriam naquele contexto foram os imigrantes. Em outras palavras, a cidade continuou seu processo de crescimento e diversificação produtiva, ao contrário do que afirma Warren Dean.

Os jornais da cidade não raro traziam em suas páginas anúncios em outras línguas, como no caso desse anúncio em alemão que demonstra a vida social desse imigrante ou descendente na cidade:

*“Herr João...*

*Sie Mussem doch uber Ihre rechtmassigeHaudlung na mir Zweifel gewesen sein, denn sonst wusste ich warum sie meiner Einlandung – mich mit Ihnen auszusprechen – aus dem wege gegangen sind.*

*W. Kronlein.”*<sup>33</sup>

<sup>31</sup> AHRCOAP - Código de Posturas Municipais de São João do Rio Claro. Rio Claro: Typ. do Tempo, 1884, pg. 18.

<sup>32</sup> MILLIET, Sergio. *Roteiro do café e outros ensaios*. 4.ed., São Paulo/Brasília: HUCITEC/INL, 1982, pg. 52; da mesma forma Robert H. Matton. op. cit., pp. 166-167, destaca os efeitos sobre São João Batista do Ribeirão Claro com a chegada da via férrea.

<sup>33</sup> MHPABV – Jornal "Gazeta Rio-Clarense", 20 de fevereiro de 1878, São João do Rio Claro, Anno II, pg. 03: "Senhor João... O senhor deve ter tido dúvidas quanto à sua atuação adequada, pois caso contrário eu não saberia – para ser bem franco com o senhor – por que o senhor se furtoiu ao meu convite. W Krolein."

Com a instalação da Estação da Cia. Paulista de Estrada de Ferro à Rua Dr. Cesar (atual Rua 1), suas imediações passaram a atrair uma gama de atividades e serviços. Foi o caso do português Manoel Ferreira Bandeira, proprietário da maior frota de *trollys*, como mencionamos no capítulo anterior, que montou uma linha de *jardineiras*, fazendo o percurso de São João Batista do Ribeirão Claro à Piracicaba.

Com a instalação da ferrovia, o largo da Estação passou a ser o ponto de partida desse meio de comunicação e o horários de saídas freqüentemente acompanhavam os horários de chegada dos trens, visto que, Piracicaba não possuía ramal férreo e os passageiros oriundos da capital vinham até São João Batista do Ribeirão Claro, e, então, seguiam até Piracicaba.<sup>34</sup> Segundo Aloysio Pereira, foi através dos alemães que a população local conheceu o uso do desse meio de transporte, tanto o urbano como o rural, substituindo os vagarosos carros de bois e acelerando a comunicação com as áreas vizinhas.<sup>35</sup> Contudo, seu desenvolvimento ganhou impulso somente quando a ferrovia ali chegou e passou a responder às necessidades da região por serviços dessa natureza.

Diversos hotéis, lojas, casas de comércio, botequins, etc., foram instalados na proximidade da Estação, conferindo-lhes uma referência privilegiada na localização urbana, como demonstra o anúncio:

*"Hotel Elyseu*

*Em frente à estação das Companhias Paulista e Rio Claro*

*Josino Moura & C. "*<sup>36</sup>

Com a ferrovia ali instalada o comércio da cidade também passa por uma especialização, ou seja, os comerciantes passam a comercializar produtos específicos em seus estabelecimentos em detrimento daquele estabelecimento que vendia todo tipo de artigos, de secos a molhados, de ferramentas a armarinhos.

<sup>34</sup>PEREIRA, Aloysio. "No início do século." In: PENTEADO, Oscar de A.; et. all. op. cit., 1978, pg. 119. o autor ainda cita que, "no bairro da Assistência [caminho para Piracicaba] havia uma paragem para repouso e troca dos animais, revisando de eventuais avarias nas viaturas e frugal refeição dos viajantes, daí o nome do bairro. (...) Eram [as jardineiras] cobertas por um dossel de lona para resguardo do sol e proteção contra a terrível poeira avermelhada sempre presente durante o penoso trajeto."

<sup>35</sup>PEREIRA, Aloysio. "A colônia Ibicaba. A influência da Colônia Ibicaba no progresso de Rio Claro." In: PENTEADO, Oscar de A.; et. all. op. cit., 1978, pg. 90.

Em 1873, o comércio estava majoritariamente nas mãos de brasileiros, segundo o Almanaque para o mesmo ano, seguidos pelos portugueses e logo após pelos alemães, italianos e outras nacionalidades<sup>37</sup>, no entanto, a partir de 1876 os nomes italianos começam a figurar com mais frequência no comércio. Começam a aparecer no comércio e nos negócios da cidade os sobrenomes Rinaldi, Cartolano, Bertoni, Farani, Gaetano, Minervino, Nociti, Villari, Pilla, dentre outros.

O primeiro surto migratório italiano, segundo Alvim, iniciou antes de 1870, porém, após essa data ganhou força até 1885. Nesse período os grupos que deixaram a Itália eram compostos majoritariamente por trabalhadores, meeiros, pequenos proprietários e arrendatários da região setentrional ou meridional. Somente na segunda fase dessa migração (após 1885) que vieram os mais pobres que, inclusive, dependiam do financiamento de suas passagens, ao contrário da primeira fase quando possuíam algum pecúlio e eram reembolsados no Brasil. Muitos estavam ligados em seu país de origem às atividades tipicamente urbanas.<sup>38</sup>

A presença do imigrante seja ele de que nacionalidade for, era expressiva em todas as atividades urbanas, segundo Lanna, por ocasião da construção da São Paulo Railway cerca de 2.000 imigrantes foram contratados<sup>39</sup>, apesar do contingente inicial de trabalhadores contratados para os serviços terem sido majoritariamente de nacionais, especialmente de migrantes oriundos de Minas Gerais.<sup>40</sup>

Em São João Batista do Ribeirão Claro, a mão-de-obra do imigrante foi largamente absorvida nos diversos segmentos urbanos que se expandiam: "Tiveram atuação marcante na cidade e fundaram indústrias, casas comerciais, construíram casas, trabalharam em estradas de ferro, calçaram ruas. Muitos se dedicaram a ofícios, como sapateiros, alfaiates, folheiros, etc., outros ao artesanato. Representantes de profissionais liberais cooperaram com os rio-clarenses no desenvolvimento de tudo que uma sociedade necessita para seu conforto; fundaram sociedades assistenciais, e na

---

<sup>36</sup> MHPABV - Jornal "O século XIX". 1 de setembro de 1886, Rio Claro, Anno I, pg.4.

<sup>37</sup> AHRCOAP - Almanak de S. João do Rio-Claro para 1873, op. cit., pg. 58.

<sup>38</sup> Em 1871 o governo estava autorizado a emitir apólices de até 600 contos para o custeio de passagens; em 1874 a Associação Auxiliadora de Colonização e Imigração (criada em 1871) recebeu 100 contos para passagens. Até 1885, quem quisesse migrar precisava de cerca de 350 a 500 libras para as despesas de viagem, porém, ao chegarem ao Brasil eram reembolsados. ALVIM, Zuleika M. F. *Brava Gente! Os italianos em São Paulo, 1870-1920*. São Paulo: Brasiliense, 1986, pg. 42.

<sup>39</sup> LANNA, Ana Lúcia Duarte. op. cit., pg. 174.

última década do século XIX, para assistência aos italianos imigrantes, surgiu a Sociedade Italiana de Mútuo Socorro, que mais tarde deu origem à sociedade Italiana de Beneficência." <sup>41</sup>

Como exemplo dessa primeira fase da chegada dos italianos à cidade, em completa relação com a indicação de Alvim de que entre os primeiros italianos a aportarem no Brasil muitos eram pequenos proprietários e traziam algum pecúlio, temos os casos da Casa Castellano, que se ocupava dos mais variados produtos de alfaiataria, uma das primeiras casas de propriedade de italianos, que inclusive, possuía "crédito alicerçado em todas as praças brasileiras e em algumas estrangeiras"; logo depois surge a casa Farani, inaugurada paralelo à chegada dos trilhos - "a casa de modas do tempo". <sup>42</sup>

A alocação dos imigrantes italianos na cidade, pelo menos nos negócios e profissões passíveis de serem classificados através dos Almanques e dos Livros de Lançamentos de Impostos, nos dão uma noção de sua representatividade para a diversificação produtiva e do mercado interno.

Não é em vão que com a ligação férrea e a facilidade nas comunicações novos estímulos se tornaram patentes, aprimorando o mercado interno, que se mostram no desenvolvimento do comércio, indústrias, e, conseqüentemente, na expansão da área urbana, em virtude do aumento da demanda, ocasionado pelo aumento demográfico, claramente impulsionado pela população que ali residia e pelos migrantes e imigrantes que chegavam.

Esse fluxo de chegada, por sua vez, é comprovado através da análise dos Relatórios Provinciais, onde são indicados seus números e seus respectivos destinos. Em 1879, por exemplo, entraram na Província cerca de 424 pessoas entre imigrantes de várias nacionalidades (na maioria italianos, perfazendo um total de 290 pessoas) e migrantes cearenses (24 pessoas); do total de entradas, 198 ficaram na capital da província, 80 em Santos, 46 foram para São João Batista do Ribeirão Claro, 35 para

---

<sup>40</sup> COSTA, Wilma Peres. *Ferrovias e trabalho assalariado em São Paulo*. Campinas: Dissertação de mestrado, IFCH, UNICAMP, 1976, pp. 152-153.

<sup>41</sup> PIGNATARO, Lícia Capri. *Imigrantes italianos em Rio Claro e seus descendentes - 1: Castellano, Giorgio, Piccoli, Zanardi*. Rio Claro: Arquivo Público e Histórico, 1982, pg. 15. Ver também da mesma autora, *Imigrantes Italianos em Rio Claro e seus descendentes - 4 - Benetti, Monaco, Pilla, Sciarra, Vecchiato*. Rio Claro: Arquivo do Município de Rio Claro, 1988, pg. 10.

<sup>42</sup> *Ibidem*, pg. 09.

Campinas, 24 para o núcleo de São Caetano e os demais para outras localidades ou núcleos.<sup>43</sup>

Já em 1882 o número de imigrantes entrados na província aumenta consideravelmente, conforme enfatiza o presidente Barão de Guajará em 1884,

*"... até o presente, a corrente de imigração tem tomado um aumento progressivo, a ponto de atingir quasi ao duplo das entradas de 1882, pois que, sendo aquellas em numero de 1.994, as do anno findo sobem a 3.955; diferença para mais - 1.961."*

Mais à frente, prossegue o mesmo relatório enfatizando a maioria de italianos entre os imigrantes estrangeiros. Referindo-se ao total dos imigrantes entrados na Província e aos seus respectivos destinos o relatório indica o seguinte: "cerca de 1.322 ficaram na capital, 283 seguiram para Leme, 279 para Amparo, 277 para Campinas, 222 para Rio-Claro, 203 para Mogi-Guaçu e o restante seguiu para outras cidades, vilas ou nucleos."<sup>44</sup> Através destes exemplos, portanto, verificamos a importância da cidade de São João Batista do Ribeirão Claro como imã de "atração" desses trabalhadores oriundos de vários países e até mesmo do nordeste brasileiro.

Desta forma, a força-de-trabalho rural e um grande número de trabalhadores urbanos forneciam usuários para um variado setor de serviços. Por outro lado, a cidade comercializava o excedente dos gêneros produzidos pelos pequenos proprietários. No mercado eram vendidos os produtos alimentícios enquanto os intermediários e comerciantes que possuíam maquinaria de beneficiamento trabalhavam com pequenas quantidades de café, milho, arroz, laticínios e aguardente. A acumulação de empresas comerciais e de pequena indústria gerou uma classe média urbana bastante ampla, cujas ambições e padrões de consumo diversificaram os empregos ainda mais.

A cidade, portanto, cresceu num ritmo menos acelerado, contudo, isso não significa que ela não tenha crescido; o essencial encontra-se nas especificidades desse

---

<sup>43</sup> ARBCU - Relatório apresentado à Assembléa Legislativa Provincial de S. Paulo pelo Presidente da Provincia Laurindo Abelardo de Brito no dia 5 de fevereiro de 1880. Santos, Typ. á vapor do Diario de Santos, 1880, pg. 171. Vale mencionarmos que do total de 424 pessoas, 375 vieram por conta da Inspeção geral da colonização e 49 por conta da Casa de Souza Queiroz & Vergueiro.

crescimento no período, ou seja, na consolidação de seu mercado interno através da criação e reprodução de uma série de serviços capazes de responder às necessidades que se ampliavam justamente no *setor de serviços*, como também é possível notarmos pela atração que a cidade exerceu neste período e, ainda nos interesses dos fazendeiros-negociantes em instalar na cidade um banco que respondesse às suas necessidades, como demonstra o artigo de Diogo Eugenio Salles num jornal da cidade em 1878, que conclama os detentores de capital a se mobilizarem para a formação de uma Banco com o fim de se livrar dos "cambistas ou commissarios de Santos" :

*"A iniciativa particular da provincia de S. Paulo, nestes ultimos anos tem subido de ponto, dotando a região mais productiva de nossa lavoura, com estradas de ferro, facilitando deste modo os cabedades inexgotaveis de sua riqueza.*

*É por isso que, com justiça a sua fama cresce, chegando a dizer-se que os seus habitantes participam muito de perto da vontade inquebrantavel que caracteriza o povo Norte Americano. A sua lavoura tem-se augmentado consideravelmente, reduzindo a nucleos importantissimos esses sertões há pouco considerados inhabitaveis como consequencia de uma tal prosperidade, as suas necessidades tem crescido relativamente, avultando-se hoje o seu commercio e a sua civilisação.*

*Os paulistas que comprehenderem a acção que devem a si proprios, não devem parar em meio de sua jornada*

*A lavoura deve merecer os seus cuidados, maxime sendo ella a sua principal fonte de riquezas.*

*Assim, para que ella tome o seu verdadeiro desenvolvimento, achamos necessaria e urgente a creação d'um Banco, para torna-la independente do acanhado circulo até aqui seguido.*

*Não ha quem desconheça a necessidade de colonisação; mas perguntamos: poder-se-ha introduzir colonos quando fallecem os*

---

<sup>44</sup> ARBCU - Falla dirigida á Assembléa Legislativa Provincial de S. Paulo em 16 de janeiro de 1884 pelo presidente

*meios?*

*Quem desconhecerá que grande parte dos nossos lavradores acham-se debaixo da pressão immediata dos cambistas ou commissarios de Santos?*

*Para que interromper-se a laboriosa classe agricola na estrada juncada de espinhos, para brinda-la com o calix de fel, em vez de abraça-la, identificando-se com a mesma classe?*

*Portanto, libertar a lavoura, proporcionando os meios para a sua vida economica, eis o pensamento que deve predominar em todos os espiritos progressistas da época.*

*A nossa lavoura hoje constitue uma classe importantissima, pois n'ella fulguram talentos e illustrações que não se subordinam á antiga rotina.*

*Já comprehenderam elles a necessidade que há de modificar-se o systema actual de trabalho, e estamos bem certos de que com a criação de um Banco Agricola, onde possam supprir-se de dinheiro em condições commodas, não só teremos a transição sem abalo, como maior será o seu desenvolvimento.*

*Congreguem-se, pois, os municipios agricolas, e lancem as bases de um estabelecimento bancario que possa garantir a lavoura da provincia, um presente mais suave e um futuro mais lisongeiro.*

*Não esperemos que do alto da governamentação do Estado, venham essas medidas auxilatorias: pois bem sabemos pelas amargas experiencias, que, em vez do auxilio, costumam sempre mimosear-nos com onerosos impostos.*

*Faltam-nos por ventura capitaes?*

*Ahi estão as grandes empresas de estradas de ferro para attestar-nos o contrario. Pois bem; se não nos faltam capitaes e a força precisa para levarmos a nossa provincia ao seu maior auge de engrandecimento, associemo-nos, despresemos o egoismo, e dotemos a*

*lavoura com um Banco exclusivamente seu.*

*A indole do povo paulista está bem caracterizada nos seus grandes commettimentos, e estamos convencidos de que uma vez aceita a idéa, passará pelos tramites da reflexão, e produzirá em breve os seus beneficos rezultados.*

*Rio Claro, 15 de fevereiro de 1878.*

*Diogo Eugenio Salles"*<sup>45</sup>

A necessidade de um banco expressa no artigo de Diogo Eugenio Salles englobava os interesses de toda a região, tanto que conclama a todos que disponibilizem o capital necessário ao empreendimento num âmbito maior que o da própria cidade. Em São João Batista do Ribeirão Claro, contudo, a instalação de um banco que respondesse diretamente às expectativas dos produtores da cidade e região, ao que parece, surge mais tarde, figurando somente no Almanaque para 1895, que apresenta o Banco dos Lavradores, em nome de Arthur Augusto Moreira Guimarães e uma de "Descontos de Cambios" de propriedade de Miguel A. Rinaldi, ambas localizadas à Avenida 1.<sup>46</sup>

Da mesma forma, porém sob outro ponto de vista, mas não menos relevante aos nossos propósitos, Pignataro enfatiza que o "significado dos italianos na vida econômica da cidade [estava presente na] existência das agências bancárias que funcionava junto às Casas Castellano, Farani e Nociti, pioneiras num setor que só mais tarde se desenvolveu em Rio Claro."<sup>47</sup>

A relevância econômica da "primeira instituição" para a cidade é atestada pelo Livro de lançamento de impostos de indústrias e profissões para 1897, ao figurar como um dos principais pagadores de impostos da cidade, ao recolher aos cofres municipais a quantia de 350\$000 pelas especificações de "gerente de banco" e "banco".<sup>48</sup> Em 1904, a "Casa Bancaria" que figura nos registros de impostos, também como um dos principais

<sup>45</sup> MHPABV – Jornal "O Alpha". Hebdomadario Litterario, scientifico, noticioso e industrial. Rio Claro, 24 fevereiro de 1878, Anno I, grifo do autor.

<sup>46</sup> AHRCOAP - Almanack do Rio Claro organizado por Cândido Neves, 1895. Contem informações sobre o commercio, a industria e a lavoura, e a planta da cidade. Rio Claro, Officina Typographica da Gazeta, 1895, pg. 59.

<sup>47</sup> PIGNATARO, Lícia Capri. *Imigrantes italianos em Rio Claro e seus descendentes*. Rio Claro: Arquivo do Município de Rio Claro, 1988, pg. 10.

<sup>48</sup> AHRCOAP - Livro de Lançamento de Impostos de Industrias e profissões. 1897.

pagadores, era de propriedade do italiano Miguel A. Rinaldi e não mais aparece entre os pagadores de impostos o Banco dos Lavradores ou o nome de Arthur Guimarães.<sup>49</sup> Já em 1906, existiam na cidade três Casas de Cambio de propriedade de Miguel A. Rinaldi, Caetano, Castellano & Comp. e de Francisco Fariani & e Irmão, todos imigrantes italianos que vieram para cidade na década de 1870.<sup>50</sup> Por outro lado, a existência de casas de câmbio dessa natureza revela, tão somente, que inexisteriam casas bancárias de vulto, como em Campinas no mesmo período.

## VIDA CULTURAL E SOCIAL

Ao adentrar o ano de 1878, o Jornal "O Trem" noticiava que a cidade se encontrava numa pasmaceira, mas mesmo assim nas suas páginas as referências e os comentários da última *soirée* dividiam a atenção do periódico. Mas no geral e, provavelmente levando em conta a existência do teatro, chama a atenção para a falta de divertimentos para a população em geral.<sup>51</sup>

Aos economicamente mais abastados da sociedade, as referências são bem mais amplas, tanto que os bailes familiares - as *soirées* - figuram como grandes acontecimentos sociais. Estas reuniões congregavam principalmente as moças da cidade, provavelmente para sua apresentação à sociedade, como o *Bouquet Juvenil*, uma sociedade de dança exclusivamente de moças, inclusive, com diretoria.

Os comentários sobre essas reuniões figuravam nas páginas dos jornais dias após sua realização, enobrecendo o acontecimento: a iluminação e os adornos do salão "*regorgitava*" de convidados. As moças estavam vestidas todas de vestidos brancos sem quaisquer tipos de adornos a mais, exceto as diretoras, que traziam uma "dhalia de fitas azues e brancas" ao lado esquerdo dos "*corpinhos dos vestidos*". O evento ocorrido na casa de Thomaz Carlos de Molina, que no almanaque de 1873 aparece ocupando cinco cargos na administração de justiça da cidade<sup>52</sup>, iniciou-se com discursos das diretoras que inclusive tocaram no tema "emancipação da mulher", logo

<sup>49</sup> AHRCOAP - Contribuintes de Impostos de Industrias e profissões. 1904-1905.

<sup>50</sup> AHRCOAP - Almanach do Rio Claro organizado por Conrado Krettlis para 1906. Rio Claro, Typ. do Conrado, 1906.pg. 31.

<sup>51</sup> MHPABV - Jornal "O Trem. Periodico humoristico". Rio Claro, 10 de fevereiro de 1878, Anno II.

após ocorrerem recitais e baile com banda, que tocou até as 3 horas da madrugada, embalando valsas e quadrilhas.<sup>53</sup>

Ao que parece a vida cultural e social da cidade, à população em geral, se encontrava realmente à míngua a não ser pelos acontecimentos fortuitos realizados no teatro da cidade e pelos encontros familiares, além dos circos que passavam pela cidade. Ou quando ocorria a visita de alguma autoridade, como D. Pedro II e a Imperatriz D. Tereza Cristina, que passaram pela cidade em setembro de 1878, com destino a Araras, onde inaugurariam o ramal férreo Cordeiro-Araras.

Em 1879 foi criada a Philharmonica Rioclarense, em substituição a uma antiga sociedade que desaparecera, o Club Palestra, e como extensão da Sociedade Occarinista, que segundo Penteado foi o pilar da música na cidade por muito tempo. A nova agremiação nasceu numa reunião na casa de Thomaz Carlos de Molina, com a presença do dr. Monteiro, dos srs. drs. José Alves de Cerqueira Cezar, Carlos Emilio de Azevedo Marques, Augusto Lorena, José de Campos Negreiros, Seraphim Leme da Silva, Diogo Antonio de Camargo, José Antonio de Negreiros, Benedicto José de Oliveira Junior, João dos Santos Gaia, Horacio Alves de Oliveira, Luiz de Araujo, Benedicto Leite de Mello Franco, Quirino Aparecida, Jose da Silva Estrella e Elias Antonio da Silva, cujo objetivo era uma "sociedade recreativa para cultivo e desenvolvimento da educação artistica do povo."<sup>54</sup>

Na reunião seguinte, em 14 de maio de 1879, foram aprovados os estatutos e "satisfeitos todos foram já propostos socios os srs. Antonio H. de Araujo Cintra, Augusto Cintra, Joaquim Augusto de Ferraz, Justino Mello de Oliveira, Agostinho Leme do Prado, Barão de Porto Feliz, dr. Bento de Almeida Prado, Jacintho Frederico Moreira, Miguel Rinaldi, Paschoal Rinaldi, José da Silva Oliveira, José da Silva Oliveria, João Antonio do Valle, Domingos Mascarenhas, Pe. Julio Sarracini, João Pinto de Carvalho Ozorio e dr. Francisco Villela de Paula Machado, médico e proprietário da clínica Paula Machado.

<sup>52</sup> AHRCOAP – Almanak para 1873. Op. cit., pg. 5. Ocupava os cargos de 2º. Tabellião do publico judicial e notas, 2º. escrivão de orphãos, escrivão da provedoria, official do registro geral das hypothecas e escrivão do jury.

<sup>53</sup> MHPABV – Jornal "Gazeta rio-clarense". 20 de fevereiro de 1878. op. cit.; Jornal "O Alpha". 24 de fevereiro de 1878, op. cit.

<sup>54</sup> FERRAZ, Romeu J. *Historia do Rio Claro: a vida, seus costumes e seus homens*. São Paulo: Typ. Hennies Irmãos, 1922, pg. 83.

Optamos pela listagem de seus membros para demonstrar que essa sociedade não nasceu diretamente ligada aos fazendeiros-negociantes e sim incorporando uma classe média urbana que crescia na cidade. Entre os sócios acima, inclusive, já figuram o sobrenome Rinaldi, imigrante italiano que para a cidade emigrou na década de 1870.

Sua primeira partida<sup>55</sup> realizou-se no dia 1 de junho de 1879, na mansão de Thomaz Carlos de Molina, o qual teve seu salão principal "ricamente adornado e recebeu o que de mais fino havia na sociedade rioclarense".<sup>56</sup>

Com a Philarmonica reproduziu-se a cultura do "salão", iniciada com as *soirées* nas residências particulares e característica da sociedade da época, principalmente no final do século XIX e início do seguinte, que delimitava claramente os elementos "centrais" da sociedade simplesmente pela frequência aos salões, pois nada mais representativo do período conhecido como *belle époque* do que a constante reprodução de valores aristocráticos europeus.<sup>57</sup> Em uma sociedade em constante movimento e transformações, a educação formal, por si só, não expressava toda a posição social do indivíduo, era preciso extrapolar o âmbito de seus limites e os salões cada vez mais representavam esse *status social* desejado.

A instituição alcançou tamanha importância junto à sociedade que por volta de 1882 importou dois pianos de cauda para as partidas mensais, como anunciavam os jornais e que somente teriam acesso os que apresentassem o recibo do mês corrente. Ao nos reportarmos a esse instrumento e ao que ele representava, fica cada vez mais claro a importância do salão no conjunto da sociedade, pois como aponta Eric Hobsbawm, o piano foi um instrumento que melhor simbolizava o mundo burguês na fase de consolidação do capitalismo e as famílias que não o possuísem não estavam enquadradas no que era considerado burguês. As filhas dedicavam horas de estudos no instrumento.<sup>58</sup>

A Philarmonica, enquanto instituição, foi um típico exemplo da representação da "boa sociedade civilizada", pois nada mais seletivo à sociedade rioclarense do período

<sup>55</sup> As partidas, como eram chamadas, configuravam as reuniões mensais realizadas pela instituição, hoje chamamos de bailes. Como afirma Needell, nos salões da época estavam incluídas récitas poéticas e canto, sendo as declamadoras e cantoras as jovens moças solteiras pertencentes às famílias dos anfitriões ou convidados, "tais dotes faziam parte da formação de uma jovem bem educada", pg. 122.

<sup>56</sup> *Ibidem*, pg. 84.

<sup>57</sup> NEEDELL, Jeffrey D. *Belle époque tropical: sociedade e cultura de elite no Rio de Janeiro na virada do século*. Trad., São Paulo: Cia. das Letras, 1993, especialmente o cap. 3 – O salão e o surgimento da elite.

do que fazer parte da distinta instituição, gozando privilégios que, inclusive, geravam protestos na imprensa local, como o caso de uma de suas partidas que se estendeu até as 4 horas da manhã com iluminação elétrica enquanto no restante da cidade as luzes eram apagadas à meia noite.<sup>59</sup>

No que concerne ao papel do Gabinete de Leitura, a crônica de Aloysio Pereira mais uma vez nos fornece indicações de como seu funcionamento atingia a população de modo geral. Segundo o autor, poucos eram os livros lidos pelos rioclarenses em 1877 e, dentre os mais lidos estavam "A mão e a luva" de Machado de Assis, "Vinte mil léguas submarinas" e "Viagens ao redor do mundo", de Julio Verne.<sup>60</sup> Mas o ensino das primeiras letras na escola noturna prosseguia. As leituras de jornais, que já figuravam na cidade desde 1872, também traziam em suas páginas os famosos folhetins, muito lido pelas donzelas letradas e abastadas e muitas vezes preferidos em detrimento dos livros.

O acontecimento social de maior relevância, no entanto, ainda eram aqueles ligados à Igreja, principalmente as procissões. Nestes dias, as mulheres tinham a oportunidade de sair de casa, deixando para trás os tricôs, os bolos e os doces que tomavam conta do seu cotidiano e, se fossem de famílias abastadas, inclusive, as mucamas e as máquinas Singer que chegaram após a ligação férrea.

Como já afirmamos no capítulo anterior, a cidade vivia uma órbita de acontecimentos que à primeira vista nos remetem a uma cidade relativamente "moderna" e "civilizada"; e com a chegada da ferrovia este discurso se avolumou. Mesmo assim, e com raras exceções, diga-se de passagem, podemos encontrar registros nos jornais dos limites dessa civilidade em completa relação com a intensificação das atividades abolicionistas:

### ***"Barbaridade***

*Há 3 dias apresentou-se nesta cidade o preto Marianno, pertencente a um fazendeiro deste municipio, trazendo consigo o seu filho, ingenuo, menor de 13 annos, para mostral-o a autoridade,*

<sup>58</sup> HOBBSAWM, Eric. *A era do capital, 1848-1872*. Trad., 4.ed., Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988, pg. 243.

<sup>59</sup> MHPABV – Jornal "O seculo XIX." 19 de setembro de 1886. Anno I. Quanto à instalação da elétrica na cidade, este tema será visto com mais detalhes no próximo capítulo.

*queixando-se de que o seu deshumano senhor tinha-o surrado com bacalhau.*

*Um cavalheiro digno de inteira fé disse-nos que vira o ingenuo e que este de facto apresentava sinais evidentes de barbaros castigos. Tinha as mãos inchadas e as nadegas cortada de bacalhau.*

*O sr. Delegado de policia nem ao menos mandou fazer auto de corpo de delito e ordenou simplesmente que aquella desgraçada creança fosse de novo entregue áquelle, de cujo poder fugira.*

*Não se commenta este procedimento de uma autoridade rélapsa no cumprimento do seu dever.*

*Chamamos sobre este facto a attenção do dr. chefe de policia*<sup>61</sup>

Como é possível notarmos, o discurso e a prática da "civildade" não se encontravam em sincronia. É evidente que no jogo de interesses e de relações de poder presentes, seja em nível econômico, social ou cultural, essa "civildade" chegava até onde convinha aos "homens de bem".

## A COMPANHIA RIO CLARO DE ESTRADAS DE FERRO

Por volta de 1879-1880, a questão do prolongamento da linha férrea rumo ao interior, especialmente em direção a São Carlos e Araraquara, onde importantes fazendas de café existiam no seu percurso, passava a configurar como um dos principais debates da época, envolvendo principalmente o Conde de Pinhal e o Visconde de Rio Claro, em oposição à Cia. Paulista detentora dos direitos de prolongamento, mas que preferia seguir rumo a Brotas e Jaú.<sup>62</sup>

<sup>60</sup> PEREIRA, Aloysio. "Há cem anos". In: PENTEADO, Oscar de A.; et. all. op. cit., 1978, pp. 205-206.

<sup>61</sup> MHPABV – Jornal "O Tempo". 23 de julho de 1885. São João do Rio Claro, Anno IV, 3ª. época, grifo do original.

<sup>62</sup> Sobre a controvérsia implícita no referido prolongamento, estavam duas principais propostas, a da Paulista e a dos fazendeiros-negociantes Visconde de Rio Claro e Conde de Pinhal, que possuíam terras na traçado por eles preferidos, MATOON, Robert H. op. cit., 1971, pp. 110 e segs.; ver ainda as obras de: MATTOS, Odilon Nogueira. *Café e ferrovia: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira*. 2.ed., São Paulo: Alfa-Omega/Sociologia e Política, 1974, pp. 78 e segs.; COSTA, Wilma Peres. op. cit., 1976, pp. 107 e segs.; DEAN, Warren, op. cit., 1977, pp. 54 e segs.; SAES, Flávio Azevedo M. *As ferrovias de São Paulo 1870-1940*. São Paulo/ Brasília, HUCITEC, 1981, especialmente o Cap. I - Café, população e ferrovias em São Paulo: o

A solução do impasse sobre qual o percurso a seguir foi resolvido pelo governo provincial, mas não devemos deixar de mencionar a grande influência exercida pelo Conde de Pinhal junto ao governo liberal instalado em 1878 e o interesse da Paulista em concorrer com outra companhia, como atesta o Relatório do Presidente da Província Laurindo Aberlado de Brito:

*"O contrato havia expressamente consignado, em seu artigo 1º, a obrigação de seguir o traçado na secção entre Rio-Claro e São Carlos do Pinhal a linha que menos se afastasse do traçado Pimenta Bueno, e entretanto os Engenheiros da Companhia [Paulista] a levaram muito a esquerda, fazendo um inutil afastamento do mencionado traçado, e a Directoria da mesma companhia o justificava com a necessidade de servir Brotas e Jahú, de que não cogitou o contrato."*

Após, o governo provincial remeter o projeto novamente à Cia. Paulista, com o intuito de reformulá-lo, num prazo de 30 dias de acordo com as estipulações pré-determinadas e declarando se os aceitava,

*"...declarou o Presidente da Comissão que a Companhia não se julgava mais obrigada a realizar a estrada de S. João do Rio-Claro a Araraquara passando por S. Carlos do Pinhal, e como fundamento de seu juízo allegou as injustiças praticadas pelo governo contra a companhia e a violação da clausula 19 do contrato de 7 de junho"*

Esta clausula, por sua vez, segundo os argumentos do governo provincial ao rebater as acusações da Cia. Paulista, fundamentava-se na garantia de privilegio de zona de outra companhia, enfatizando que

*"os prolongamentos e preferencias serão sem prejuizo de concessões anteriormente feitas pelo Governo Provincial"<sup>63</sup>*

Como nossas questões residem propriamente na cidade de São João Batista do Ribeirão Claro e não na história ferroviária, como já enfatizamos no capítulo anterior, resta-nos captar o essencial dessa pequena referência à desistência da Cia. Paulista rumo à Araraquara.

Com a desistência da Paulista na construção do ramal, o empreendimento foi realizado pela Companhia Rio Claro de Estradas de Ferro, empresa organizada em maio de 1881 tendo entre seus principais acionistas os homens ligados à cafeicultura da cidade e da região, ao norte. Esta empresa sucedeu a Barão de Pinhal & Cia. , que havia recebido a concessão inicial.

O mais importante dessa companhia, além dela ter concretizado o empreendimento do ramal férreo, reside no fato de ter sido a primeira estrada de ferro a ser construída sem a garantia de juros dos governos Provincial e Imperial, e, somente com o capital de seus acionistas:

*"Conquanto não dependa do Governo Provincial esta empreza, porque não recebe garantia de juros, devo contemplal-a nas informações que vos presto á respeito das estradas de ferro como um esforço da iniciativa particular e prova de confiança que inspiram os recursos da Provincia.*

*(...)*

*Releva dizer, que a empreza habilitou-se para iniciar trabalhos sem favor algum do Governo. Esta circumstancia, que faz o seu elogio, qualquer que o seja o futuro da estrada, prova que o espirito de*

---

<sup>63</sup> ARBCU - Relatório apresentado á Assembléa Legislativa Provincial de S. Paulo pelo Presidente da Provincia Laurindo Abelardo de Brito no dia 13 de janeiro de 1881. Santos, Typ. a vapor do Diario de Santos, 1881, pp. 130-136.

*associação desenvolve-se e marca uma nova phase do progresso industrial de S. Paulo.*<sup>64</sup>

O importante nesse quadro é justamente essa capacidade de levar adiante um empreendimento dessa envergadura sem a garantia de juros, o que demonstra a disponibilidade de capital desses acionistas e, claro, sua concepção liberal claramente personificada pelos Conde de Pinhal e Visconde de Rio Claro.

Os trabalhos de assentamento dos trilhos tiveram início em 1881, partindo de São João Batista do Ribeirão Claro, com bitola estreita (1,00 m), tendo suas obras concluídas até São Carlos em 15 de outubro de 1884 e em Araraquara em 18 de janeiro de 1885; vale destacarmos que nesse percurso atravessou diversas fazendas que pertenciam aos seus principais acionistas.

A vida dessa empresa, contudo, demonstrou peculiaridades próprias. Mesmo com "lucros fabulosos", conforme as palavras de Dean, a companhia após operar por poucos anos sob a direção de Pinhal foi vendida aos ingleses e passou a denominar-se Rio Claro Railway Company. Sob a propriedade dos ingleses *iniciam-se* as construções dos ramais de Araraquara a Jaboticabal e de São Carlos a Santa Eudoxia e Ribeirão Bonito. Momento em que a Paulista se encontra em uma difícil situação.<sup>65</sup>

Encurralada entre duas companhias inglesas, de um lado os trilhos da São Paulo Railway, em Jundiá e do outro da Rio Claro Railway Company, o tronco da Paulista não possuía alternativas de expansão, momento em que compra o ramal férreo da companhia inglesa de São João Batista do Ribeirão Claro.

Segundo Dean, a venda e revenda da Cia. Rio Claro figura como um mistério, principalmente ao se levar em conta os altos lucros que a empresa obtinha. Em primeiro lugar, ao ser vendida ao ingleses, demonstra o desinteresse daqueles cafeicultores em levar a cabo a administração do empreendimento. Em segundo lugar, também com lucros consideráveis, foi vendida pelos ingleses à Cia. Paulista, em 1892, justamente num momento em que esta empresa se encontrava sem perspectivas de novos investimentos, *pari passu* com a abertura de novos cafezais interior adentro.

---

<sup>64</sup> ARBCU - Exposição com que o Exm. Sr. Dr. Laurindo Abelardo de Brito passou a administração da Província de S. Paulo ao Exm. Sr. Conde de Tres-Rios 1º vice-Presidente no dia 4 de março de 1881. Santos, Typ. a vapor do Diário de Santos, 1881, pg. 51.

Mistério à parte, como aponta Dean, o essencial encontra-se no fato da empresa estar em condições de atingir lucratividade o suficiente para, inclusive, ser alvo de especulações e foi isso o que ocorreu. Já nas mãos da Cia. Paulista, as obras rumo a Jaboticabal, Santa Eudoxia e Ribeirão Bonito foram concluídas, de acordo com seus planos primitivos.

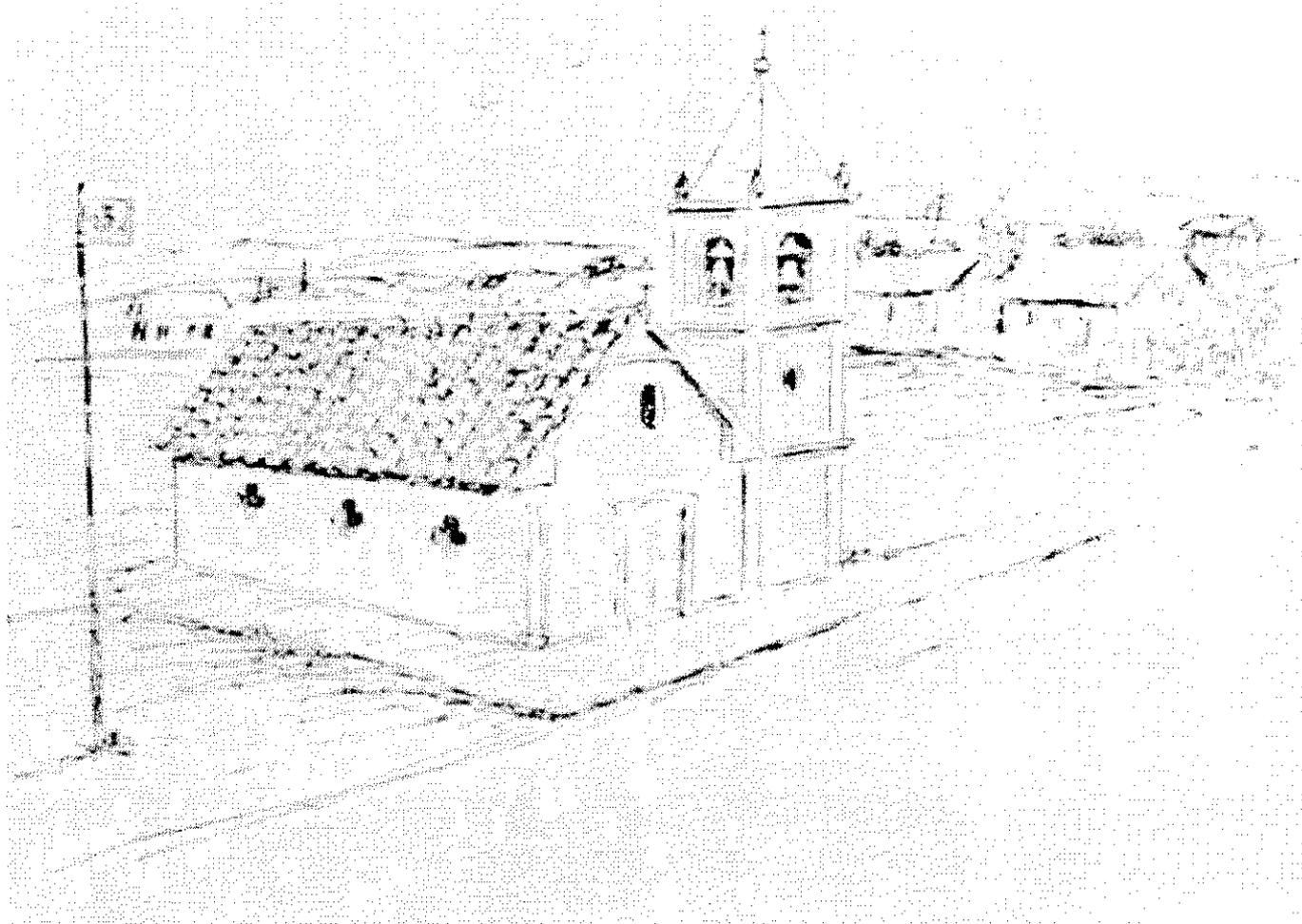
A influência da Cia. Rio Claro de Estradas de Ferro para a urbanização de São João Batista do Ribeirão Claro foi considerável. Em primeiro lugar, porquê sua sede foi instalada em São João Batista do Ribeirão Claro; formou-se um entroncamento ferroviário na cidade para baldeação obrigatória entre as duas bitolas. Em segundo lugar, instalavam-se ali um dos mais importantes segmentos que vinha somar-se ao já expressivo número de serviços oferecidos à população. Em terceiro, e extremamente importante, demandar trabalhadores e ampliar a oferta de trabalho, direta ou indiretamente ligados a Cia. Rio Claro.

Com suas instalações na cidade, montou-se uma infra-estrutura que fosse capaz de responder às necessidades da empresa e após as sucessivas vendas que acarretou na aquisição pela Cia. Paulista, essa empresa utilizou-se de toda as instalações pré-existentes e ali instalaram suas Oficinas de Reparos, em 1892, que veremos no próximo capítulo.

Com o prolongamento da linha férrea rumo a São Carlos, São João Batista do Ribeirão Claro deixa a condição de "ponta de trilho" e passa a condição de "intermediária". Nesse contexto, as transformações ocorridas na cidade ganham outras perspectivas e novos elementos, que se inter-relacionarão entre si tornando nosso objeto mais complexo.

---

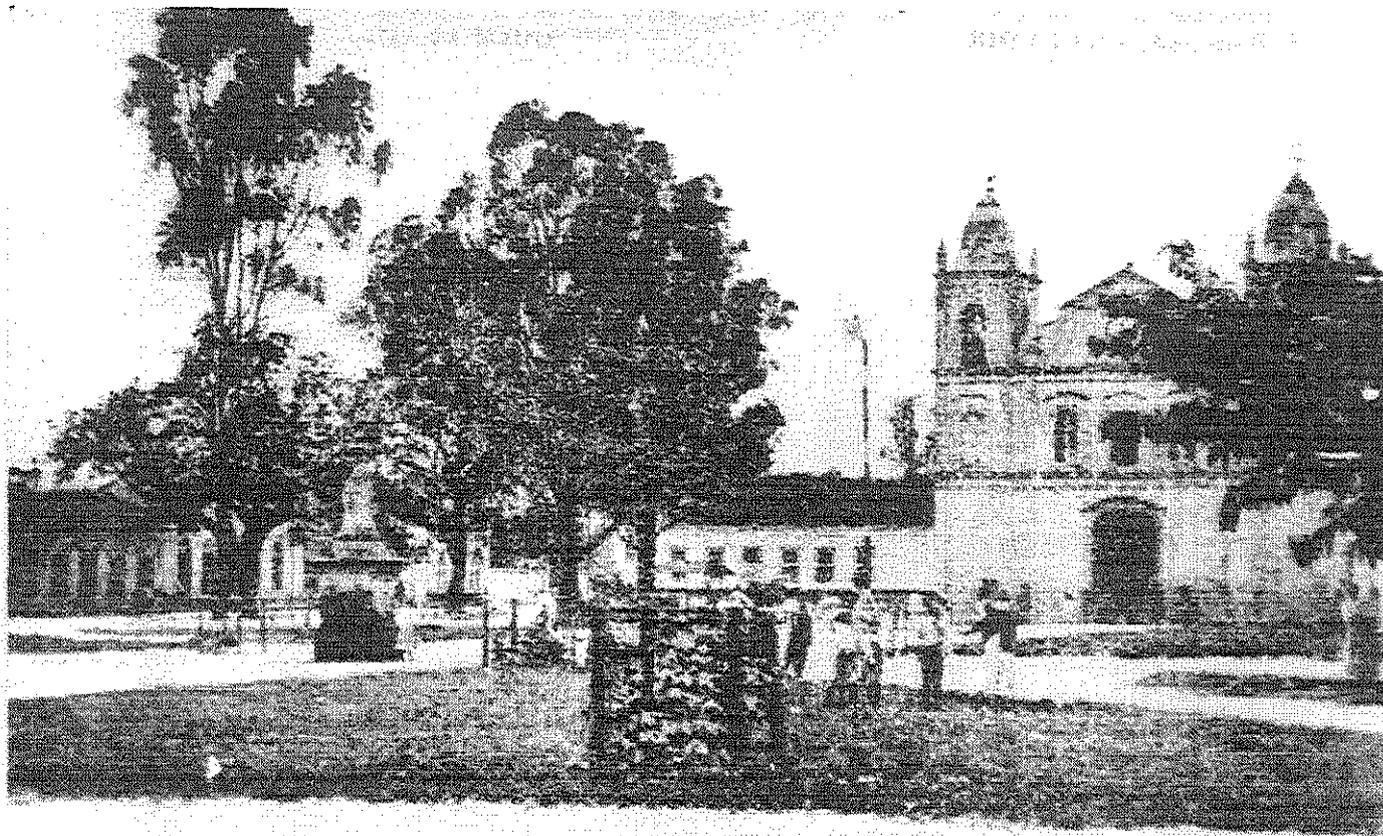
<sup>65</sup> COSTA, Wilma Peres. op. cit., 1976, pg. 108.



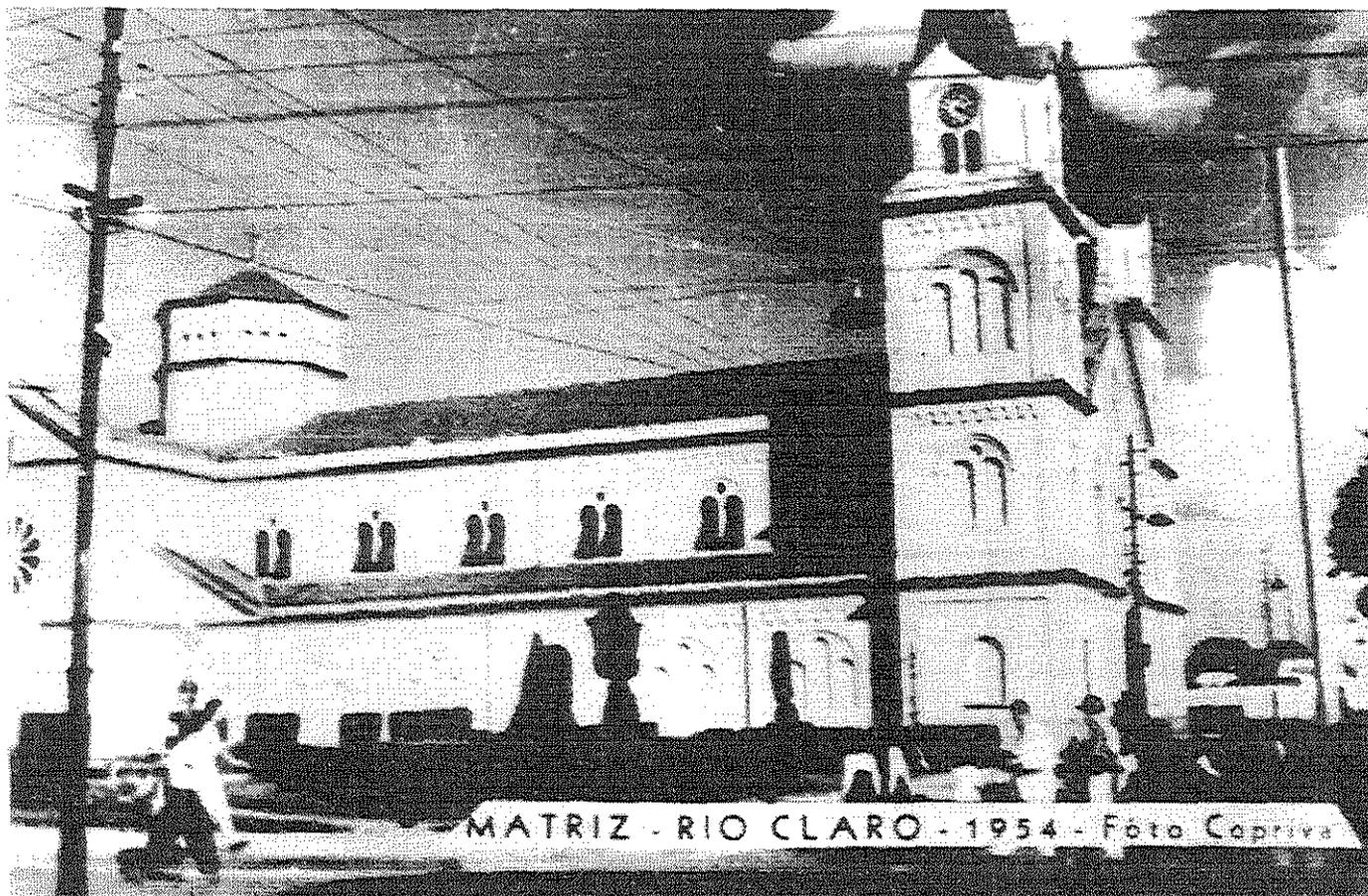
Segunda Igreja Matriz - demolida no final da década de 1860.



Terceira Igreja matriz, 1900.



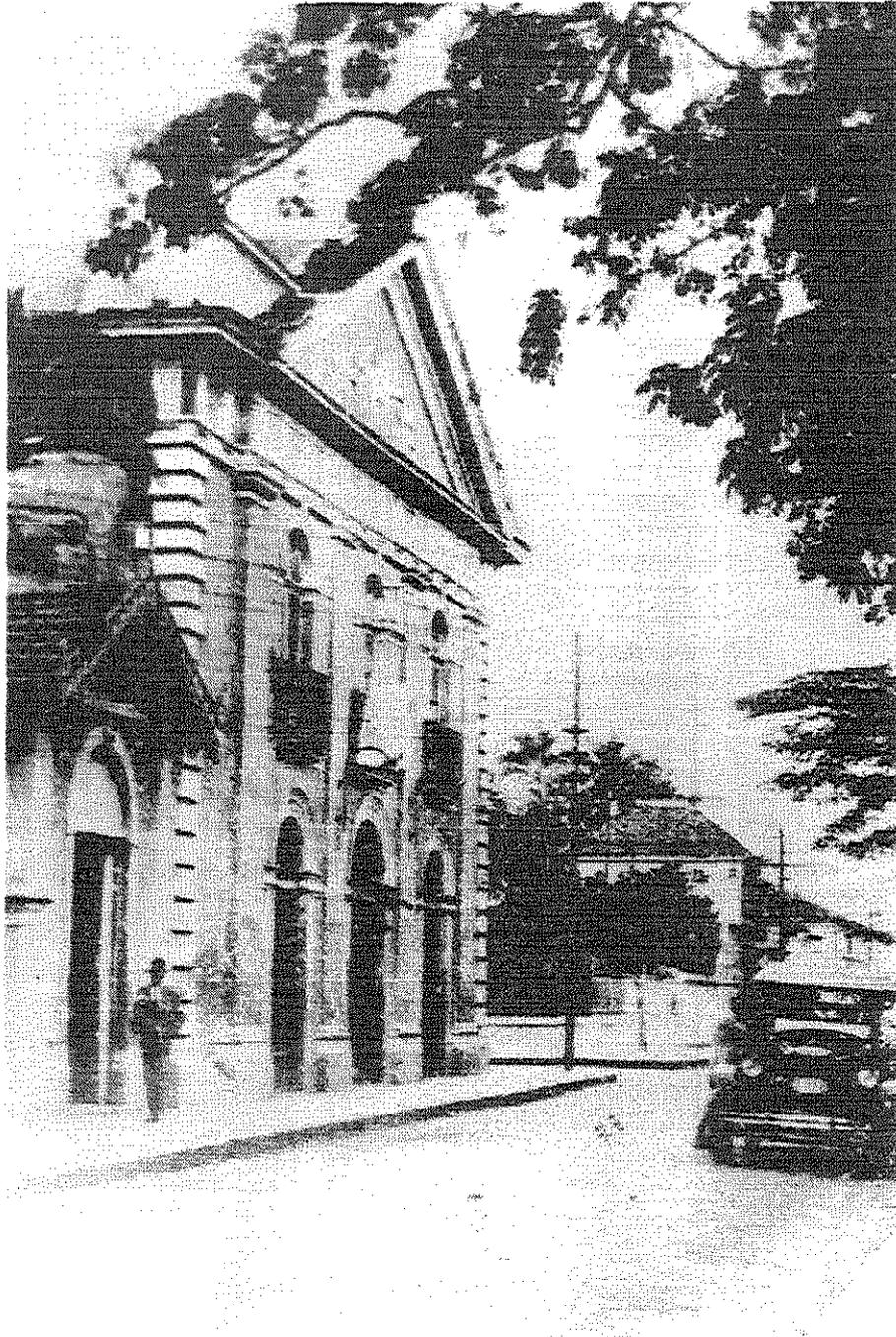
Largo da Matriz, posteriormente Praça da Liberdade.



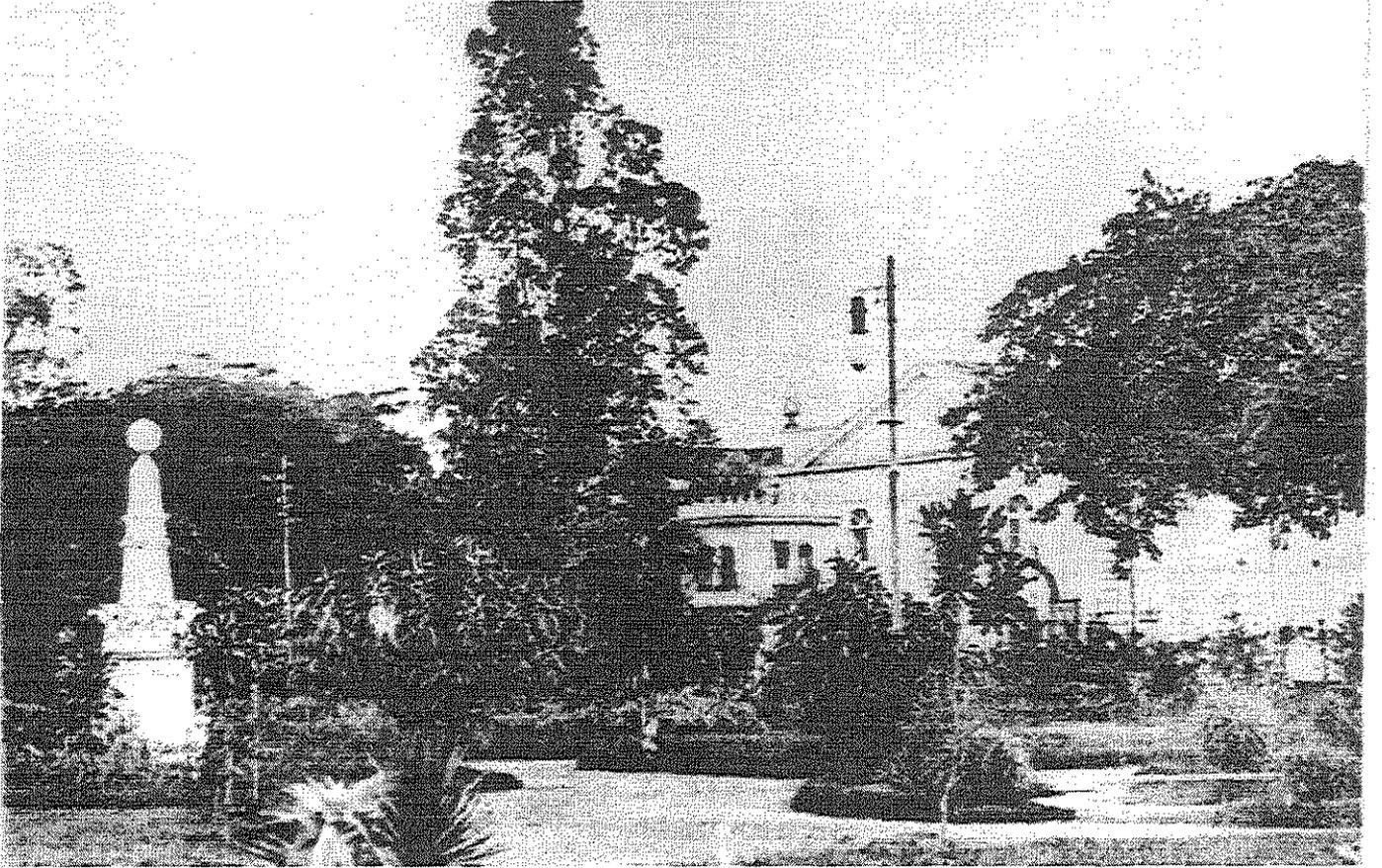
Atual Igreja Matriz, construída entre 1912 e 1926.



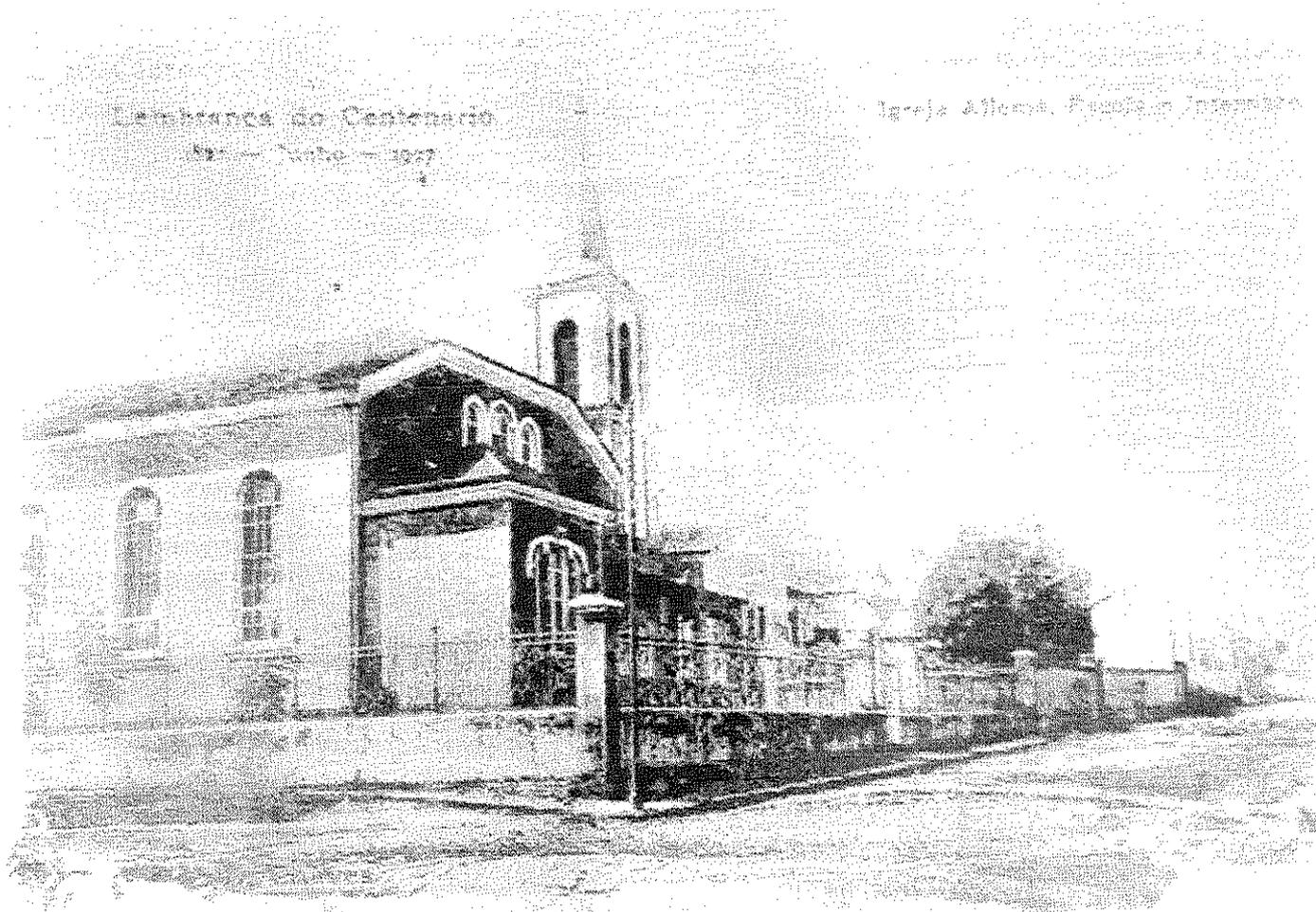
Senador Nicolau Pereira de Campos Vergueiro.



Teatro São João, posteriormente Teatro Phenix.



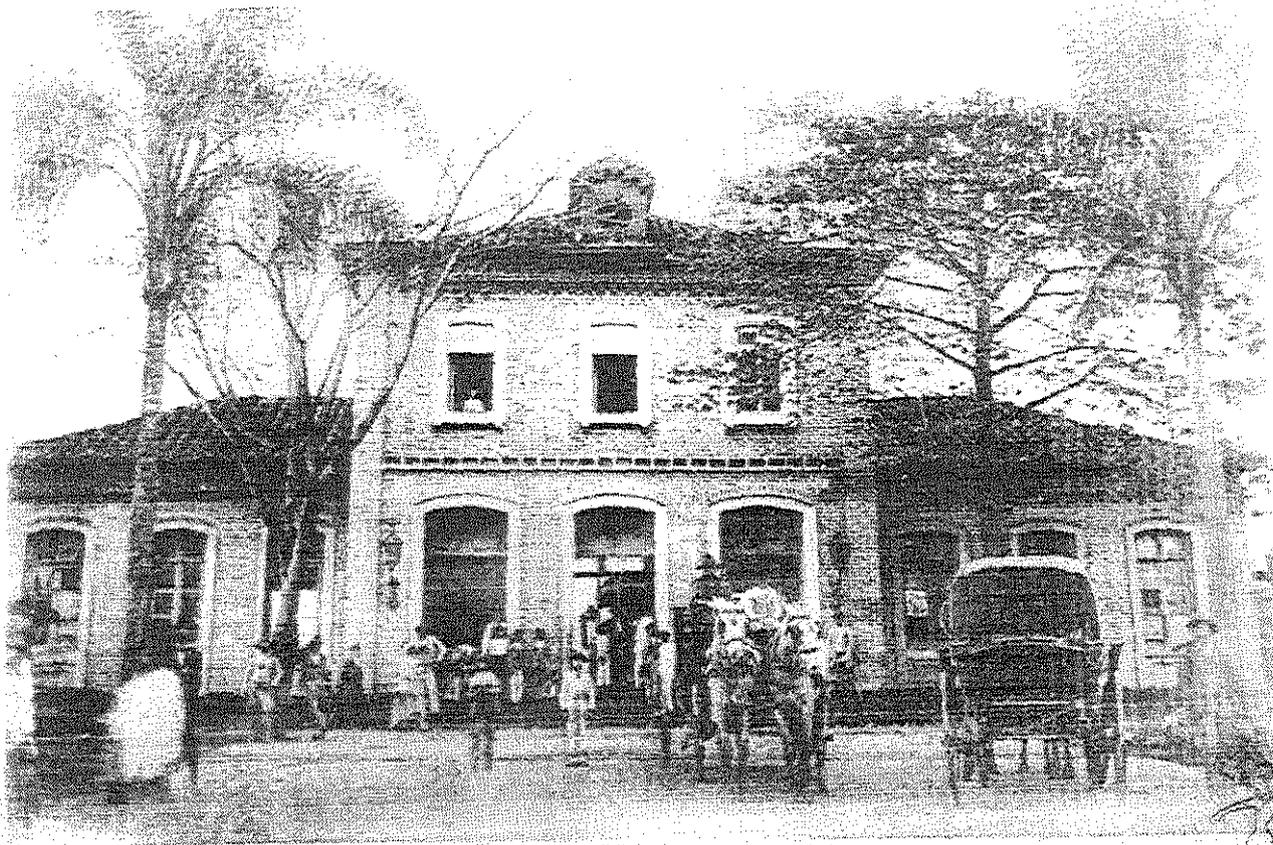
Largo do Teatro.



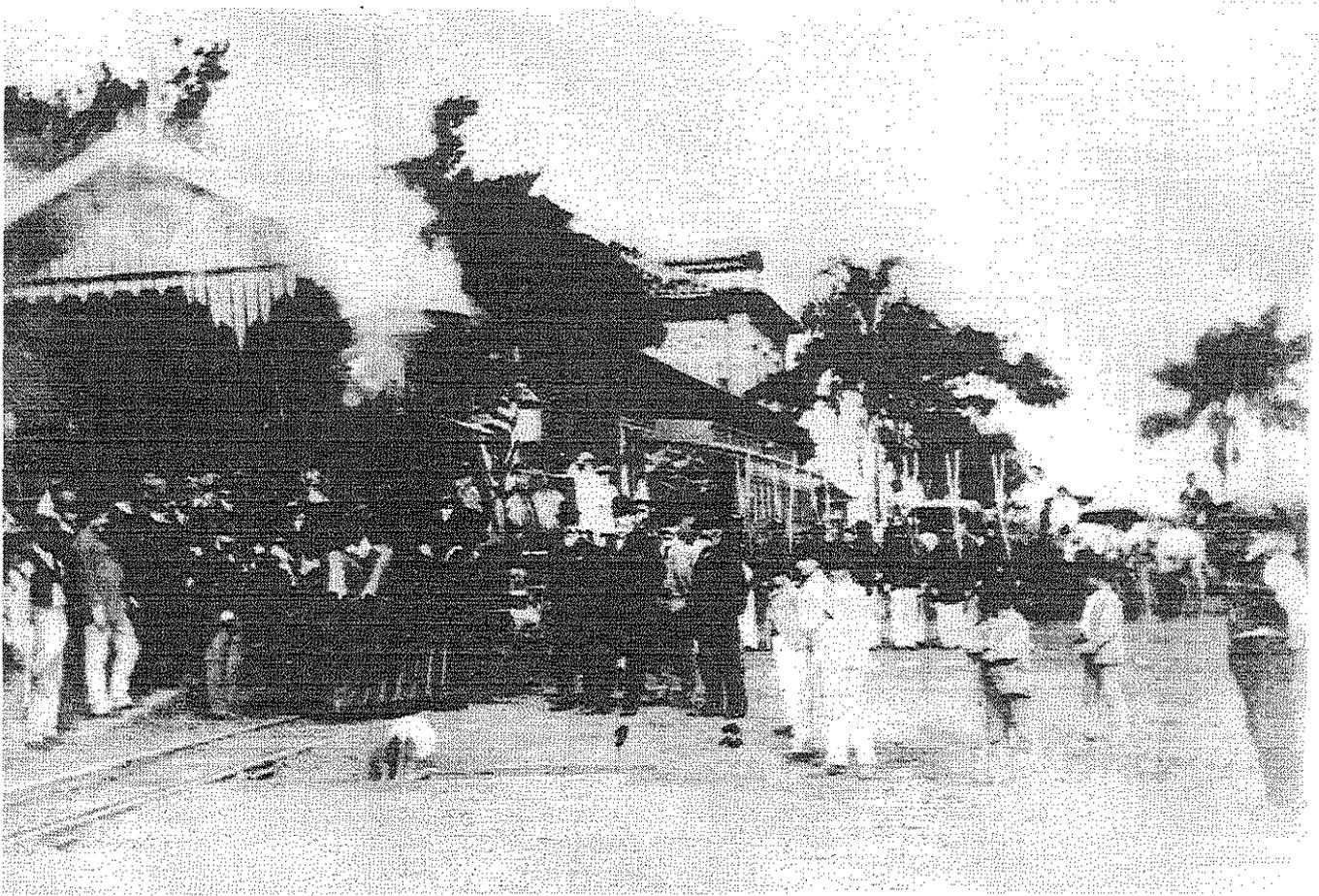
Igreja, Escola e Internato Alemão.



Gabinete de Leitura, sede definitiva e atual.



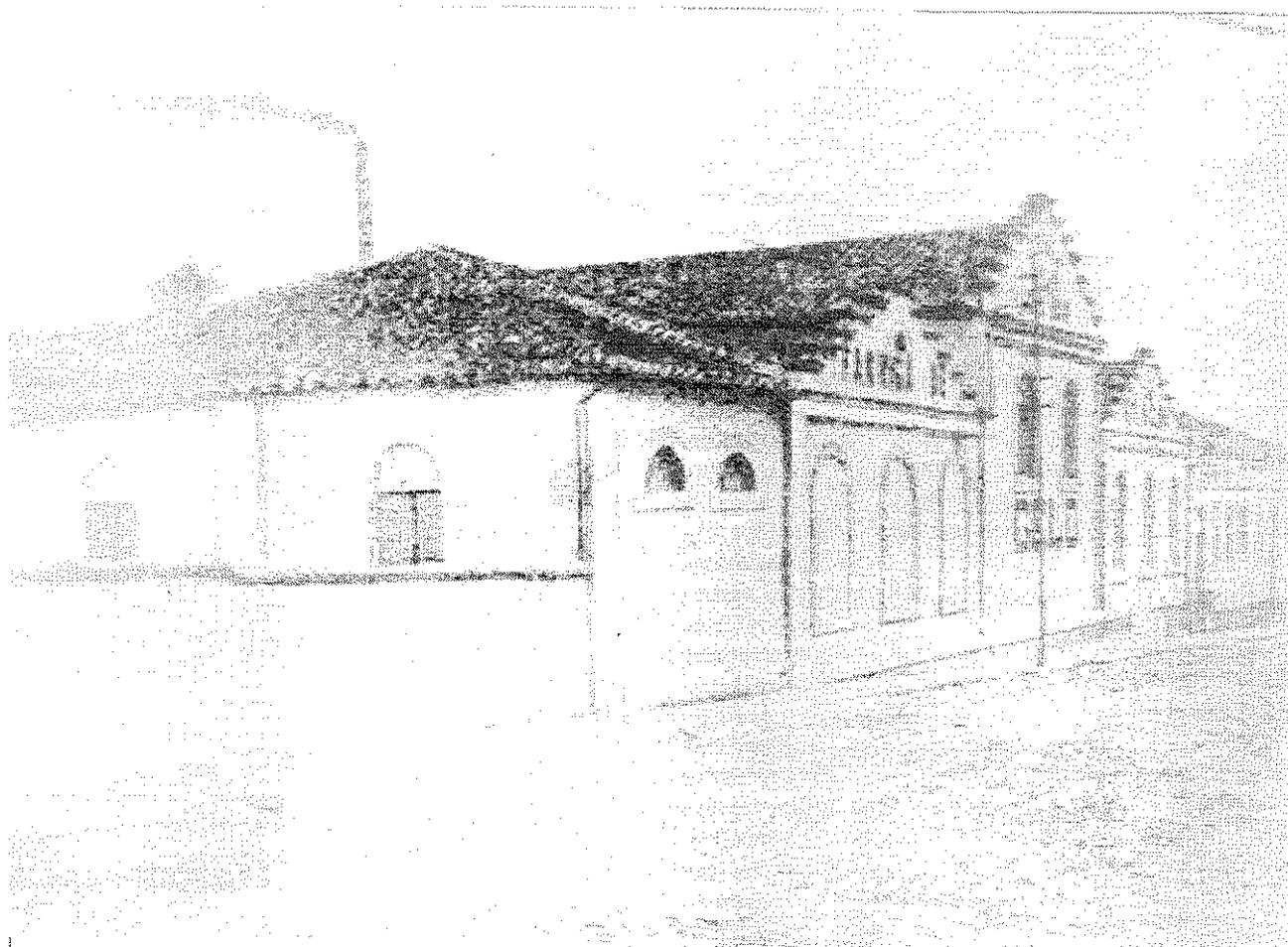
Estação Ferroviária.



Trem inaugural da Cia. Rio Claro de Estradas de Ferro.



Ao fundo prédio da Cadeia e da Câmara Municipal, em primeiro plano obelisco comemorativo ao restabelecimento da Constituição em 1891. Obelisco inaugurado em 13 de dezembro de 1892.



Fábrica de cerveja e gelo, década de 1890.

**UNICAMP**  
BIBLIOTECA CENTRAL  
SEÇÃO CIRCULANTE



Sede do Jornal "O Alpha", década de 1900.

### CAPÍTULO III - A CIDADE INTERMEDIÁRIA (1884-1906)

*"...Na cidade findou sua liberdade moral; cada manhã ela lhe impõe uma necessidade, e cada necessidade o arremessa para uma dependência; pobre e subalterno, a sua vida é um constante solicitar, adular, vergar, rastejar, aturar; rico e superior como um Jacinto, a sociedade logo o enreda em tradições, preceitos, etiquetas, cerimônias, praxes, ritos, serviços mais disciplinares que os de um cárcere ou de um quartel..."*

QUEIROZ, Eça de. *A cidade e as serras*. 2.ed., São Paulo: Brasiliense, 1973, pg. 53.

#### A IMIGRAÇÃO EM MASSA

A questão da imigração na década de 1880 se esboça de maneira diferente daquela cujos primeiros movimentos delineamos no capítulo anterior. Durante a década de 1870 o fluxo foi contínuo, apesar das diversas turbulências que ocorreram nas relações de trabalho entre fazendeiros e imigrantes e que repercutiram nos países fornecedores de trabalhadores, que chegaram a proibir temporariamente a emigração para o Brasil, especialmente para São Paulo.

Mesmo assim, desde agosto de 1871, com a Associação Auxiliadora da Colonização e Imigração subsidiando parte das despesas dos imigrantes com empréstimos do governo provincial, a imigração prosseguiu.<sup>1</sup> Em 1884, foi implantada a taxa anual de 1 mil-réis por escravo entrado na Província que se destinasse às lavouras e 2 mil-réis para os não destinados às lavouras, para financiar a importação de imigrantes que para São Paulo desejassem emigrar.

O grande fenômeno imigratório, porém, só se concretizou a partir de 1886 com a Sociedade Promotora da Imigração, com o Estado pagando a passagem dos imigrantes, e que foi levado a cabo por um grupo de fazendeiros (em sua direção), dos

---

<sup>1</sup> Esta associação tinha como vice-presidente Antonio Prado. Desta forma, seus interesses enquanto proprietário de fazenda estavam diretamente ligados à entrada de imigrantes para as lavouras e sua preocupação com o escravismo seguia secundariamente. SAES, Flávio Azevedo M. *A grande empresa de serviços públicos na economia cafeeira, 1850-1930*. São Paulo, HUCITEC, 1986, pp. 93 e segs.

quais nove possuíam terras em São João Batista do Ribeirão Claro. Com o objetivo principal de servirem às lavouras, os imigrantes ao desembarcarem no porto de Santos eram imediatamente encaminhados para a Hospedaria, de onde deviam partir para as fazendas o mais rápido possível, afim de não se dispersarem para outras atividades.

Com o colapso do sistema escravista chegando ao seu ápice, portanto, medidas efetivas para a formação de um mercado de trabalho livre se tornavam emergenciais, e a imigração enquadrava-se com àquela capaz de atender as crescentes necessidades da lavoura, para "substituir os braços da lavoura."<sup>2</sup>

O essencial nesta questão reside no fato de que após a instauração da política de imigração em massa foram introduzidos cerca de 750.000 estrangeiros em São Paulo, de 1889 ao início do século XX, sendo que desse número 80% foi subsidiado pelo governo, ou seja, destinados primordialmente para as lavouras de café<sup>3</sup>, sendo na sua maioria de nacionalidade italiana.

Esses imigrantes que para São Paulo se dirigiram, no entanto, deveriam preencher requisitos estipulados como preferenciais: serem agricultores e de emigrarem com família, isto é, com um amplo número de braços que poderiam ser utilizados nos trabalhos rurais.

Por volta de 1886, a cidade de São João Batista do Ribeirão Claro se enquadrava como o terceiro produtor de café de São Paulo<sup>4</sup>, fato que justificava a atração de parte dos emigrantes entrados no país, conforme tabela abaixo. Por outro lado, a cidade também apresentava uma gama de serviços e negócios capazes de atrair uma população que primeiramente foi encaminhada para os serviços da lavoura, mas que acabavam abandonando os serviços nas lavouras assim que tinham oportunidade, em busca de melhores condições de trabalho.

---

<sup>2</sup> DEAN, Warren. *Rio Claro: um sistema brasileiro de grande lavoura, 1820-1920*. Trad., Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977, pg. 152.

<sup>3</sup> HOLLOWAY, Thomas H. *Imigrantes para o café. Café e sociedade em São Paulo, 1886-1934*. Trad., Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1984, pg. 68.

<sup>4</sup> DEAN, Warren. op. cit., 1977, pg. 154; SEMEGUINI, Ulysses C. *Do café à indústria: uma cidade e seu tempo*. Campinas: Edunicamp, 1991, pg. 31.

TABELA 8

Chegadas de imigrantes em São João Batista do Ribeirão Claro, 1883-1906<sup>5</sup>

ANO	NÚMERO
1883	222
1893	2089
1894	1088
1895	2523
1897	2209
1898	488
1900	237
1901	1013
1902	812
1903	161
1904	88
1905	470
1906	811

Antes de adentrarmos no tema específico do papel desses imigrantes na composição econômico-social da cidade, se faz necessário atentar para uma característica do mercado de trabalho nesse momento: a grande mobilidade espacial.

Essa questão é apontada pelos inúmeros autores que abordam a questão da formação do mercado de trabalho concomitante com o fim do trabalho escravo e a ampliação dos cafezais em São Paulo.

Quanto aos trabalhadores nacionais, de acordo com Emilia Viotti, esse fenômeno de desenraizamento vem desde os primórdios da introdução do café em São Paulo, pois à medida que entrava em curso a penetração das grandes lavouras a população pobre antes engajada majoritariamente em pequenas propriedades e sítios era expulsa pelos fazendeiros, obrigando-os a buscar novas alternativas de vida em outras regiões ou em vilas e cidades.<sup>6</sup>

Também Maria Sylvia de Carvalho Franco aponta que a partir da penetração da grande lavoura, os homens livres e pobres ao serem expropriados de suas atividades não foram incorporados ao capital mercantil, ao qual estavam subordinadas as

<sup>5</sup> DEAN, Warren. op. cit., 1977, pg. 155, dados referentes à chegada de imigrantes à hospedaria.

<sup>6</sup> COSTA, Emília Viotti da. *Da senzala à colônia*. 3.ed., São Paulo: Edunesp, 1998, pg. 73.

atividades agrário-exportadoras, e isso, devido à incorporação do braço escravo; nesse processo, ao passo que aumentavam os cafezais sob o jugo do escravismo, estes trabalhadores nacionais estavam a mercê da produção voltada ao mercado, o que os levaram a vagar em busca de oportunidades imediatas e temporárias de trabalho, que por sua vez configurariam num incipiente, ou quase nulo, processo de enraizamento de relações de trabalho duradouro e na configuração de "comunidades caipiras" como um uma "realidade autônoma".<sup>7</sup>

Denise Moura, buscando conhecer as características da população livre no período de declínio do escravismo, enfatiza que a mobilidade desses trabalhadores se enquadrava num sistema de improvisação de práticas informais de trabalho que respondessem às suas necessidades imediatas. Indo além, a autora ilustra que até os próprios elementos constitutivos da vida do caipira faziam parte de vida nômade, como o saci-pererê, o lobisomem, o caipora, a mula sem-cabeça, etc.<sup>8</sup>

Assim, a mobilidade era uma característica do trabalhador nesse período, em que ainda não se processara a consolidação de um mercado de trabalho. No caso da referência ao trabalhador nacional, a mobilidade justificava todo o discurso dos fazendeiros sobre a "falta de braços para as lavouras", atribuindo ao trabalhador nacional as qualificações de "vagabundos, vadios e indolentes". Mas como bem enfatiza Lanna, a mobilidade não era exclusivo aos livres e aos ex-cativos, mas englobava também os imigrantes.<sup>9</sup>

Essa mobilidade em busca de melhores condições de vida e trabalho encontra uma relação reversiva com o crescimento das cidades do complexo cafeeiro, que emergiam paralelo à ampliação dos mercados de trabalho e do mercado interno.

Com o fim da parceria, a cidade de São João Batista do Ribeirão Claro foi uma das contempladas com a crescente chegada de imigrantes; a cidade também recebeu um

<sup>7</sup> FRANCO, Maria Sylvania de Carvalho. *Homens livres na ordem escravocrata*. 4.ed., São Paulo: Edunesp, 1997, pp. 14 e segs, 31 e segs. Nesta linha de pensamento, porém procurando as especificidades da industrialização tardia, vai João Manuel Cardoso de Mello, *Capitalismo tardio. Contribuição à revisão crítica da formação e do desenvolvimento da economia brasileira*. 10.ed., Campinas: I.E./UNICAMP, 1998, pp. 81 e segs.

<sup>8</sup> MOURA, Denise Ap. Soares de. *Saindo das sombras: homens livres no declínio do escravismo*. Campinas: CMU/Unicamp, 1998, pp. 48 e segs. Para Maria Stella M. Bresciani, em "*Metrópoles: as faces do monstro urbano (as cidades no século XIX)*". In: *Revista Brasileira de História*. São Paulo, v.5, n.º. 8/9, set. 1984/ago. 19, pp. 38 e segs., ocorreram uma série de "perdas" aos trabalhadores ao longo do crescimento das cidades: perda no tempo cíclico em detrimento do tempo marcado; perda da sua capacidade de produção com o advento da máquina; da personalidade nas relações de trabalho; e, perda do seu habitat natural em oposição a vida na cidade.

<sup>9</sup> LANNA, Ana Lucia Duarte. *Santos. Uma cidade na transição, 1870-1913*. São Paulo/ Santos: HUCITEC/ Pref. Mun. de Santos, 1996, pg. 180; Moura, Denise Ap. Soares de. op. cit., pp. 71 e segs.

número considerável de migrantes nordestinos e de outras localidades, como de Minas Gerais, por volta de 1883, quando migraram mais de 100 pessoas para trabalharem numa fazenda comprada pelo Barão de Grão Mogol.<sup>10</sup> Com a ferrovia, tal fenômeno se tornou ainda mais significativo, tanto ao disponibilizar meios de transportes e somar-se aos serviços já existentes na cidade quanto ao incentivar e criar uma série de serviços e "indústrias" direta ou indiretamente ligadas a ela ou, em outras palavras, fomentando a ampliação e a consolidação do mercado de trabalho, em completa relação com a imigração em massa.

Desta forma, também os nacionais iam sendo incorporados à regularidade do trabalho, à racionalização da disciplina, pois estava em curso justamente esse processo de surgimento de "indústrias", que antes se encontrava obstado pela falta de transporte, de comunicação rápida e pelo escravismo. Assim, enquanto o escravismo entrava definitivamente em colapso, paralelo com a introdução em massa de imigrantes, formavam-se as condições *a priori* para a definitiva formação do mercado de trabalho, que como aponta Sergio Silva, só ocorreu com a imigração em massa após 1886.<sup>11</sup>

Os imigrantes, mesmo buscando formas enraizadas de trabalho, isto é, fixação e uma possível estabilidade de vida, também configuraram como um grupo bastante andante. De acordo com Zuleika Alvim, para os italianos, essa mobilidade respondia às suas estratégias de resistência na Itália, quando percorriam grandes extensões em busca de melhores condições de vida e também porque, no Brasil, as melhores oportunidades de trabalho não se encontravam no campo e sim nas cidades.<sup>12</sup>

Não é à toa que grande número de imigrantes se dirigiam às cidades de São Paulo, Santos, Campinas, etc., que apresentavam condições favoráveis de adaptação e trabalho e, acima de tudo, onde já se existiam alternativas de trabalho que fugiam ao mundo rural, como aponta Klein, ao enfatizar como essencial a situação econômica e social do local de recepção dos imigrantes para seu ulterior sucesso.<sup>13</sup> Ao se referir à relação entre ferrovia e imigrantes, Mattoon destaca tanto Campinas quanto São João

---

<sup>10</sup> IEB - CAMPOS, Zulmiro Ferraz de. Centenario de Rio Claro. Conferencia sobre a historia de Rio Claro pronunciada no Theatro Variedades desta cidade em 20 de junho de 1927. Rio Claro; Typ. Conrado, 1929, pg. 82.

<sup>11</sup> SILVA, Sérgio. *Expansão cafeeira e origens da indústria no Brasil*. São Paulo: Alfa-Omega, 1976, pg. 97.

<sup>12</sup> ALVIM, Zuleika M. F. *Brava Gente! Os italianos em São Paulo, 1870-1920*. São Paulo: Brasiliense, 1986, pp. 115-177. A resistência do dia-a-dia.

<sup>13</sup> KLEIN, Herbert S. "Migração internacional na História das Américas". In: FAUSTO, Boris (org.). *Fazer a América. A imigração em massa para a América Latina*. São Paulo: Edusp, 1999, pg. 29; HOLLOWAY, Thomas H. op. cit., pg. 255, também indica que muitos imigrantes deixaram as lavouras em direção às cidades.

Batista do Ribeirão Claro como pontos atrativos de imigrantes devido a dois fatores principais: por desempenharem locais de desembarque para a posterior dispersão e em virtude das duas cidades abrigarem entroncamento ferroviário, que muitas vezes os obrigavam a trocar de trens; em ambos os casos o incentivo econômico recaiu sobre a cidade.<sup>14</sup> Mas não somente por esses dois fatores que os imigrantes recém-chegados se estabeleciam nessas cidades. O essencial encontra-se na existência de conterrâneos nessas cidades, que representava em primeiro lugar, estar junto aos patrícios em virtude dos fatores culturais; em segundo lugar, era comum o apoio financeiro aos recém-chegados por parte dos já estabelecidos economicamente.

Em São João Batista do Ribeirão Claro a atração de emigrantes, nesta fase, foi um fator que se ligou diretamente à estrutura econômico-social da cidade, pois como já enfatizamos, ali residia um entroncamento ferroviário, armazéns da Paulista, uma atividade comercial bastante expressiva, e acima de tudo, um considerável número de compatriotas, que por si só já justificava a atração de conterrâneos.

O contingente italiano foi crescente a partir da década de 1880. Sua presença foi marcante nos mais diversos segmentos. No comércio figuraram nos pequenos e nos médios negócios, destacaram-se como alfaiates, entre os quais figuravam nomes como Zanardi, Linardi; na fabricação de calçados, como os Mônacos.<sup>15</sup>

Salvador Mônaco chegou à cidade em 1895, e iniciou seu negócio, fabricando calçados, a partir de um empréstimo concedido por José Farani. Toda a produção era artesanal e produzia de chinelos a botas, indo pessoalmente entregá-los aos clientes. Auxiliado primeiramente pela esposa, Gelsomina, com os anos passou a ser auxiliado também pelos doze filhos dos dezesseis que tiveram. A pequena fábrica cresceu a ponto de na década de 1920 comprar máquinas para a ampliação da produção.<sup>16</sup>

Estavam dispersos pela cidade. A Cidade Nova, bairro que congregou inicialmente os trabalhadores da Cia. Paulista, abrigou a Casa Vecchiato, que comercializava ferramentas em geral, enquanto no bairro Santa Cruz a Casa Pilla fornecia diversos bens para as atividades agrícolas.

---

<sup>14</sup> MATTOON, Robert H. *The companhia Paulista de Estradas de Ferro, 1868-1900 a local railway enterprise in São Paulo*. Tese de doutoramento, Yale University, 1971, pg. 179.

<sup>15</sup> PIGNATARO, Licia Capri. *Imigrantes italianos em Rio Claro e seus descendentes - 4: Benetti, Monaco, Pilla, Sciarra, Vecchiato*. Rio Claro: Arquivo Público e Histórico, 1988, pp. 10-11.

<sup>16</sup> *Ibidem*, pp. 27 e segs.

A Casa Pilla, de propriedade de Emilio Pilla, tem sua origem como estabelecimento comercial de Affonso Inforzato, localizado num importante sobrado no Largo da Capela Santa Cruz, que após sua morte dá origem a Casa "Viúva Inforzato, Irmão e Pilla". Esse sobrado tornou-se referência aos patrícios recém-chegados à cidade, onde encontravam abrigo até se estabelecerem na localidade.

No setor manufatureiro promoveram o incremento de variados setores, entre os quais a mecânica, a marcenaria, a marmoraria, além de outros que passaram a sofrer uma reciclagem de técnicas e procedimentos trazidos da Europa.<sup>17</sup>

De acordo com o Livro de lançamento de impostos da indústria e profissões de 1897, entre seus principais pagadores de impostos encontram-se 17 pessoas com nomes italianos, dentre os quais figuram: Andreoli Caetano, pagando 100\$000 por uma fábrica de cerveja; Antonio Cabresti, pagando 50\$000 por uma fábrica de charutos; Casiolano Dutra, pagando 100\$000 pela profissão de médico; Consoste Franceschini, pagando 100\$000 por uma fábrica de cerveja; Luis Baroto, pagando 100\$000 por uma fábrica de cerveja; Miguel Rinaldi, pagando 100\$000 pela casa de câmbio; Theresa Petrelli & filhos, pagando 140\$000 por uma fábrica de cerveja; Vicente Gasbarro, pagando 140\$000 por uma fábrica de cerveja; Vitorio Giovanni, pagando 84\$000 pelo hotel, botequim e afins. Passavam crescentemente a suplantar os alemães em vários ramos de negócios, conforme demonstra a tabela abaixo:

TABELA 9

Propriedade de negócios de imigrantes e/ou descendentes, 1897, por setor<sup>18</sup>

SETOR	ALEMÃES	ITALIANOS
Comércio	51	133
Comércio/Serviços	23	59
Serviços	15	18
Fábricas	6	12

De acordo com a mesma fonte é possível notarmos que em algumas profissões o italiano e seus descendentes tornaram-se maioria em relação aos alemães, o que

<sup>17</sup> Ibidem, idem.

<sup>18</sup> AHRCOAP - Livro de lançamento de impostos da Indústria e profissões, 1897. Nesta tabela apenas estão incluídos os negócios e profissões de imigrantes e/ou descendentes verificados a partir dos sobrenomes. O total de proprietários, negociantes, empregados e afins constantes no documento perfaz um total de 605 proprietários, entre

demonstra a relevância desse elemento na composição da cidade após o início da imigração em massa, mesmo ainda estando a maioria dos negócios e profissões nas mãos de brasileiros.

Em 1904-1905, de acordo com o registro de Contribuintes de impostos e profissões, podemos notar a reprodução dessa mesma ascendência do imigrante ou descendente italiano na cidade, ao lado do alemão e seus descendentes, como em 1897:

TABELA 10

Propriedade de negócios de imigrantes e/ou descendentes, 1905, por setor<sup>19</sup>

SETOR	ALEMÃES	ITALIANOS
Comércio	34	120
Comércio/Serviços	11	35
Serviços	25	39
Fábricas	10	14

Neste documento é possível encontrarmos um item sujeito à cobrança de imposto e capaz de gerar receita na cidade: os veículos (carros, *trollys*, carroças, etc.), tanto de uso particular quanto de uso comercial, sendo que de um total de 310 veículos sujeitos à cobrança (entre todos os tipos) os principais pagadores entre os destinados às atividades comerciais eram: Julio Stern, por 3 carroças de cerveja; Vicente Gasbasso, por 1 carroça de cerveja; Pedro Pessenda, por 1 carroça de cerveja; Angelo Cerri, por 1 carroça de macarrão; João F. Bamback, por 1 *trolly*; Domingos Bagnolli, por 1 carroça de macarrão; Emilio Weiss, por 1 carroça de cerveja; Cheneider & Irmãos, por 1 carroça de cerveja; Carlos Bonini, por 1 carroça de macarrão; José A. Esteves, por 1 carroça de cerveja; e Antonio Porto, por 1 carroça de cerveja.<sup>20</sup> Cabe ressaltarmos que segundo o almanaque para 1895, existiam na cidade cerca de 74 desses veículos, o que demonstra o crescimento na sua aquisição e na incorporação desse bem nos dez anos seguintes.

---

imigrantes, descendentes e brasileiros. Os brasileiros não estão inclusos nessa tabela. Dos nomes consultados, muitos proprietários possuem mais de um negócio.

<sup>19</sup> AHRCOAP - Livro de lançamento de impostos da Industria e profissões, 1905. Desse total estão excluídos os proprietários, negociantes, etc., que são brasileiros ou portugueses, de modo geral só estão incluídos os que possuem sobrenome possível de identificação alemã ou italiana. O total de proprietários, negociantes, empregados incluindo esses constantes da tabela acima é de 642.

<sup>20</sup> AHRCOAP - Contribuintes de impostos de industria e profissões 1904-1905.

TABELA 11

Carroças, carros, *trollys* etc., sujeitos ao pagamento de impostos, 1904-1905

TIPO DE VEÍCULO	QUANTIDADE
Carros particulares	95
Carros públicos	120
<i>Trollys</i>	11
Carros de praça	13
Carroças de leite	3
Carroças de pão	28
Carroças quitandas	4
Carroças de bebidas	1
Carros de boi	24
Carroças de cerveja	8
Carroças de macarrão	3

Mas não é somente nos negócios que os italianos e seus descendentes figuraram como importantes elementos na composição social da cidade, também como trabalhadores para a "indústria" que começava a levantar seus primeiros pilares na cidade, entre as quais a principal era a Cia. Paulista de Estradas de Ferro, onde a ulterior implantação de suas oficinas demandaria trabalhadores qualificados ou semiquilificados para seus serviços, como veremos mais adiante.

Como aponta Dean, muitos desses imigrantes, qualquer que fosse sua origem, com o absenteísmo criado pela chegada da ferrovia, foram um dos elementos responsáveis pelos destinos da cidade. Muitos conseguiram comprar terras, outros prosperaram em atividades comerciais ou industriais, como foi o caso de Miguel Rinaldi, que de comerciante, na cidade, passou também a fazendeiro ao comprar por volta de 1900 uma propriedade equipada com terras para plantio, pastagens, cem mil pés de café, uma residência e casas para os colonos por 90 contos de réis, assim como outros como Francisco Schimidt e Geremia Lunardelli em outras regiões.<sup>21</sup>

Porém, nem todos foram agraciados pela "sorte". Muitos dos que se dirigiram para as lavouras sofreram as conseqüências de centenas de anos de escravismo arraigado na mentalidade dos fazendeiros-negociantes, mesmo numa região voltada à "modernidade" e a "civildade", como enfatizavam constantemente os jornais e os discursos da época.

<sup>21</sup> HOLLOWAY, Thomas H. op. cit., pg. 218.

Os períodos de colheita comumente se transformaram no principal período para a recorrência de direitos e reclamações e as greves se tornaram comum nesses momentos, tanto que freqüentemente, até mais que greves, ocorriam fugas por parte dos colonos endividados que buscavam ou outras fazendas ou as cidades em busca de alternativas de trabalho.

Um dos conflitos que se tornou mais conhecido na historiografia aconteceu em Analândia em 3 de outubro de 1900, na fazenda Nova América, quando Angelo Lungaretti matou Diogo Salles, o irmão do Presidente da República, após uma discussão, cujo motivo residia numa suposta sedução tentada pelo filho de Diogo, Raul Salles, a uma de suas irmãs, de 15 anos, que o recusara.

Foi quando Angelo Lungaretti, que vivia na fazenda há 3 anos tentou transferir a família para outra fazenda, mas sua intenção foi malograda quando Raul Salles soube e persuadiu o fazendeiro a não aceitá-los, o que provocou um movimento grevista por parte dos colonos em apoio a Angelo. Por sua vez, Raul, utilizando-se de sua influência "fez" com que o delegado de polícia prendesse Angelo por embriaguez e decidiu despedir a família.

Quando foi solto, em 3 de outubro, aconteceu o fato: "...as duas famílias começaram a discutir, o que foi ouvido pelos outros trabalhadores. Raul avisou os Lungaretti de que eles constituíam uma fonte de discórdia na fazenda, e que deveriam sair imediatamente. Foi então chamar o pai [Diogo Salles], que provavelmente nada sabia do que se passava, pois morava em Rio Claro e tinha chegado à fazenda naquela manhã.

(...) Quando o velho Lungaretti se recusou a abandonar a fazenda, o centro do seu ressentimento deslocou-se. A família inteira foi para o cafezal colher café, a fim de mostrar ostensivamente aos Salles que não tinham intenção de sair. Diogo e o filho apareceram, e Diogo repetiu a ordem de que se fossem. Francisco, pai de Angelo, insistiu no direito de permanecer até o fim do ano, ou pelo menos, de receber imediatamente o que lhes era devido, e que alcançava 2000 réis. Diogo recusou e agarrou Francisco, sacudindo-o tanto que ele caiu no chão. Apareceu a arma de Angelo,

e Diogo recebeu um tiro em pleno peito. Raul fugiu, e também Angelo, para não ser preso em flagrante."<sup>22</sup>

O episódio prosseguiu como uma verdadeira caça às bruxas, movimentando tanto Analândia, onde pessoas foram espancadas pela polícia a fim de se conseguir depoimentos favoráveis aos Salles quanto em São João Batista do Ribeirão Claro, onde a facção política de Diogo Salles, naquele momento, se constituía oposição e, onde aconteceria o julgamento; quanto aos imigrantes e descendentes de italianos em São João Batista do Ribeirão Claro, estes contrataram um dos melhores advogados brasileiros para a defesa de Angelo.

Mas a repercussão do caso foi maior: envolvia o Presidente da República e uma possível repercussão do caso na Itália. Angelo foi julgado duas vezes, no que veio à tona uma série de explorações e arbitrariedades antes cometidas pelos Salles perante os imigrantes; no final foi condenado a 12 anos de prisão, "mas em 1908, depois de uma mudança no governo do país, ele foi absolvido" e os Lungaretti receberam passagens para retornarem a Itália.

Temos neste caso um exemplo de que nem todos os imigrantes conseguiram se estabelecer comodamente, no entanto, cabe ressaltarmos na movimentação dos conterrâneos apontada por Dean, tanto na fazenda quanto na cidade, a solidariedade de grupo dos italianos, ao contratarem um dos melhores advogados para a defesa do patricio.

Nesse sentido é que Alvim, ao se referir aos trabalhadores engajados primeiramente nos trabalhos das fazendas, ou seja, nos cafezais, enfatiza que a concentração dos italianos *a posteriori* nas cidades foi rápida. Primeiro, em virtude do processo de urbanização do período que abria alternativas de trabalho; segundo, como forma de fugirem à tirania empregada nas relações produtivas com os fazendeiros; e terceiro, nas cidades a possível organização da comunidade imigrante se tornava muito mais fácil do que no campo.

Foi dessa forma que emergiram as diversas entidades voltadas ao auxílio da comunidade italiana nas cidades, em completa relação com o processo de adensamento dessa população. Em São João Batista do Ribeirão Claro, por volta de 1891, a

---

<sup>22</sup> Para a descrição do caso nos baseamos em DEAN, Warren. op. cit., 1977, pp. 173 e segs.; ALVIM, Zuleika, M. F. op. cit., especialmente o tópico Trabalho e família.

comunidade italiana ali estabelecida criou a *Società Italiana di Mutuo Soccorso* que passou a denominar-se em 1893 *Società Italiana di Instruzione e Beneficenza*, desta associação originou-se o *Circolo Dramatico Danzante Umberto I*, em 1901. Ambas as instituições tinham como objetivos o socorro mútuo, mas também a preservação de seus aspectos culturais, mas cada uma com seu enfoque principal, a primeira preocupava-se diretamente com a educação e a segunda com os aspectos culturais. Já em 24 de julho de 1904 - funda-se a Sociedade Dramatica sob direção dos Srs. Miguel Angelo Brandolezi, Vitor Laprega, Vicente Janicelli, Fredesvindo de Sousa Lima e Francisco Nocitti.

Em 1891 a comunidade italiana lançava o *La Libertá*, um jornal redigido em italiano e estritamente destinado aos conterrâneos ali residentes, era um *giornale critico popolare*, como dizia Federico Carlo Spicacci, seu editor, porém, não sabemos quanto tempo perdurou o mesmo.<sup>23</sup>

A origem do Grêmio Recreativo dos Empregados da Cia. Paulista de Estradas de Ferro também encontra nas suas raízes a grande influência dos imigrantes que faziam parte do seu quadro de trabalhadores. Criada inicialmente em 1896, como "União dos Artistas", em 1906 passa a denominação atual e, em 1910 ocorre a reorganização da União dos Artistas, agora independente do Grêmio.

Para a cidade, a presença do imigrante, seus descendentes e dos recém-chegados já fazia parte do cotidiano da população de tal maneira que os jornais da época estampavam diariamente o fluxo migratório existente na Hospedaria o que contribuiu sobremaneira para fincassem raízes na localidade.<sup>24</sup>

Com o passar dos anos os italianos ali estabelecidos passaram a figurar ao lado dos alemães como um dos grupos imigrantes mais importantes, mas já os suplantando em número. Inseriam-se gradativamente nos quadros administrativos da prefeitura, em profissões liberais e outras áreas, como com a criação do Velo Clube, em 1909, inicialmente destinada à prática do ciclismo, logo após voltou suas atividades para o futebol, como ainda se encontra atualmente.

<sup>23</sup> FITTIPALDI, Fernando Cilento. *A imprensa rio-clarense no século XIX*. Rio Claro: Arquivo do Município, 1986, pg. 06.

<sup>24</sup> MHPABV - De acordo com as edições do Jornal "Diário do Rio Claro", de 9 de novembro de 1894. Rio Claro, Anno IX,, pg. 02; de 21 de abril de 1898. Rio Claro, Anno XII, pg. 02; de 2 de maio de 1901. Rio Claro, Anno XV, pg. 02.

Nos jornais eram freqüentes os anúncios dedicados a um público específico, no caso, a grupos de imigrantes de acordo com a nacionalidade de origem ou à preferência no caso de oferta de empregos. Na edição de 9 de novembro de 1894, por exemplo, o Sr. José Sartori, num anúncio intitulado "Alerta", destaca aos seus conterrâneos o remédio utilizado na cura de um reumatismo que o afligia. Na mesma edição do jornal outro anúncio solicitava cozinheira:<sup>25</sup>

*"COSINHEIRA*

*Em casa do dr. Cartolano d'Utra precisa-se de uma, prefere-se allemã."*

*"Parteira allemã*

*Mme. Lisette Agte*

*Diploma de 1ª Classe*

*Residência: rua 5, casa nº. 22."*<sup>26</sup>

Ou ainda, na edição de 27 de março de 1898:

*"Aos italianos*

*Sr. Luiz Carlos*

*No começo deste mez tive em minha casa cinco doentes de febre amarella e estão todos com saude porque foram tratados com as pilulas sudorificas seguindo como diz o facto veridico acontecido em Dous Corregos e acreditando que o tratamento è certo e facil para todos, e desejando que todos sejam felizes, auctoriso a V. S. fazer publico.*

*Sou seu Vº. cre.*

*Nicolao Royel - Italiano*

*S. Carlos do Pinhal, 24 de março de 1898.*

*Depositario: João Pires de Oliveira Dias."*<sup>27</sup>

<sup>25</sup> MHPABV - Jornal "Diario do Rio Claro". 9 de novembro de 1894. Rio Claro, Anno IX, pg. 03.

<sup>26</sup> MHPABV - Jornal "Diario do Rio Claro". 17 de março de 1898. Anno XII, pg. 03.

<sup>27</sup> MHPABV - Jornal "Diario do Rio Claro". 27 de março de 1898. Anno XII, pg. 03

Estes vários anúncios e matérias escolhidos como exemplos demonstram que o imigrante, qualquer que fosse sua nacionalidade, conquistava gradativamente seu espaço na cidade, o que vem ao encontro do que estamos afirmando ao longo deste estudo: a grande contribuição desse elemento na transformação urbana de São João Batista do Ribeirão Claro, seja nos aspectos econômico-sociais seja nos aspectos culturais e políticos.

Já na edição do mesmo jornal, em 30 de abril de 1898, um anúncio chama a atenção:

*"A los espanões de Rio Claro*

*Compatriotas há llegado el momento que despertemos del letargo que nos ridiculizaria ante los ojos de nustros hermanos cuando en todas partes se unero, para poder remediar los males de nuestra querida patria.*

*La comission abajo assignada cuenta desde ya com vuestro disinteresado apoyo que siempre dió muestras la Colonia Espanhola en Rio Claro y que comparezeais en la reunion que tendrá lugar em domingo, prosimo, a las dos de la tarde em la rua n. 1, casa n. 14 de esta ciudad.*

*La comission:*

*Jose Molinero*

*Jaime Murisi*

*Francisco Alves*

*Felix Rodrigues*

*Pellayo de Ovalle*

*Rosendo Fernandez.*<sup>n28</sup>

Este anúncio em espanhol nos remete a uma nacionalidade com poucas referências nos documentos consultados sobre a cidade. O pouco que sabemos se resume às referências esparsas no tocante aos trabalhadores da Cia. Paulista, além do

<sup>28</sup> MHPABV - Jornal "Diario do Rio Claro". 30 de abril de 1898. Anno XII, pg. 03

fato de não conseguirmos identificar os reais motivos que embasam o chamado para esta reunião.

No tocante à emigração espanhola para o Brasil, esta nacionalidade não se configurou como a italiana, por exemplo, que resultou na grande chegada em massa desse elemento, principalmente, a São Paulo, no período que ocupamos. Os espanhóis foram mais seduzidos pela Argentina e Cuba, devido a fatores culturais como a língua.<sup>29</sup>

Cabe-nos, porém, ressaltar que mesmo em número reduzido, eles chegaram a ser atraídos pela cafeicultura em São Paulo, de modo que algumas cidades do interior chegaram a possuir no final do século XIX importantes colônias de espanhóis, como São Paulo, Santos, Rio Preto, Ribeirão Preto, Jaú, Penapólis, Piracicaba, Sorocaba e Campinas, respectivamente em números, segundo aponta Martínez. Já em São João Batista do Ribeirão Claro seu número não era considerável, segundo a mesma autora, mas isso não impediu que criassem ali uma Sociedade de Socorro Mutuo e, em 1905 abrigasse um Centro Hespagnol.<sup>30</sup> Da mesma forma que outras nacionalidades também se dirigiram para a cidade, no entanto, nos ocupamos dos dois maiores grupos.

De modo geral, portanto, a presença do imigrante foi marcante para a transformação urbana que se seguia na cidade, no entanto, junto ao fenômeno da imigração somado à sua grande mobilidade espacial, que por sua vez era proporcionado pela rapidez nas comunicações, outro problema entrava em cena, é o que veremos em seguida.

#### CLANDESTINOS NOS TRENS: AS EPIDEMIAS

UNICAMP  
BIBLIOTECA CENTRAL  
SEÇÃO CIRCULANTE

Com o processo de urbanização e a concentração cada vez maior de pessoas num mesmo espaço, o problema das epidemias e da higienização começavam a figurar como um dos sérios itens diretamente ligados ao fenômeno da concentração demográfica.

<sup>29</sup> MARTÍNEZ, Elda Evangelina G. "O Brasil como país de destino para os imigrantes espanhóis." In: FAUSTO, Boris (org.) op. cit., pg. 239.

<sup>30</sup> ARGLRC - Anuario Commercial do Estado de São Paulo para 1905-1906. São Paulo: Medeiros & Cia., 1905.

Em qualquer lugar do mundo onde o adensamento populacional urbano tenha ocorrido, paralelo a ele surgiram problemas decorrentes justamente dessa grande concentração de pessoas. Na Europa, por exemplo, a partir de 1850, quando a Inglaterra e França viviam os efeitos da industrialização, o problema foi patente.<sup>31</sup>

No Brasil e especificamente em São Paulo, a relação adensamento populacional e os seus efeitos desastrosos no que se refere aos serviços sanitários e à eclosão de doenças e epidemias também ligava-se ao processo de expansão das cidades. O motor dessa expansão em São Paulo encontrava-se engendrado na economia mercantil escravista nacional, baseada no café, com o qual o desenvolvimento urbano ganhou impulso, principalmente após a consolidação do complexo cafeeiro.

Em São João Batista do Ribeirão Claro, até 1885, as instalações adequadas ao tratamento de doentes, tenham sido eles epidêmicos ou endêmicos, se circunscreviam às várias casas de saúde de propriedade particular e, em poucos casos, de casas de isolamento mantidas pela Câmara ou como a Casa São Roque, cujo objetivo era o "tratamento" de leprosos. Essa última entidade era mantida, por várias pessoas da cidade, entre elas José Elias Pacheco Jordão através de uma "Associação Beneficente para socorrer a pobreza desamparada", localizada na atual Avenida 7 com as Ruas 12 e 13.<sup>32</sup>

Por volta de 1885, com a dissolução da Associação, seus bens passaram ao poder da Santa Casa de Misericórdia, que se formava. Em 24 de julho de 1885 reuniram-se na casa de Francisco de Assis Negreiros, diversos homens para deliberarem a abertura do hospital.<sup>33</sup>

Inaugurado em setembro de 1885, a Santa Casa localizava-se à Rua São Benedicto com a Rua Alegre, atualmente Rua 2 com a Avenida 5, num grande casarão, tendo em sua mesa diretora os seguintes nomes: como provedor, José Luis Borges;

<sup>31</sup> De acordo com Maria Stella M. Bresciani, em *Londres e Paris no século XIX. O espetáculo da pobreza*. São Paulo: Brasiliense, 1982, pp. 20 e segs., por volta de 1850 Londres possuía 2,5 milhões de habitantes e passava cada vez mais a abrigar todos os problemas que a vida urbana apresentava, opondo a opulência material à constante degradação do homem, que se acentuou no decorrer do século. Ao final do século XIX, o problema das classes pobres já se enquadravam em medidas científicas de combate a um mal com altos custos econômicos: a pobreza e a degeneração urbana. Sobre o problema ver ainda as obras de: MUNFORT, Lewis. *A cidade na História*. Trad., 4.ed., São Paulo: Martins fontes, 1998, pp. 483 e segs.; CHARLOT, Monica; MARX, Roland (orgs.). *Londres, 1851-1901. A era vitoriana ou o triunfo das desigualdades*. Trad., Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1993.

<sup>32</sup> PENTEADO, Oscar de A. "Santa Casa de Misericórdia". In: *Boletim semestral do Arquivo Público e Histórico do Município de Rio Claro*. Rio Claro: Arquivo do Estado de São Paulo, vol. 4, nº, 1-2, 1985; FERRAZ, J. Romeu. *História do Rio Claro: a vida, seus costumes e seus homens*. São Paulo: Typ. Hennies Irmãos, 1922, pp. 85 e segs.

<sup>33</sup> MHPABV - Jornal "O Tempo". 23 de julho de 1885. São João Batista do Rio Claro, anno IV, pg. 2.

secretário, Benedicto Leite de Freitas Junior; tesoureiro, Miguel A. Rinaldi; procurador, Francisco Januario de Quadros; mesários, Benedicto Jose de Oliveira Junior, Dyonisio Caio da Fonseca, comendador José Ferraz de Sampaio, dr. Manoel Gonçalves Theodoro e Antonio Augusto da Fonseca. Segundo Emília Viotti, "as Santas Casas eram entidades religiosas filantrópicas, de caráter paternalista, inspiradas na tradição de caridade cristã, típica do catolicismo. Entre seus patrocinadores figuravam representantes dos setores mais ilustres da sociedade local que a amparavam através de doações pessoais ou subvenções estatais, obtidas graças ao seu prestígio junto ao governo. Por sua vez, os patronos da Santa Casa usavam-na para dar assistência a seus escravos e à sua numerosa clientela."<sup>34</sup>

Ao levarmos em consideração o estágio de urbanização que nesse momento se encontrava São João Batista do Ribeirão Claro, a criação da Santa Casa de Misericórdia enquadra-se como um produto da sua própria urbanização, assim como no caso da Santa Casa de Misericórdia de Campinas, inaugurada em novembro de 1871, como designou Leila Rocha.<sup>35</sup>

Da mesma forma, como elemento central e dinâmico da urbanização de São João Batista do Ribeirão Claro, a ligação férrea, que permitiu a circulação de grande número de pessoas também permitiu que as epidemias voltassem à cena, mas agora com mais força.

Ao encurtar distância e tempo de comunicação, a ferrovia também trouxe consigo esse outro lado do "progresso" que mesmo já sendo conhecido tomou proporções que até então eram desconhecidas e em decorrência da grande facilidade e mobilidade de trabalhadores que demandavam a cidade e a região. Formava-se, desta forma, "o avanço seqüencial das epidemias", que revelaram às autoridades sanitárias a "íntima relação entre o transporte ferroviário e a ocorrência das moléstias."<sup>36</sup>

Em 1889, ano da mudança do regime político nacional, um surto de febre amarela assolou diversas cidades do interior de São Paulo e nos 15 anos seguintes diversos surtos epidêmicos de febre amarela, varíola e febre tifóide atingiram as

---

<sup>34</sup> COSTA, Emília Viotti da. "Urbanização no Brasil no século XIX." In: *Da monarquia à república. Momentos decisivos*. 4.ed., São Paulo; Brasiliense, 1987, pg. 202.

<sup>35</sup> ROCHA, Leila Alves. *A Santa Casa de Misericórdia em Campinas: urbanização e saúde no Oeste Paulista (1871-1920)*. Campinas: mimeo, 1999, pg. 06. Trabalho em andamento.

<sup>36</sup> TELAROLLI Jr., Rodolpho. *Poder e saúde: as epidemias e a formação dos serviços de saúde em São Paulo*. São Paulo: Edunesp, 1996, pg. 41.

principais cidades cafeeiras e Santos. De acordo com Liane Bertucci, "a febre amarela, cuja propagação foi facilitada pelos trens, os mesmos que tanto auxiliavam o sucesso econômico de São Paulo ao transportar suas riquezas e os braços para produzi-las, vitimou Santos no início do ano e logo propagou-se pelo interior, favorecida sobremaneira pelo crescimento e mobilidade populacional."<sup>37</sup>

Logo após a epidemia atingir Campinas chegou a São João Batista do Ribeirão Claro e, mais tarde, a outras cidades mais ao interior. Inclusive, foi essa epidemia que marcou os destinos de muitos campineiros que optaram pela migração como meio de fugir da doença e que levou à cidade a ficar povoada por apenas 3.000 habitantes após atingir índices de 30.000 a 40.000 habitantes.<sup>38</sup>

Em São João Batista do Ribeirão Claro, porém, o surto epidêmico de maior proporção aconteceu em 1892, quando já nos primeiros dias do ano a febre chegou à cidade, chegando o número de óbitos a 331 pessoas.

O rastro das epidemias, comumente, eram os trilhos da ferrovia. Trazidas às cidades do interior pelos imigrantes que desembarcavam em Santos após longos dias no interior dos navios com pouca salubridade, essas epidemias passavam gradativamente a se constituir em verdadeiros focos de apreensão por parte das autoridades públicas, que inclusive, passaram a sugerir que as cidades passassem a investir em saneamento básico e em uma polícia sanitária que atuasse nos momentos epidêmicos, além de hospitais de isolamento.<sup>39</sup>

Toda a ação da população, daí por diante, era constantemente fiscalizada ou, ainda, de forma preventiva, regulamentada pelas Posturas Municipais. Para as autoridades sanitárias o principal era descobrir o agente causal da doença, tanto que, os hábitos começaram a ser questionados, incluindo o consumo de álcool, mas mais ainda, determinados produtos vendidos nos mercados e estabelecimentos comerciais passaram a suspeitos de serem os agentes causais e transmissores da febre amarela.

As proibições quanto ao consumo de determinados produtos recaíam primordialmente contra as frutas verdes baseada em água. Na capital do Estado, a

---

<sup>37</sup> BERTUCCI, Liane Maria. *Saúde: arma revolucionária. São Paulo, 1891-1925*. Campinas: CMU/UNICAMP, 1997, pg. 36.

<sup>38</sup> *Ibidem*, pp. 36 e segs.

<sup>39</sup> TELAROLLI Jr., Rodolpho. *op. cit.*, pp. 88-89. E foi justamente em 1892, com a Lei nº 43 que se organizou o serviço sanitário sob a direção da Diretoria de Higiene, em substituição à Inspetoria de Higiene, cujos objetivos eram prevenir, combater ou atenuar as moléstias endêmicas, epidêmicas e transmissíveis.

recomendação das autoridades sanitárias focavam na necessidade da população evitar todos os produtos gelados, incluindo aí o próprio gelo.<sup>40</sup> Em São João Batista do Ribeirão Claro, por exemplo, foi proibida a comercialização da melancia, pois acreditavam que elas eram um dos agentes causadores da febre amarela:

*"indico que a Camara fassa prohibir a venda de melancias e quaesquer frutas que possam prejudicar a saude publica.*

*Rio Claro, 30 de novembro de 1894. Jose Jacintho de Moraes.*

*Approved." <sup>41</sup>*

Os Códigos de Posturas sempre tiveram em suas regulamentações preocupações com a questão da higiene. No código de 1867, as regulamentações e conseqüentes multas aos infratores iam desde a falta de asseio nas casas, incluindo aí até a forma de construção, como também proibições de se criar animais como porcos e galinhas nos quintais das casas. Mas neste Código já aparece a ênfase na obrigatoriedade de se tomar vacina, de acordo com o artigo 61, como indicamos no primeiro capítulo; da mesma forma que o Código de 1884 a regulamentação se repete, no artigo 74 do Capítulo V - Da saude publica.<sup>42</sup>

No Código de 1893, é interessante destacarmos que, após várias epidemias já terem assolado a cidade, suas regulamentações atingem mais que o dobro das regulamentações do Código de 1884 que apresentava 20 artigos, ao passo que o de 1893 apresenta 58 artigos destinados ao "Asseio, Hygiene, Saude Publica, etc." Esse Código, no entanto, traz um novidade em relação aos anteriores, no artigo 64:

*"Todos os moradores da cidade são obrigados a franquear ao fiscal e á commissão higienica entrada em seus quintaes para verificarem nos mesmos a existencia de formigueiros, chiqueiros, aguas estagnadas ou*

---

<sup>40</sup> TELAROLLI Jr., Rodolpho. op. cit., pg. 130.

<sup>41</sup> AHRCOAP - Atas da Camara Municipal, 30 de novembro de 1894, L. 22, pg. 58.

<sup>42</sup> AHRCOAP - Codigo de Postura da Camara Municipal de S. João do Rio Claro. Rio Claro: Typ. do Tempo, 1884, pg. 07.

*outra qualquer coisa nociva á saude publica. Multa de Rs. 10\$000 ao infractor.*<sup>43</sup>

Esse dispositivo traria conseqüências mais tarde, por ocasião de uma nova epidemia na cidade em 1897, somado a utilização de um antigo hospital de isolamento para variolosos que foi transformado, em 1894, num hospital de isolamento para os doentes de febre amarela. Os hospitais de isolamento, no curso das epidemias, figuraram como uma das alternativas à profilaxia do contágio, seu foco, no entanto, segundo as palavras de Telarolli, acabavam "atingindo quase que exclusivamente a parcela mais pobre da população. Era freqüente o recurso às ações violentas, com a participação de forças policíacas".<sup>44</sup>

Foi o que aconteceu em São João Batista do Ribeirão Claro em 1897. De acordo com Aloysio Pereira, nesse ano os habitantes da cidade fugiam da área urbana em busca de refúgio nas chácaras, sítios e fazendas das redondezas, ficando muitas casas da cidade completamente vazias. As famílias que permaneceram na cidade, no entanto, muitas vezes não autorizavam a entrada das comissões de higiene, o que provocou tumultos na cidade: "Assim que em fins de março de 1897 o povo de Rio Claro se insurgiu contra as autoridades sanitárias (...). O tumulto gerado assumiu conseqüências quase imprevisíveis...

O caso começou quando, (...) os inspetores sanitários determinaram o isolamento de uma enferma. O povo, instigado por desordeiros e arruaceiros, impediu a execução do trabalho desses inspetores."

Na esteira dos acontecimentos, ocorreram inclusive enfretamentos da população contra a polícia, que foi desacatada, e acabou levando o delegado de polícia da cidade a solicitar reforço policial ao governo do Estado. A situação só foi resolvida quando chegou o reforço policial, com 50 praças comandados por um oficial, em trem especial vindo da capital do Estado.<sup>45</sup>

<sup>43</sup> AHRCOAP - Código das Posturas Municipaes de S. João do Rio Claro. Anno 1893. Rio Claro: Typ. do Diario do Rio Claro, 1893, pg. 19.

<sup>44</sup> TELAROLLI Jr., Rodolpho. op. cit., especialmente o Cap. 12 - Os hospitais de isolamento.

<sup>45</sup> PEREIRA, Aloysio. "Um episódio da história sanitária de Rio Claro." In: *Boletim semestral do Arquivo Público e Histórico do Município de Rio Claro*. Rio Claro: Arquivo do Estado de São Paulo, vol. 3, nº. 1, 1984, pg. 12.

Os hospitais de isolamento, na verdade, não tinham como objetivo principal a recuperação do paciente, mas figuravam na maioria das vezes como "antecâmaras da morte", como designou Telarolli, pois nesses recintos de isolamento os doentes eram obrigados a conviver com tratamentos ineficazes, grande número de pessoas em reduzido espaço, o que justificava a resistência da população quando algum doente para lá era encaminhado. Segundo o mesmo autor, as taxas de mortalidade nesse lazaretos chegavam a serem superiores a 50%, para cada 100 internações. No ano de 1894, por exemplo, o Hospital de Isolamento de São João Batista do Ribeirão Claro registrou 65,6% de óbitos para cada 100 internados.<sup>46</sup> Segundo Troppmair, apesar da luta de médicos, farmacêuticos, Irmandades e da Santa Casa, a doença [febre amarela] matou entre 1882 e 1896, mais de 500 pessoas."<sup>47</sup>

Em maio de 1889, a Câmara gastou cerca de 1:119\$620 com o Lazareto e com as vítimas de febre amarela que assolaram a cidade, tendo entre suas despesas desde remédios até os caixões mortuários.<sup>48</sup>

Um exemplo prático de que os Hospitais de Isolamento realmente eram usados para a exclusão do indivíduo do convívio social e até como "antecâmara da morte", encontra-se no caso de duas "loucas", Elisa e Maria, que por estarem infectadas com varíola em 1901, foram recolhidas à Cadeia Pública, pois o Hospital de Isolamento não possuía vaga para as mesmas.<sup>49</sup>

Em 1896, ocorreu uma nova reforma na legislação sanitária com as ferrovias sendo incluídas nas medidas profiláticas da febre amarela, através da instalação de três desinfetórios nas estações ferroviárias de Santos, Campinas e São João Batista do Ribeirão Claro, em direta relação com o transporte de imigrantes efetuados pelas estradas de ferro. A razão dessa medida encontrava-se na "assustadora" possibilidade de se obstar o processo produtivo, tanto nas cidades quanto no campo.

Nesse contexto, desde 1889 cogitou-se nas companhias ferroviárias o emprego de "auxílios" às esposas dos trabalhadores que sucumbiram enquanto exerciam suas

---

<sup>46</sup> TELAROLLI Jr., Rodolpho. op. cit., pp. 153-154.

<sup>47</sup> TROPMAIR, Helmut. *Aspectos Históricos e geográficos de Rio Claro*. Rio Claro: Arquivo do Município, 1993, pg. 13.

<sup>48</sup> AHRCOAP - Caixa 24, pasta 1.

<sup>49</sup> AHRCOAP - Requerimento do delegado de polícia a Câmara Municipal de Rio Claro. Caixa 36, pasta 55. Esse requerimento solicitava a Câmara dinheiro para compra de roupas para as mesmas, já que suas roupas encontravam-se com "emanações delecterias".

atividades, cujo objetivo era conter a grande debandada de trabalhadores dos seus postos de trabalho; em Campinas, por exemplo, cerca de 90 ferroviários morreram durante a epidemia de 1889. Em Limeira, durante a epidemia de 1896, a Cia. Paulista chegou, inclusive, a aumentar os salários dos trabalhadores com o intuito de mantê-los no trabalho nos períodos epidêmicos.<sup>50</sup>

O problema central, como apontamos, que levaram tanto o governo como as empresas (no caso as companhias ferroviárias) a "lutarem" contra a propagação da doença, residia na preocupação das epidemias obstarem o processo produtivo, mas a luta contra a propagação das doenças de certa forma atingia a todos.

Nesse sentido, por ocasião do falecimento de algum doente o mesmo deveria ser enterrado imediatamente, pois se assim não o fosse poderia propagar a doença. Para termos uma noção exata do medo que despertava, basta atentarmos para o fato de que em 1889, um enterro realizado durante o dia em São João Batista do Ribeirão Claro custava cerca de 14\$000 e o enterro no período noturno cerca de 20\$000.<sup>51</sup> Em 1896, durante uma das maiores epidemias de febre amarela na cidade, os enterros durante a noite foram fato comum e, caso ocorresse algum falecimento imediatamente o coveiro era chamado para realizar o enterro, não importando o horário, como demonstra o requerimento do coveiro José Farias dos Santos à Câmara Municipal, no qual solicitava o pagamento de uma gratificação pelos "*serviços prestados na ocasião da epidemia, sendo 18 noites q foi ao Cemiterio faser enterros*"; a Câmara pagou pelos seus serviços noturnos 9\$000 como gratificação, em 3 de junho de 1896.<sup>52</sup>

Por volta de 1898, a epidemia de febre amarela parece não mais preocupar as autoridades sanitárias de São João Batista do Ribeirão Claro nem sua população, pois a cidade encontrava-se com o estado de saúde geral já normalizada. Ao contrário de São Carlos, que nesse mesmo momento sofria com uma epidemia.<sup>53</sup>

A melhora no estado de saúde da população em geral, pelo menos no período que ocupamos, liga-se tanto aos meios utilizados no combate às possíveis doenças

<sup>50</sup> TELAROLLI Jr., Rodolpho op. cit., pg. 43. No caso da epidemia da gripe espanhola em 1918, os trabalhadores da Cia. Paulista também receberam gratificações por terem trabalhado nos momentos mais críticos da epidemia ou então receberam incentivos especiais, como por exemplo Francisco Alves que durante a epidemia foi escalado para visitar os empregados doentes. Por esse motivo foi contemplado com 30 dias de ausência ao trabalho com recebimento integral dos vencimentos. MFJ - Fé de Offício dos trabalhadores da Cia. Paulista de Estrada de Ferro.

<sup>51</sup> AHRCOAP - Caixa 24, pasta 1.

<sup>52</sup> AHRCOAP - Caixa 13, pasta s/nº.

<sup>53</sup> MHPABV - Jornal "Diário do Rio Claro." 23 de março de 1898. Rio Claro, Anno XII, pg. 02.

quanto às obras de saneamento realizadas na última década do século XIX e início do XX. Mesmo assim, surgiram na cidade a partir de então várias casas de saúde particulares, como em 1900, a casa de repouso "Estabelecimento Therapeutico Natural - Sanatorio Rio Claro", clínica que tratava seus pacientes a partir do uso de águas e massagens; em 1906, o sanatório estava nas mãos do dr. Wilherm Gronau, oferecendo tratamento através da "luz, pela agoa, dieta, massagens, gynnastica, magnetismo e sugestão."<sup>54</sup>

Em 1905, Pedro Stein Junior, Antonio Witzel, Joaquim Correia Ribeiro, Domingos Padula e João Portz, criaram uma sociedade de Amparo aos Lazaros. Iniciada no Hotel Stein, a sociedade obteve doações de diversas pessoas, inaugurando suas instalações somente em 1909, em terreno doado pela Câmara em 1906. Cabe ressaltarmos que, nesta instituição, encontramos tanto descendentes de alemães e italianos quanto brasileiros, cuja união dera início à nova entidade de saúde.<sup>55</sup>

#### A CIDADE MUDANDO SUA FACE: LUZ ELÉTRICA, SERVIÇOS DE ÁGUA E DENOMINAÇÃO DAS RUAS

Em 23 de julho de 1883, os Jornais da Província noticiaram com grande alarde a instalação da iluminação elétrica na cidade de Campos, no Rio de Janeiro, empreendimento realizado pela firma Real & Portella. O empreendimento enquadrava-se num dos pilares para a nascente "indústria" que começava a despontar.<sup>56</sup>

Foi quando, em meio às notícias do empreendimento naquela cidade que a possibilidade de dotar São João Batista do Ribeirão Claro de igual benefício encontrou eco na cidade, vindo a somar-se com outra discussão presente no momento: o abastecimento de água.

Em São João Batista do Ribeirão Claro, a iluminação era realizada por lampiões de querosene colocados nas principais esquinas do centro. Até então, já havia ocorrido várias tentativas de iluminar a cidade, como a ocorrida "em novembro de 1879, mercê

---

<sup>54</sup> MAZZIOTTI, Nicollino. "Considerações sobre o processo evolutivo da saúde." PENTEADO, Oscar de A.; et. all. op. cit., 1978, pg. 140.

<sup>55</sup> FERRAZ, Romeu J. op. cit., pp.88-89.

<sup>56</sup> MAURO, José Eduardo Marques (coord.); et. all. *S/A Central Elétrica Rio Claro*. São Paulo: CESP/IEB, 1986, pg. 05.

de ingentes esforços de prestantes cidadãos da época, inaugurou-se a iluminação a gaz globo, que não durou muito tempo."<sup>57</sup>

Com a divulgação do empreendimento na cidade carioca a Câmara Municipal da cidade voltou a destacar o assunto, que culminou na solicitação à firma Real & Portella e, posteriormente, na segunda proposta e no contrato para a instalação de seus serviços:

*“Propostas*

*De Real & Portella, propondo-a contractar com esta Camara a iluminação electrica (...) de systema Weston desta cidade, collocando dez ou mais focos de lampiões, igual a 2000 vellas cada uma, sobre postes de dez metros de alto, nos pontos marcados pela mesma Camara, funcionando todas as noites quando não houver luar, pela quantia de sete contos e trinta mil reis annuaes, por cada foco (...) pagamento em prestações annuaes.*

*Este contracto durara por um espaço de trinta annos, com o direito exclusivo da iluminação electrica das casas particulares, pelos (...) de arco incandescente, dentro desta cidade, fim do qual qualquer outro proponente pelo mesmo preço, (...).*

*O sr. Candido Valle, indicou que seja aceita esta proposta. Aprovado.*<sup>58</sup>

Encarregada das obras, a firma Real & Portella inaugurou em 7 de setembro de 1885, a iluminação elétrica na cidade, de arco voltaico de 2000 velas cada uma, sobre postes de 10 metros, que deveriam funcionar todas as noites desde que não houvesse luar, entretanto, as mesmas queimaram uma a uma no dia da inauguração.<sup>59</sup>

Em 1891, depois de ter funcionado sob "trancos e barrancos" a empresa subrogou à Companhia Mechanica Industrial Rio Clareense, cujos acionistas eram

<sup>57</sup> FERRAZ, Romeu J. op. cit., pg. 79.

<sup>58</sup> AHRCOAP - Ata da Camara Municipal de Rio Claro. 17 de agosto de 1884, L. 13, p. 79.

<sup>59</sup> MAURO, José E. M. (coord.); et. all. op. cit., pg. 24.

Benedito de Freitas, Padre Cesarino, Antonio Manoel Teixeira, Julio Stern e Manoel de Siqueira Campos.<sup>60</sup>

O sistema empregado baseava-se no sistema Weston, com a eletricidade produzida por dínamos movidos pelo vapor d'água produzido em caldeiras cujo combustível era lenha, tendo sua sede localizada na atual Avenida 2 com a Rua 7, onde posteriormente se encontrava o portão principal da Skol Caracu.<sup>61</sup>

O processo de instalação da luz elétrica, que se iniciou sob malogros não se concretizou sem percalços. Envolvida em diversos fatos que partiam dos parques recursos públicos para o financiamento da obra, como aponta Baptista, ao analisar os pormenores da contratação<sup>62</sup>, até o segundo fiasco ocorrido por ocasião da inauguração da Usina Hidrelétrica, além das constantes reclamações vinculadas nos jornais sobre seu fornecimento privilegiar a grupos determinados da sociedade rioclareense, enquanto a maioria da população ainda reclamava por soluções nos seu deficiente serviço.

Em setembro de 1886, por exemplo, o Jornal "O Seculo XIX", traz em suas páginas indícios de que a luz elétrica se encontrava em funcionamento, ainda que precariamente e destinada a poucos:

*"Iluminação Publica - a nossa iluminação publica tem se conservado apagada, ultimamente, da meia noite por deante.*

*Não estranhariamos o facto se não tivessemos notado que a noite em que a Philharmonica deu a sua partida mensal, isto é, na noite de 3 do ultimo, a iluminação prolongou-se até ás 4 horas da madrugada.*

*Si o facto de deixar nos a empreza em completa escuridão da meia noite em diante acha apoio em alguma disposição do contracto celebrado com a nossa edilidade, é de suppor que a excepção de que tratamos traz augmento de despeza.*

*E assim é, por conta de quem corre esse acrescimo?*

<sup>60</sup> MAURO, José E. M. (coord.); et. all. op. cit., pg. 05.

<sup>61</sup> PENTEADO, Oscar de A. *Rio Claro: Coletânea histórica*. Rio Claro: [s.e.], 1977, pg. 106.

<sup>62</sup> Ver BAPTISTA, Maria Rosa do Belém. *Rio Claro: as pedras da cidade*. São Paulo: Dissertação de mestrado, FFLCH, USP, 1994, especialmente o tópico "Cofres falidos e progresso", onde a autora aborda a questão do financiamento e da contratação dos serviços.

*Por conta da Camara, ou da empresa?*

*Na primeira hypothese, temos uma população inteira a concorrer em proveito exclusivo da classe elevada, unica que aproveita a excepção, o que será calamitosa injustiça.*

*No segundo caso, temos também uma empresa fazendo favores a uma sociedade particular com prejuizo dos accionistas.*

*Não somos infensos à Philharmonica que incontestavelmente concorre e mui directamente para a nossa civilização.*

*Condennamos simplesmente a excepção feita, essa especie de privilegio que sempre é odiosa.<sup>163</sup>*

No mesmo mês, o jornal estampava a seguinte reclamação aos poderes públicos:

*"Provisorios? Há já oito longos mezes que inaugurou-se a luz electrica, mas os taes postes provisorios, intermediarios, ainda conservam-se aformoseando as ruas e avenidas.*

*Seria bom que a illustrissima intimasse a empresa para que retirasse aquelles pranchões que tanto incommodam os atranseuntes.<sup>164</sup>*

Em ambos os exemplos escolhidos, verificamos que o processo de consolidação do serviço e sua relação com a camada mais abastada da população era intrínseca, como também na contratação do mesmo, onde não fica claro a origem dos recursos empregados na contratação da empresa, já que segundo a indicação da Câmara de 13 de maio de 1884, a cidade "não se acha em condições de despender quantias avultadas, evidentemente superiores às forças do municipio, só com este serviço"<sup>65</sup>

Seja como for, após a venda à Cia. Mechanica e em decorrência das deficiências do empreendimento e sua limitada capacidade de produção, a Companhia Mechanica projetou a construção uma usina hidrelétrica que fosse capaz de gerar

<sup>63</sup> MHPABV - Jornal "O Século XIX". Rio Claro, 19 de setembro de 1886. Anno I, p. 04.

<sup>64</sup> MHPABV - Jornal "O século XIX." 1 de setembro de 1886. Anno I, pg. 04.

<sup>65</sup> Apud, BAPTISTA, Maria Rosa de Belém. op. cit., pg. 119.

eletricidade utilizando-se das águas dos rios Corumbataí e Ribeirão Claro. Para tanto, adquiriram os direitos sobre as águas do rio Corumbataí e mais um alqueire de terra para a instalação da planta, a abertura do canal de derivação, represa e contrataram o Major Carlos Pinho para a execução do projeto. <sup>66</sup> Devido aos poucos recursos de que dispunham, a empresa contraiu um empréstimo do Banco da República garantida pela hipoteca da usina, do canal, represa e máquinas, além da garantia de juros da Câmara Municipal. <sup>67</sup>

A Usina foi inaugurada em 15 de novembro de 1895, tendo sido construída em parte de alvenaria de pedra e argamassa de cimento, com telhas francesas e acabamento em madeira de lei e com todos os maquinários em funcionamento. No dia seguinte a sua inauguração, porém, o sistema então empregado entrou em colapso: "um curto circuito inutilizou toda a maquinaria da nova instalação, deixando Rio Claro às escuras e levando a Cia. Mecânica à falência." <sup>68</sup>

Após o malogro do dia seguinte à inauguração, a coluna "Cabriolas" do Jornal "Diário do Rio Claro" de 1898, informava que o problema da falta de sucesso no empreendimento, nesta data, já apresentava melhorias:

*"Haverá , desta vez, mão de fada amiga, que, tendo pena de todos os nossos desastres illuminatorios, ajude a nossa gente a dar a luz nesta terra?"*

*Temo que haja, ou o que será ainda pior para nós: temo que em vez da fada amiga, que desejo, continue a má fada, que levou a infeliz Mechanica a dar espalhafatosamente com os burros n'agua, presidindo todos os bons esforços rioclarenses, e acachapando-os logo que elles valiam, relamente alguma cousa!*

*No entanto, sabe-se, já está por ahi, mais ou menos publico, que esforços novos e esperançosos tentam de novo dotar esta cidade com electrica illumination, publica e particular, que não se pareá com simulacro d'ella, que ha tantos annos gasta o nosso dinheiro e a nossa*

<sup>66</sup> Apêndice 1. In: MAURO, José E. M. (coord.); et. all. op. cit., pg. 62.

<sup>67</sup> MHPABV - Jornal "Diário do Rio Claro." 09 de novembro de 1894. Anno IX, pg. 02

<sup>68</sup> PENTEADO, Oscar de A.; et. all. *Rio Claro: sesquicentenária*. Rio Claro: Museu Histórico e Pedagógico "Amador Bueno da Veiga", 1978, pg. 56.

*paciencia, e nem tenha também o espalhafatoso da liquidada  
Mechanica.*

*Ah! exclamo eu, suspirando, - que apareça, que apareça quanto antes  
o necessario auxilio dos mysteriosos poderes que á sua imperiosa  
vontade torcem todos os destinos, amparando este novo esforço em prol  
de uma realidade, de que tanto necessitamos, que do contrario, sem que  
assim se mude a sorte de nossa terra, continuaremos ás escuras e mais  
fiasqueiros ainda!"*<sup>69</sup>

Após permanecer desativada por cinco anos, a empresa foi levada a leilão em 1899, quando foi adquirida pelo Major Carlos Pinho (o mesmo que fizera os estudos para sua implantação), que tornou a vende-la ao engenheiro industrial Fernando Arens, da Casa Arens & Irmãos, de São Paulo. Em dezembro do mesmo ano, o empreendimento foi novamente vendido, desta vez à firma Theodor Wille & Cia., pela quantia de 100 contos de réis, que colocou em prática diversas reformas com a finalidade de reiniciar sua operação.

A firma Theodor Wille & Cia., firma de Hamburgo e São Paulo, tinha como principais negócios a exportação de café, importação de máquinas, financiamento de usinas hidrelétricas e numerosas fábricas, sendo esta última seu maior negócio.<sup>70</sup> A cargo da administração de Frederico Sydow, a reforma envolveu grande número de trabalhadores. O material elétrico foi fornecido pela firma alemã Siemens Halske, entre eles todo o material elétrico e dois grandes dínamos que, diga-se de passagem, despendeu um grande trabalho para transportá-los da estação ferroviária à Usina. Tendo sido reinaugurada em 1900, mas agora já sob a denominação de Central Elétrica Rio Claro.

Segundo Mauro<sup>71</sup>, o interesse da firma Theodor Wille no emprego de capital na referida empresa ligava-se ao fato de possuir na cidade importantes contatos, principalmente em decorrência do grande número de alemães que ali residia, além do fato de ser representante de uma das maiores firmas exportadoras de café. E, ainda,

<sup>69</sup> MHPABV - Jornal "Diário do Rio Claro". Rio Claro, 23 de março de 1898, Anno XII, pg. 01

<sup>70</sup> DEAN, Warren. *A industrialização de São Paulo (1880-1945)*. 2.ed., São Paulo: DIFEL, 1971, pg. 63.

<sup>71</sup> MAURO, José Eduardo Marques (coord.); et. all. op. cit., pg. 13.

Theodor Wille possuía importantes ligações financeiras com *Brasilianische Bank* e o *Deutsche Überseeisch Bank*, além de outras também importantes.<sup>72</sup>

Para a administração da Central Elétrica Rio Claro, a firma Theodor Wille & Cia. delegou amplos poderes a Egon Von Frankenberg, engenheiro ligado a Casa Arens e Irmãos, que trabalhava em Rio Claro desde o início da formação da Central Elétrica e que a gerenciou desde 1902, substituindo Julio Stern.<sup>73</sup>

Mesmo sob todos os percalços que fizeram a história da implantação da luz elétrica na localidade, o empreendimento foi definitivamente consolidado quando houve o incremento de capital estrangeiro e de tecnologia, mas isso não impediu que a historiografia vinculasse a cidade com a segunda do Brasil a instalar luz elétrica, fato, aliás, largamente engrandecido pela historiografia local, mesmo considerando todos os seus malogros e ineficiências.

Ora não é somente por causa da existência de conterrâneos alemães ali residentes que a firma Theodor Wille & Cia. demonstrou interesse pela empresa, ela também investiu em outros setores e nas mais variadas cidades. No caso de São João Batista do Ribeirão Claro, abrigando um entroncamento ferroviário e, já nesta época uma das maiores "indústrias" do momento - as Oficinas da Cia. Paulista - apresentava-se como uma promissora área a ser descortinada economicamente.

No tocante ao serviço de abastecimento de água, importante empreendimento urbano posto em prática na década de 1880, destinava-se a substituir os poços domiciliares e as nascentes que se encontravam ao longo do córrego da servidão.

Após abertura de concorrência pública, com duas propostas inscritas e a desistência de um dos proponentes, João Klainer, que porventura havia sido o escolhido, a Câmara aprovou a proposta de Gregório Gonçalves de Castro Mascarenhas, que por sinal, assemelhava-se à proposta de João Klainer, cuja proposta era realizar a "captação 400 metros acima da confluência do Córrego com a Rua Visconde do Rio Claro, dali, por meio de bombas hidráulicas e encanamentos de ferro, levar a água para 3 ou 4 reservatórios, e por fim, para uma caixa de 220.000 litros,

---

<sup>72</sup> DEAN, Warren. op. cit., 1971, pg. 63; SAES, Flávio Azevedo *Um A grande empresa de serviços públicos na economia cafeeira, 1850-1930*. São Paulo, HUCITEC, 1986, pg. 87.

<sup>73</sup> MAURO, José Eduardo Marques (coord.); et. al., op. cit., pg. 08.

UNICAMP  
BIBLIOTECA CENTRAL  
SEÇÃO CIRCULANTE

UNICAMP  
BIBLIOTECA CENTRAL  
SEÇÃO CIRCULANTE

feita de tijolos e cimento. Dessa caixa, a água seria distribuída aos diversos 'Chafarizes' da cidade e às derivações domiciliares sujeitas ao controle de 'Penhas d'água'.<sup>74</sup>

Assim, segundo o parecer da Comissão encarregada dos estudos, datado de 17 de agosto de 1884, a Câmara aprova a contratação:

*"...assim da Camara, é a Commissão de (...) que seja acceita e approvada a 2ª proposta (...), afim de ser com este assegurado o contracto para o abastecimento d'agua á esta cidade, mediante todas as garantias que a Camara julgar (...).*

*Sala das Comissões 13 de setembro de 1884.*

*Manoel P. de Siqueira Campos*

*Bento de Almeida Prado*

*Benedito Leite de Freitas Junior*

*Entrando em discussão foi aprovado.*

*O sr. Presidente pediu autorização para assignar o contracto com Gregorio Gonçalves de Castro Mascarenhas, depois de aprovado pela Camara. Concedida."*<sup>75</sup>

Em meio aos serviços, contudo, o então contratado transferiu seu contrato aos srs. Ferreira da Silva & Armbrust, que concluíram a obra, e, segundo Penteado, "foi inaugurada no dia 15 de maio de 1885, com animada festa no Largo da Matriz, onde estava localizado o principal 'Chafariz'. Naquele dia, perante enorme massa popular e todas as autoridades do município, aos acordes da banda de música, o sr. Manoel Pessoa de Siqueira Campos abriu as torneiras fazendo jorrar a água sob aclamações do povo que ali se acotovelava."<sup>76</sup>

Já o jornal "O Tempo" de 23 de julho de 1885 traz uma nota oficial, que transfere a inauguração; contradizendo Penteado:

*"Ao publico*

<sup>74</sup> PENTEADO, Oscar de A. op. cit., 1977, pg. 191.

<sup>75</sup> AHRCOAP - Ata da Camara Municipal de Rio Claro, 17 de agosto de 1884, L. 13, pg.79-91.

<sup>76</sup> PENTEADO, Oscar de A. op. cit., 1977, pp. 191-192.

*Aviso ao publico que:*

*A Comissão abaixo assignada declara que por deliberação da Ilma. Camara Municipal fica transferida para o dia 2 de agosto proximo vindouro a inauguração dos chafarizes para o abastecimento de agua potavel desta cidade.*

*Rio Claro, 22 de julho de 1885.*

*João Gaia/ José Campos/ João A. do Valle/ Benedicto Oliveira. " 77*

Porém, reclamações quanto ao efetivo funcionamento e distribuição do sistema de abastecimento de água na cidade geravam constantes reclamações por parte da população, e, ainda, diversas solicitações para a instalação de penas d'água em determinados pontos da cidade eram frequentes.<sup>78</sup>

Os serviços, segundo Penteado, por volta de 1895, se tornaram insuficientes, então a Câmara propôs ajuda à Comissão de Saneamento do Estado, que divulgou num jornal da capital a seguinte nota:

*"Canalisação d'agua, saneamento*

*Lemos n'O Estado de hontem:*

*'A comissão de saneamento, de acordo com a recommendação da secretaria da agricultura, vae providenciar para execução dos serviços urgentes necessarios para abastecer de agua as cidades de Itapira, Betlém de Descalvado, Jahú, Limeira, Pirassumunga, Rio Claro e Ribeirão Preto.' "*

E em outra notícia, no mesmo jornal:

*"É de 500:000\$000 a verba para o fornecimento do material necessario para o abastecimento de agua das localidades do interior. " 79*

<sup>77</sup> MHPABV - Jornal "O Tempo". São João do Rio Claro, 23 de julho de 1885, Anno IV, pg. 3.

<sup>78</sup> AHRCOAP - Caixa 18, pasta 29.

<sup>79</sup> MHPABV - Jornal "Diario do Rio Claro". Rio Claro, 16 de outubro de 1895, Anno X, pg. 02.

O novo abastecimento, entretanto, foi paralisado segundo notícia o Diário de 18 de junho de 1898, em carta do sr. Tenente Joaquim Augusto de Salles ao sr. Major José David sobre o decreto do governo que paralisava as obras do novo abastecimento de água.

*"O novo abastecimento d'agua*

*...Agora, resta-nos a obrigação, o dever mesmo de continuar e concluir a obra já quasi prompta.*

*Os meios mais promptos para isto conseguir, não vejo outros, no momento, senão os que possui o proprio municipio, e no orçamento deste está o remedio inffalivel para tão meritoria applicação.*

*Como sabe o amigo, a actual Camara Municipal em nada quiz concorrer pra auxiliar o plano de governo, (...) e assim negou entrar com qualquer importancia para fim tão necessario(...). Rio claro foi uma das cidades, em boa hora escolhida para ser beneficiada, mas não soube, como as outras localidades, attender ao appello de auxilio para facilitar e garantir tão grande beneficio...<sup>80</sup>*

E, novamente autorizado, em 29 de junho de 1898:

*"O dr. Secretario da agricultura auctorisou a repartição technica de aguas e exgostos do Estado a mandar prosseguir as obras de abastecimento de agua á cidade de Rio Claro, devendo aquella repartição propôr, com presteza, a nomeação do engenheiro que deve realisal-as.<sup>81</sup>*

O novo abastecimento, concluído e inaugurado em 6 de janeiro de 1900, trouxe à tona outro objetivo destinado a colocar a cidade no patamar de civilizada; a construção da rede de esgotos, "inaugurado a 6 de janeiro de 1900 pela Câmara: Cláudio Luiz da Silva Braga, Leopoldo da Rocha Junqueira, Mariano Guimarães,

<sup>80</sup> MHPABV - Jornal "Diario do Rio Claro". Rio Claro, 18 de junho de 1898, AnnoXII, pg. 01.

<sup>81</sup> MHPABV - jornal "Diario do Rio Claro". Rio Claro, 29 de junho de 1898, Anno XII, pg. 01.

Francisco Santa Cruz Negreiros, Manoel D'Avila Carneiro, Marcello Schmidt, Dr. Joaquim Teixeira das Neves Junior e Cel. Joaquim de Almeida Camargo. Resolvido o problema da água potável, voltou a Câmara sua atenção no sentido de dotar a cidade de uma rede de esgotos e acabar em definitivo com as fossas domiciliares, ruinosas à higiene e à saúde da população." <sup>82</sup> Contrataram dois engenheiros, que em setembro de 1901 inauguraram a rede de esgotos.

No mesmo rastro de mudanças, por volta de 1885 uma nova questão entrava em cena nos círculos oficiais da cidade: a alteração da denominação das ruas da cidade. Quando a localidade se encontrava na condição de freguesia, os nomes das ruas eram designados pelos próprios moradores e expressavam de forma clara suas então características.

É interessante mencionarmos que ao longo do tempo e das transformações pela qual a localidade passou, as denominações das ruas refletiam essas mudanças, em completa relação às alterações econômico-sociais. Em 1832, por exemplo, com a Sociedade do Bem Comum, como aponta Penteado, a sociedade encarregou-se de "ratificar" alguns nomes em voga e "criou outros novos"<sup>83</sup>, como é possível visualizarmos nas plantas constantes desse trabalho que traz tanto a denominação por nomes quanto sua posterior denominação, por números.

As diversas legislações Municipais também apresentavam constantemente propostas de alterações de nomes. De 1845 a 1870, percebemos uma proporção maior de nomes vinculados aos santos da Igreja católica, tanto como alterações quanto na abertura de novas ruas, como Ruas São Benedito, São José, São João, São Joaquim, Santa Cruz, mas também Rua Formosa, da Quitanda, do Hospital e Boa Morte.

Já no período de 1871 a 1881, passavam a predominar nomes de figuras históricas, tanto locais quanto nacionais como rua Dr. César, Dr. José Elias, Visconde do Rio Claro, Tiradentes, Pedro Ivo, Paissandu, Itororó, Riachuelo, General Osório e Regente Feijó.

Em ambos os casos, portanto, percebemos os reflexos das transformações que ocorriam em todos os níveis em completa relação com a racionalização e o progresso que almejavam. Em outras palavras, até 1870 como os nomes de santos marcavam de

---

<sup>82</sup> PENTEADO, Oscar de A. op. cit., 1977, pg. 193.

<sup>83</sup> PENTEADO, Oscar de A.; et. all. op. cit., 1978, pg. 39.

forma mais acentuada o cotidiano da população e isto nada mais era do que o reflexo da Igreja estar atrelada ao Estado e ser a religião oficial, em meio à crescente chegada de protestantes, luteranos, principalmente com a chegada de alemães à cidade.

Já período subsequente, temos em nível político, a emergência do Partido Republicano e toda uma discussão que crescia no tocante à Monarquia e as questões econômicas devido à Guerra do Paraguai, ao passo que aumentavam nas cidades e nas senzalas o questionamento da legitimidade do escravismo. Assim, aparentemente, os nomes das ruas passavam a indicar personagens vinculados às diversas lutas históricas, mas ainda com largas influências monarquistas.

Mas em 1885, sob os diversos fatores que faziam de São João Batista do Ribeirão Claro uma cidade em rápido processo de urbanização, com expansão demográfica, aparecimento de pequenas "indústrias" e, não menos importante, vivenciando grande influência européia - com os imigrantes ali estabelecidos e "anteados" nas principais cidades do Brasil e do mundo - que a Câmara indica uma nova alteração na denominação das ruas da cidade, respaldada por um discurso pautado na "modernidade" e no "progresso".

*“Indicação*

*Indico a Camara, para facilitar o conhecimento das ruas e evitando ao mesmo tempo a confusão dos nomes proprios e vulgares, com que são de ordinario designadas qui se adopta o systema simples e racional, uzado em muitas cidades dos Estados Unidos da America do Norte, de numeração das ruas; tomando-se por ponto de partida a Estação de Estrada de Ferro Paulista.*

*Todas as ruas verticais ao ponto indicado se denominarão avenidas; e terão numeros impares, as que ficarem ao lado esquerdo da do Commercio; e pares as que ficarem á direita. As transversais serão numeradas, em ordem em que se acharem a partir do mesmo ponto, com a denominação de Rua nº ... O mesmo systema se adoptará em relação aos largos e praças.*

*Sala das Sessões da Camara, 20 de Dezembro de 1885.*

Na indicação do vice-presidente da Câmara, o dr. Manoel Pessoa Siqueira Campos, podemos notar a preocupação com a imagem que a cidade transmitia, "evitando a confusão dos nomes próprios e vulgares...", demonstrando, dessa forma, que reformas aprovadas tinham como objetivo aparelhar a cidade de uma "modernidade" já implantada em várias cidades dos Estados Unidos. Além do fato da ferrovia servir como ponto de irradiação para a nova reconfiguração do espaço urbano.

O curioso é que na ata da Câmara do mesmo dia aparece uma proposta em nome de Francisco Ferreira de Moraes solicitando a realização das placas de identificação das ruas da cidade, antes mesmo do projeto de alteração ser aprovado. E não por coincidência, esse mesmo proponente foi quem firmou contrato com a Câmara, em 28 de janeiro de 1886, para os serviços de confecção e emplacamento das ruas, ao preço 2 mil réis cada uma, sendo que as mesmas deveriam constar 5ª. Avenida, Rua 10 e ser no tamanho de 36 x 12 cm e nunca inferior a 17 x 12 cm, além de ter sempre em estoque placas para futuras ruas.<sup>85</sup>

Manoel Pessoa Siqueira Campos, o proponente da mudança, era pernambucano, formado em Direito e por volta de 1878 foi nomeado juiz municipal na cidade, mas logo voltou a se dedicar às atividades de advogado, deixando o cargo para o qual foi nomeado. Ao contrário do que afirma Penteado, Siqueira Campos era republicano, ocupando o cargo de vereador por dois mandatos, de 1883 a 1890; participou ativamente das movimentações ocorridas na cidade contra o governo de Deodoro e Américo Brasiliense em 1891, que abordaremos adiante; participou ainda, da inauguração do matadouro, da Santa Casa e do abastecimento de água.

Na legislatura em que foi aprovada sua indicação, cabe destacar que dos nove componentes, cinco com certeza eram republicanos, outros dois provavelmente eram parentes de republicanos e outros dois não conseguimos identificá-los com nenhuma corrente ideológica ou partidária. Tal mapeamento nos leva a crer que a possível razão

---

<sup>84</sup>AHRCOAP - Ata da Camara Municipal de Rio Claro, 20 de dezembro de 1885, L.13, pp.168-169; PENTEADO, Oscar de A. "Numeração das nossas ruas". In: *Boletim semestral do Arquivo Público e Histórico do Município de Rio Claro*. Rio Claro: Arquivo do Estado de São Paulo, vol. 5, n.º 1, 1986, pg. 16.

<sup>85</sup>AHRCOAP - Ata da Camara Municipal de Rio Claro, 28 de janeiro de 1886, L. 13, pp. 176-177.

para a mudança na denominação das ruas talvez estivesse na tentativa de alterar por completo algo estabelecido com o intuito de marcar uma radical mudança.

Metaforicamente, neste período as idéias republicanas e abolicionistas estavam no seu ápice, fato, aliás, que corresponde diretamente com os ideais modernizadores de ruptura com o passado monarquista, escravista, rural e rústico, completamente oposto à idéia de *civilité*.

## A VIDA NA CIDADE INTERMEDIÁRIA

O viver na cidade intermediária de São João Batista do Ribeirão Claro significava estar numa cidade que gradativamente se inseria e se consolidava no que podemos chamar de uma rede de cidades do interior de São Paulo, seja no aspecto sócio-cultural seja no aspecto econômico.

No âmbito cultural, as *soirées* ainda sobreviviam, mas como dito anteriormente, circunscritas à elite rioclarense, freqüentemente surgiam e desapareciam sociedades ligadas ou à música, ou à figura feminina, etc. Em 1898 através de um comunicado no jornal, a Sociedade Democratica Familiar informava aos seus sócios a realização do encontro mensal, que seria aberto com um concerto, assinado pelo secretário Alberto Grauner, provavelmente um descendente de alemães.

O Teatro São João, em atividade desde 1864 e com suas atividades largamente comentadas pelos jornais, como já demonstramos, em 1888 foi reinaugurado após passar por reformas, mudando inclusive seu nome para Teatro Phenix. Daí por diante, novamente os jornais traziam constantemente notícias sobre os espetáculos e, nos dias seguintes, os comentários enaltecendo tanto dos freqüentadores quanto das obras apresentadas.

*"...tem scenas felizes, cheias de espirito e que agradam muito ás platéas avidas das boas pilherias, das (...) meias tintas e da sensação.*

*Esta bem vestida e tem scenarios magnificos até, dos representando a estrada de ferro Central do Brazil, em São Paulo, café java, etc.*

*E o que mais, tem excellente numero de musica.*

*Bem representada, como foi, a bella revista satifez plenamente á enorme concorrência de espectadores que, aquella noute encheram, a transbordar, o nosso Phenix."*

Enquanto na mesma página do jornal, os comentários da apresentação de dois dias antes ainda figurava como importante acontecimento.<sup>86</sup>

Na edição de 6 de março de 1894, uma apresentação anunciada pelo jornal lembra aos leitores que será reapresentada uma peça chamada 'A revolta!', mas o interessante é que, segundo o jornal, nela se inclui "um importante acto, com scenas da grande batalha de 9 do passado mez, em Nictheroy, onde foram cobertos com louros da victoria os bravos defensores da legalidade. Não fica, amanhã logar vazio no Phenix, é o que é." As mesmas referências aos espetáculos do Teatro seguem-se nas edições posteriores e, aparentemente, de modo muito mais intenso do que antes.

Por mais que estes acontecimentos envolvessem a cidade como um todo ou, no limite, simplesmente punham a população em contato com o que se passava, na vida social e cultural da maioria dos rioclarenses não se incluía a frequência aos salões da Philharmonica ou às peças de teatro no Phenix; somente nos casos em que envolviam manifestações políticas e inaugurações de monumentos que a massa da população participava, mas como meros espectadores de um espetáculo maior.

Ao mesmo tempo, porém, com a ampliação de agremiações, bandas, e conjuntos teatrais, muitas vezes ligados aos imigrantes, as apresentações artísticas no jardim público da cidade tornaram-se mais constantes, conquistando espaço antes majoritariamente das festas religiosas e de certa forma promovendo a ocupação das ruas, como também acontecia quando por ali passavam companhias circenses ou de cavalinhos de pau. Em 13 de agosto de 1899, por exemplo, a Câmara pagava a Ricardo Picelli 40\$000, por uma apresentação da Banda Musical no Jardim Público.<sup>87</sup>

No início do século XX, comumente as companhias circenses armavam seus toldos em três lugares específicos, num terreno localizado à Avenida 1 com as Ruas 4 e 5, onde atualmente há um prédio residencial ou, à Avenida 5 com as Ruas 4 e 5, em

<sup>86</sup> MHPABV - Jornal "Diario do Rio Claro". 11 de julho de 1893. Anno VII, pg. 02.

<sup>87</sup> AHRCOAP - Caixa 29, pasta 17. Em 30 de abril de 1899 a Câmara pagou a Vicente Gasbarro a quantia 40\$000 pela apresentação da banda Musical Sociedade Carlos Gomes no jardim público, por ocasião da inauguração do retrato de Campos Salles na praça. AHRCOAP - Caixa 36, pasta 52.

frente à sede da Philarmonica, onde atualmente se encontra uma loja de departamentos, ou ainda, à rua 3 com as Avenidas 10 e 12, onde hoje figuram estabelecimentos comerciais. Já os circos de cavalinhos costumavam se instalar nas praças públicas da Boa Morte, do São Benedito e da Praça da Liberdade.

De acordo com Penteado, em 20 de setembro de 1901, Ismael & Vaz requereram alvará para a instalação do circo de cavalinhos do qual eram proprietários. Geralmente eram movidos a braço ou a tração animal, porém, este "apresentava uma grande novidade: os seus cavalinhos moviam-se sincronizadamente por conjugação de engrenagens, acionadas por vapor d'água produzido em caldeira ao lado (semelhante a uma locomotiva)", sendo que o combustível provinha da lenha; era um Vapor Lingwood. Prosseguindo na descrição do fato, continua o autor, "...a inauguração, em setembro de 1901, foi um sucesso: crianças, jovens e idosos acotovelavam-se para montar os cavalinhos do novo e extraordinário divertimento instalado na Praça da Liberdade."<sup>88</sup>

Como atividade cultural capaz de ampliar a participação da população como um todo, isto é, *massificar* seu acesso, somente ocorreu com a apresentação em 26 de outubro de 1901, no Teatro Phenix, da primeira sessão do cinematógrafo na cidade, realizada por Eduardo Chinelli.<sup>89</sup> Foi um sucesso de público e rendeu comentários por muito tempo, principalmente por parte dos italianos residentes na cidade, que puderam "vislumbrar a Corte Real de sua pátria". Depois dele, outros cinematógrafos foram inaugurados na cidade, um em 1905, o Íris, localizado na Avenida 1 entre as Ruas 4 e 5, onde atualmente encontra-se um estabelecimento bancário.

O Íris possuía ampla platéia e atrás dela situavam-se as galerias juntamente com a máquina projetora, movida à mão, o que gerava uma imagem bastante tremida e descontínua, mesmo assim suas apresentações eram sempre muito concorridas.

É interessante destacarmos que com o passar dos anos, mais ou menos em 1910, o Teatro Phenix deixou de apresentar peças teatrais se dedicando somente às projeções cinematográficas até fechar suas portas em 1939, o que demonstra sobremaneira a massificação desse meio cultural em detrimento do teatro, mais

---

<sup>88</sup> PENTEADO, Oscar de A. "Dos cavalinhos de pau às casas de cinema". In: *Arquivo Rio Claro*. Rio Claro: Arquivo Histórico de Rio Claro, vol. 2, jul. de 1983, pp. 30-33.

<sup>89</sup> AHRCOAP - Caixa 36, pasta 52.

elitizado. Mesmo assim, isso não impediu que em 1914 surgisse ali outro teatro, o Teatro Variedades, localizado à Avenida 1 com as Ruas 6 e 7; hoje sede da Igreja Universal e completamente deteriorado arquitetonicamente.

As festividades que envolviam fatos políticos foram constantes na cidade. Tais festejos, por sua vez, representavam nada menos do que a pretensão perseguida há tempos de levar a cidade à modernidade; nestes termos os vários empreendimentos de infra-estrutura urbana, instituições de lazer, monumentos, praças e *boulevares* se enquadravam como espaços tipicamente civilizados, burgueses, em oposição ao rural e ao rústico.<sup>90</sup>

A partir daí que se justificavam as manifestações, os festejos e as inaugurações que tiveram curso na cidade na última década do século XIX, com a intensa promoção do Partido Republicano Rioclarense fundado em 1872.

Logo após receber oficialmente o comunicado da instauração da República em 1889, a Câmara Municipal enviou a São Paulo mensagem de solidariedade e apoio e, rapidamente, tratou de reorganizar o novo Diretório Político do Partido Republicano, cujos objetivos ligavam-se ao momento em que o novo regime emergia; o diretório foi composto por dr. Alfredo Ellis, Diogo Eugenio Salles, dr. Bento de Almeida Prado e Sérgio Gurjão Cotrim.<sup>91</sup>

Imediatamente, o novo diretório tratou de organizar uma solenidade em homenagem à República, programando o dia 15 de dezembro de 1889, o trigésimo dia após a proclamação para realizar o ato em que seria plantada na Praça da Matriz, uma árvore que simbolizaria a 'Liberdade'. No mesmo dia, a Praça da Matriz, como era conhecida, passou a denominar-se Praça da Liberdade, como ainda é atualmente.

As cerimônias iniciaram-se no dia 14 com os trens trazendo pessoas ilustres das cidades vizinhas afim de participarem das comemorações. Ao desembarcarem na estação, deparavam-se com a banda musical campineira que executava a *Marselhesa*. Em seguida, ao descer pela Avenida 1, deparavam-se com as casas e ruas sendo adornadas para o evento. Neste dia, o pavilhão nacional, que fora encomendado no Rio de Janeiro por Fileto Pereira, foi abençoado pelo Cônego Flaminio, já que o vigário da

---

<sup>90</sup> Recibos referentes aos gastos com festividades desse caráter são constantes nas pastas analisadas. AHRCOAP - Caixa 29, pasta 17; Caixa 21, pasta 5; Caixa 36, pasta 52; Caixa 36, pasta 53.

<sup>91</sup> PENTEADO, Oscar de A. op. cit., 1977, pp 109-116.

paróquia se recusou a benzê-la por ser contra o novo regime. No mesmo dia seguiu-se um baile no palacete da Sociedade Philarmonica, sempre envoltos a acalorados discursos.

No dia 15, as comemorações iniciaram-se já cedo, mas no decorrer da tarde, com a contínua chegada de trens trazendo visitantes "ilustres" para o ato, que a comemoração adquiriu ares maiores, percorreram as ruas do centro da cidade com estandartes e ao som de banda, faziam discursos inflamados e, somente às 17 horas deixaram o Teatro e se dirigiram a Casa da Câmara onde, em frente, na Praça da Matriz, aconteceria o plantio da árvore da liberdade, uma conífera da família das "cunninghaneas" de subordem das sequóias, cuja vida e porte são de grande duração; ainda hoje a mesma encontra-se na Praça da Liberdade. Novamente discursos e foguetes figuraram no cerimonial, além da *Marsehesa*. Logo em seguida ocorreu uma concorrida apresentação teatral no Phenix.<sup>92</sup>

Questões políticas ligadas à República que engatinhava, ainda continuariam a interferir na vida da cidade de forma a atingir toda a população. Por ocasião da luta contra o governo de Deodoro, em 1891, e toda a movimentação para o restabelecimento dos interesses dos cafeicultores, o PRP organizou a contra-revolução que acabou se estendendo à diversas cidades do interior. Em Campinas, Francisco Glycerio encabeçou o movimento, em Piracicaba os Moraes Barros, já em São João Batista do Ribeirão Claro foi destacado o então deputado Alfredo Ellis para comandar a operação.

Alfredo Ellis, um dos chefes do Partido Republicano Paulista e também do Partido Republicano Histórico da cidade, possuía fazenda na região da estação de Oliveiras, era casado com a filha do Barão de Itaquerí que por sua vez era sobrinha de um dos cabeças da facção monarquista da cidade, o Visconde do Rio Claro, com quem tinha grandes divergências políticas. Em São João Batista do Ribeirão Claro, onde já havia forte representatividade republicana, chegou a angariar a massa da população em discursos inflamantes em prol da República.<sup>93</sup>

A cidade foi guarnecida por forte contingente da polícia estadual, comandada pelo Tenente Batista Luz, pelo lado do governo de Américo Brasiliense, mas devido à

<sup>92</sup> FERRAZ, Romeu J. op. cit., pp. 56-60.

<sup>93</sup> PENTEADO, Oscar de A. op. cit., 1982, pp. 43-44.

superioridade numérica do batalhão de Alfredo Ellis, que já havia deposto todas as autoridades municipais, deixando-os como reféns e controlado a estação e a via férrea, o batalhão de Luz acabou por render-se no dia 13 de dezembro de 1891, mesmo dia em que Américo Brasiliense abandonava o cargo em São Paulo, mas isso não impediu que o escritório de Alfredo Ellis, na capital, fosse bombardeado, culminado na morte de um de seus funcionários. Já no Rio de Janeiro, a oposição encabeçada por Floriano Peixoto e Custódio de Mello dão o golpe final em 23 de dezembro de 1891, ameaçando bombardear a cidade caso Deodoro não renunciasse, através dos encouraçados e torpedeiros ancorados na Baía da Guanabara.

Um ano depois das movimentações o diretório republicano de São João Batista do Ribeirão Claro promoveu a elevação de um monumento para lembrar o ocorrido. Ergueu-se na Praça da Liberdade à frente da árvore que simbolizava a República um obelisco com os seguintes dizeres: "Foi neste lugar que a 13 de dezembro de 1891, os republicanos rioclarenses arriscaram suas vidas para restabelecer a Constituição da República violada a 3 de novembro de 1891."

O batalhão de Alfredo Ellis, no entanto, não se dissolveu e continuou interferindo na cidade de forma direta ao realizar operações de treinamento de guerra em pleno centro da cidade, como a ocorrida em julho de 1893:

*"Exercício*

*Na tarde de ante-hontem o batalhão patriotico Alfredo Ellis fez exercicio de fogo no Largo da Liberdade.*

*Depois de estender em linha de ateradores e outras evoluções, simulou um ataque, para tomal-o, no seu proprio quartel, que era definido bizarramente por uma companhia do mesmo batalhão, commandada pelo seu commandante, tenenete-coronel Costa Pinho.(...)*

*Foi extraordinário o numero de curiosos que assistiram ao bello exercicio."*<sup>94</sup>

---

<sup>94</sup> MHPABV - Jornal "Diario do Rio Claro". 11 de julho de 1893. Anno VII, pg. 02.

Não somente nos treinamentos para possíveis conflitos que o batalhão continuou interferindo na cidade. No início de março de 1894, o diretório municipal conclama aos "cidadãos patrióticos" que ajudem, com dinheiro ou com doações, na compra de um determinado número de cavalos para a corporação.

*"Aos republicanos patriotas*

*Os abaixo assignados pedem aos bons republicanos coadjuvaremos na angariação de cavallos para serem offerecidos em nome do partido republicano rio-clarense aos corpos de voluntarios defensores do territorio paulista.*

*Aquelles que não puderem concorrer offerecendo um ou mais cavallos, poderão assignar qualquer quantia para a compra d'elles, na lista que se acham um mão do sr. capitão Conrado Hucke.*

*Contamos com o apoio de todos os patriotas para conseguirmos o almejado fim que será uma prova do nosso amor á Patria e a Republica.*

*Rio claro, 9 de março de 1894.*

*Diogo Eugenio de Salles*

*Marcello Schimidt."*<sup>95</sup>

Sugestivamente, na edição do dia 15 de março, um anúncio oferece 12 cavalos à venda, e nada mais oportunista do que a oferta acompanhar a procura ou, a quase procura, pois o diretório solicitava doações. Se a oferta possuía ou não cunho político, não sabemos; mas se realmente a intenção era política, não deixa de ser interessante a maneira usada para demonstrar que nem todos estavam do mesmo lado ou, concordavam com o que se passava na cidade. Agora, se a intenção era puramente comercial, também não podemos deixar de ressaltar o oportunismo de seu vendedor em anunciar num momento em que apareciam prováveis compradores.

<sup>95</sup>MHPABV - Jornal "Diario do Rio Claro". 11 de março de 1894, Anno VII, pg. 02.

Neste sentido, os jornais cumpriam sobremaneira a função de principal meio de comunicação da cidade, da mesma forma que exaltavam os acontecimentos da cidade. Nas edições posteriores foram vinculadas as doações realizadas para a compra dos referidos cavalos e mais tarde as honras ao batalhão em nome do Presidente da República:

*"Batalhão Alfredo Ellis*

*Por decreto de 9 de corrente o benemerito governo da República concedeu as honras do exercito a toda a officialidade do batalhão patriotico Alfredo Ellis, organizado nesta cidade, em defeza da patria.*

*A todos os bons rapazes, ás nossas felicitações"*<sup>96</sup>

Após toda a movimentação contra Deodoro e Américo Brasiliense e a manutenção do Batalhão, em 1895 divergências políticas levaram monarquistas e republicanos dissidentes, encabeçados por Estevam Cardozo de Negreiros e Eugenio de Mello a fundar um partido chamado União Municipal, cuja pauta não era contrária ao regime republicano, mas claramente contrária à situação política local, nas mãos do Partido Republicano Rioclarense, mas a União Municipal teve seu fim em 1898.

Logo após, em oposição ao Partido Republicano Rioclarense, era fundado o Partido Republicano Histórico, cuja liderança cabia a Joaquim Salles, irmão de Campos Salles. Estavam colocados, desta forma, os dois grupos que se debateriam ao longo dos próximos anos em diversas lutas políticas na cidade, ora com o grupo Sallista no poder ora com o Histórico.

O caso da abolição dos escravos na cidade antes do 13 de maio de 1888, também configura-se como um espetáculo realizado pelas elites e para si próprias. Como mencionamos acima, muitos dos espetáculos criados na cidade colocavam a população como mero espectadores e no caso desse acontecimento específico não foi diferente.

---

<sup>96</sup> MHPABV - Jornal "Diario do Rio Claro". 11 de novembro de 1894, Anno IX, pg. 02.

Em meio à crescente mobilização nas grandes cidades para a supressão desse sistema de trabalho, juntamente com as crescentes resistências que tomavam conta das senzalas, em 21 de fevereiro de 1887, indica o presidente da Câmara, Barão de Grão Mogol:

*"atendendo a marcha progressiva da emancipação do elemento servil e a sua substituição pelo braço livre, que entre nós já não é uma utopia; Indico: que a Camara promova a criação de um 'livro de ouro' para concorrer com os seus irmãos no desenvolvimento da santa e humanitaria ideia da libertação dos escravizados do municipio, porque assim, mais depressa tocaremos ao fim almejado pelos corações e almas que se compadecem da parte infeliz que jaz sob o mais duro dos jugos - a escravidão."*<sup>97</sup>

Esta indicação, de acordo com alguns autores, teve como resultado o crescimento, na cidade, da idéia abolicionista, até que a Câmara Municipal,

*"solicitou aos Fazendeiros a liberdade aos negros e designou o dia 5 de fevereiro para o magno feito. Cumpriu-se. Em 5 de fevereiro de 1888, Rio Claro, o primeiro lugar, libertava os seus escravos! Hosannas! A instituição criminosa tinha o seu epílogo nas terras de São João."*<sup>98</sup>

Independente de ter havido ou não a solicitação, que não constam nas atas da Câmara, é interessante ressaltar que Ferraz faz menção ao ato e descreve a publicação do Diário do Rio Claro, de 5 de fevereiro de 1888, que aborda as festividades que ocorreram em virtude do acontecimento, infelizmente esta edição do jornal se perdeu e a descrição que segue se baseia justamente em Ferraz, que cita-o na íntegra:

<sup>97</sup> PENTEADO, Oscar de A.; et. all. op. cit., 1978, pg. 65.

<sup>98</sup> FERRAZ, Romeu J. op. cit. pg. 54. Grifo nosso. No entanto, vale ressaltarmos que as atas da Câmara Municipal não apresentam em momento algum qualquer referência quanto à solicitação acima.

"Como anunciado, realizaram-se ante-hontem os festejos em regosijo da libertação dos escravos do municipio desta cidade. O largo do Theatro São João, local principal das festas, achava-se esplendidamente preparado com arcos triumphaes ás entradas, arcos de folhas e flores, bambús, bandeiras, galhardetes, etc. Ao centro do largo elevava-se bastante alta a tribuna popular, enfrentando com o magnifico coreto construido naquelle largo e que foi occupado pela banda de musica da sociedade '6 de maio', construiu-se outro coreto onde tocou durante a tarde a banda de musica italiana 'Humberto I'. Muitas casas da cidade achavam-se embadeiradas, salientando-se, dentre ellas, as da rua nº 4, na parte comprehendida entre as avenidas 6 e 10, onde tambem existiam arcos e ramagens, festões e galhardetes, estando arvorada na casa do sr. João Vitzel uma bellissima bandeira branca, com a seguinte inscripção: - *Salve, salve ó santa liberdade!* Desde ás 3 horas da tarde que o povo affluia em massa para o largo do theatro, donde continuamente subiam ao ar innumerous foguetes. Ás 4 e meia horas, mais ou menos, chegou o trem especial da visinha cidade de Limeira, trazendo os enthusiasts abolicionistas dalli e uma excellente banda de musica. Ás 6 horas subiu á tribuna, acompanhado pelos srs. Claudio Braga, Lucas do Prado, capitão Francisco da Costa Pinho, e sr. José David Teixeira o exmo. Barão de Grão Mogol, presidente da municipalidade que, em enthusiastico discurso, *declarou livre o municipio desta cidade*, saudando o povo e a liberdade. (...) O exmo. Barão de Grão Mogol fallou em ultimo logar sendo já bastante noute. Terminados no largo do Theatro, os festejos desceu o povo acompanhado de duas bandas de musica pela avenida nº 1 saudando em sua residencia, o redactor desta folha, ('Diario') que mereceu do exmo. Barão do Grão Mogol uma brilhante saudação. (...) Continuando a manifestação foi saudada, em casa de sua residencia, o principal promotor dos festejos sr. capitão Francisco da Costa Pinho, fallando tambem pelos manifestantes foi o honrado sr. ex-delegado de policia Claudio Luiz da Silva Braga, que agradeceu commovido o applaudidissimo discurso com que o saudou,

em nome dos abolicionistas de Limeira, o sr. Theophilo de Oliveira. O largo do Theatro e muitas casas da cidade estiveram brilhantemente iluminadas. À noute, a companhia lyrica do sr. Milone cantou, no São João, em recital de grande gala, estando o Theatro exteriormente adornado, a sentimental opera de Verdi: *A Traviata*. no intervallo do 3º para o 4º acto, saudou a companhia, em nome dos Rio-clarenses, levantando vivas ao sr. Rastelli, aos srs. Garbini e Ravagli (actores) e a toda *troupe*, o sr. Arthur de Oliveira. Terminado esta noticia folgamos em declarar que a paz não foi alterada, realisando-se tudo na melhor ordem possivel." <sup>99</sup>

O artigo enfoca o fato da "libertação", entretanto, sua ênfase maior reside na descrição das festividades e das personalidades que se destacaram; ressaltamos que, em momento algum, há referências à presença dos supostos "libertos". A festa era destinada às elites que compunham o núcleo do poder estabelecido, e não aos escravos, motivo de toda a suntuosidade.

O fato de a historiografia local glorificar a data como a "primeira cidade a libertar seus escravos", **não** encontra fundamento, pois, como já enfatizamos, até o momento final do escravismo existiam escravos trabalhando lado a lado com trabalhadores livres. Além do fato de que a Câmara não possuía poderes para deliberar a respeito da abolição do sistema; não é em vão que a indicação do presidente da municipalidade "*solicita a libertação dos escravos aos fazendeiros*". Outro fato interessante, que merece destaque, é o anuncio pelo "Diario do Rio Claro", de 13 de maio de 1899, lembrando o aniversário de onze anos "*da gloriosa dacta da libertação dos escravos, do nosso paiz*."<sup>100</sup> Ora, porque não foi comemorado o 5 de fevereiro?

Seja como for, não somente na cidade de São João Batista do Ribeirão Claro que fato como esse teve lugar; em diversas cidades ocorreram fatos parecidos, mas o fundamental nesse contexto reside na desesperadora tentativa por parte dos fazendeiros-negociantes em manter os "ex-escravos" nos trabalhos das lavouras, pois com o movimento abolicionista em seu ápice, o grande receio era que com o fim do

<sup>99</sup> Ibidem, pp. 54-55.

<sup>100</sup> MHPABV - Jornal "Diario do Rio Claro". 13 de maio de 1899, Anno XIII, pg. 02.

sistema os libertos deixassem os serviços das fazendas e se dirigissem para outras atividades, entre elas as urbanas.<sup>101</sup>

Segundo Cláudia Tessari, ao se referir à cidade de Piracicaba, as concessões de alforrias em massa que tiveram seu início a partir de 1887, encontravam-se amplamente baseadas na "concessão" e na "coerção", cujo objetivo maior era manter o escravo ou o liberto em seu local de trabalho original, evitando que o mesmo procurasse outras alternativas de trabalho e, mais importante, essa coerção era um reflexo da incapacidade do fazendeiro em firmar contratos de trabalho fundamentalmente baseados na livre negociação.<sup>102</sup>

Não raro os jornais estampavam pequenos conflitos ocorridos entre os habitantes da cidade, que muitas vezes não passavam de pequenas atribuições passageiras, mas na maioria das vezes, envolvendo algum tipo de pagamento ou, a falta dele. Uma das contendas, ocorrida em março de 1898, girava em torno de uma cabra que fora levada da estação de Santa Gertrudes deitada no limpa trilhos após ter sido atropelada, até a estação de São João Batista do Ribeirão Claro.

O maquinista ao chegar à cidade retirou-a e a colocou num redil. Algum tempo depois eis que surge o proprietário da cabra reclamando-a. Foi quando começou o impasse: o chefe da estação, para liberá-la, exigia o pagamento da passagem da cabra e mais a multa de 20\$000 sujeito a todos aqueles que embarcam nos trens em movimento; já o proprietário da cabra argumentava que a mesma havia sido conduzida independentemente de sua vontade e por isso não pagaria nem a passagem e muito menos a multa.<sup>103</sup>

Contradições não faltavam na cidade que pretensamente se dizia moderna e civilizada, como já ressaltamos inúmeras vezes, porém, ao contrário dos corriqueiros desentendimentos que acabavam ocupando os jornais da época, raramente se questionavam os limites dessa "civilidade", como num caso de 1894:

---

<sup>101</sup> COSTA, Emilia Viotti da. *Da senzala à colônia*. 3.ed., São Paulo: Edunesp, 1998, pp. 380-381.

<sup>102</sup> TESSARI, Cláudia Alessandra. *Tudinhas, Rosinhas e Chiquinhos. O processo de emancipação dos escravos e os libertos no mercado de trabalho. Piracicaba: 1870-1920*. Campinas: Dissertação de Mestrado, I.E., UNICAMP, 2000, pp. 50 e segs.

<sup>103</sup> MHPABV- Jornal "Diário do Rio Claro. 21 de abril de 1898. Anno XII, pg. 02.

*"Barbaridade*

*Hontem viam-se ahi pela rua a estrebucharem nas ancias de terrivel morte pelo envenenamento, miseros cães aos quaes os srs. Fiscais da Camara deram as terriveis bolinhas de carne com strichnyna!*

*Dolorosos espetaculos aos transeuntes.*

*Não seria melhor e menos deshumano mandar agarrar em redes apropriadas os cães vadios, como se fazem nas grandes cidades, para eliminar depois aquelles não procurados pelos respectivos donos, que poderão pagar a multa, augmentando assim a renda municipal?*

*O Rio Claro, civilizada como é, precisa libertar-se d'esse velho e deshumano systema de matar os cães, pelo envenenamento em plena rua, o que é uma – barbaridade!"<sup>104</sup>*

O artigo repudiando tal procedimento não atingiu o fim almejado, já que em 1898 o fiscal chefe solicitou à Câmara Municipal 150 pílulas de "*strichinina*" devido a existência de "*muitos cães vadios [que estão] transitando pelas ruas da cidade (...) para prover a matança delles*"<sup>105</sup>, em cumprimento ao artigo 36 do Código de Posturas. E, ainda em 1906, quando o *Relatorio de Fiscalização* de Francisco Leite de Campos Mendes informa à Câmara a quantidade de cães mortos no mês de maio, "*foram mortos no mês 35 cães*".<sup>106</sup>

No aspecto econômico, a cidade de São João Batista do Ribeirão Claro no final do século XIX e início do seguinte estava entre um dos principais centros urbanos do Estado, como demonstra Diniz ao elencar as atividades profissionais dos eleitores da cidade.

Segundo a autora, cerca de 43,3% dos eleitores possuíam atividades profissionais na área urbana, 49,6% em atividades agrícolas e outros 7,1% em outras atividades, o que demonstra que as atividades urbanas estavam quase se igualando às atividades rurais, por mais que tenha ocorrido uma redução na coleta de impostos, em 1894 tomando por base o ano precedente e o posterior, nas seguintes áreas: espetáculos;

<sup>104</sup> Jornal "Diario do Rio Claro". Sabbado, 10 de março de 1894, Anno VIII, pg. 02.

<sup>105</sup> AHRCOAP - Caixa 29, pasta 9. Requerimento de 20 de março de 1898.

<sup>106</sup> AHRCOAP - Caixa 21, pasta 3. Relatorio de Fiscalização.

mercado, com significativa elevação no ano seguinte; café; e matadouro; ao contrário do setor imobiliário que teve uma subida crescente a partir de 1893.<sup>107</sup>

No tocante ao mercado, é interessante destacarmos que possivelmente sua queda na arrecadação de impostos deva ter ligação com a crescente subida nos preços dos gêneros de primeira necessidade ocorrida no período, como indica um jornal da época ao congratular a Câmara pela indicação feita pelo intendente Marcello Schimidt:

*"Muito Bem*

*Na sessão da Camara Municipal, hontem effetuada, o digno major Marcello Schimidt, digno intendente municipal, considerando relativamente á crise de exploração que atravessamos, devido ao augmento enorme que tem soffrido, nos preços da venda, os generos de primeira necessidade, como que soffre extraordinariamente a classe pobre, indicou que a Camara estabeleça o mais breve possivel nesta cidade um armazem municipal, onde todos encontrem á venda por preços que serão préviamente estabelecidos e annunciados, sem lucro para o cofre municipal, generos de primeira necessidade, como toucinho, feijão, arroz, farinha, sal, etc. que serão vendidos unicamente a retalhos.*

*A indicação, que foi apoiada, foi mandada a uma commissão especial, que breve dará, esperámos, parecer favoravel a ella"<sup>108</sup>*

Segundo os livros de lançamentos de impostos de indústrias e profissões para 1897 e 1904-1905, quantitativamente podemos afirmar que o proprietários de negócios urbanos sujeitos ao pagamento de impostos subiu de 605 para 642, respectivamente.

Por outro lado, também podemos perceber a crescente importância do núcleo urbano ao nos atentarmos para a concentração da propriedade urbana, cuja compra "na grande maioria" era realizada por pessoas residentes no próprio centro urbano, com

<sup>107</sup> DINIZ, Diana M. F. L. *Rio Claro e café: desenvolvimento, apogeu e crise, 1850-1900*. Rio Claro: FFLC, Tese de Doutorado, 1973, pp. 173 e segs.

<sup>108</sup> MHPABV - Jornal "Diario do Rio Claro." 21 de março de 1894. Anno VIII, pg. 2.



recursos oriundos justamente das atividades comerciais, isto é, parte do capital gerado no comércio era invertido para o setor imobiliário.<sup>109</sup>

Em 1906, segundo o almanaque para o mesmo ano, os serviços e as ofertas comerciais disponíveis à população da cidade eram advindos de 16 lojas de ferragens, 26 de fazendas e armarinhos, 17 de louças e cristais, 96 de secos e molhados, 4 modistas, 3 amoladores, 12 alfaiatarias, 36 açougues, 15 barbearias, 2 lotéricas, 3 bilhares, 16 botequins, 9 caldeireiros e latoeiros, 9 carpintarias e marcenarias, 5 charutarias, 1 colchoaria, 3 cocheiras, 4 curtumes, 1 depósito de gelo, 1 depósito de cerveja, 1 depósito de sanfona, 3 casas de câmbio, 2 engraxates, 2 ferrarias, 2 fogueteiros, 1 fundidor, 11 guarda-livros, 7 hotéis, 2 marmorarias, 2 oficinas de chapéus de sol, 3 olarias, 15 padarias, 6 farmácias, 3 fotógrafos, 3 pintores, 10 quitandeiros, 2 casas de refinação de açúcar, 8 restaurantes, 6 relojoeiros, 20 sapatarias, 6 selarias, 2 serralheiros, 2 serrarias a vapor, 1 torneiro, 2 tintureiros, 5 tipografias.

Nesse período, também foi o momento em que começaram a aparecer e a se desenvolver uma série de pequenas indústrias na cidade, cujo incentivo provinha tanto dos fatores maiores, como o fim do escravismo, a República com a instauração do federalismo, a imigração em massa que consolidou o mercado de trabalho; quanto dos fatores internos da própria cidade, que possuía luz elétrica, saneamento básico (água e esgotos) e, principalmente, as Oficinas da Cia. Paulista de Estradas de Ferro que conferiu uma dinâmica à parte ao núcleo urbano, ao ser ali instalada em 1892.

As pequenas "indústrias", nesse período, foram largamente difundidas na cidade, principalmente a partir da instauração de uma infra-estrutura urbana que surgia no período, como a eletricidade, água, esgotos e até serviço telefônico, instalado na cidade por uma empresa privada em 1895, denominada Cia. Telefônica Rio-clarense. Segundo o Almanaque para 1906 e os livros de lançamentos de impostos de indústrias e profissões existiam na cidade cerca de 24 fábricas de aguardente, 7 fábricas de cerveja, 7 fábrica de carros (*trollys*), 1 fábrica de cal, 1 fábrica de charutos, 1 de gelo, 2 de louça, 2 de máquinas, 5 de massas alimentícias; e, ainda, já havia ido à falência, por volta do final da década de 1880, a Cia. Mechanica Industrial, que montou a Usina

<sup>109</sup> DEAN, Warren. "A pequena propriedade dentro do complexo cafeeiro: sitiantes no município de Rio Claro (1870-1920)". In: *Separata da Revista de História*. São Paulo: n.º 106, 1976, pp. 490 e segs.

Hidrelétrica de Corumbataí e que na época empregou considerável número de trabalhadores.

Os jornais da cidade gradativamente começaram a trazer em suas páginas inúmeras ofertas de empregos, assim como de trabalhadores se oferecendo para trabalhar. Na edição do Diário do Rio Claro de 9 de novembro de 1894, por exemplo, seguem três anúncios de empregos:

*"CAMARADAS*

*Precisa-se de algumas para serviço de lavoura. Prefere se nacionaes, paga-se 80\$000 por mez e dá se alimentação.*

*Para tratar com sr. José Calazans de Negreiros."*

*"COSINHEIRA*

*Em casa do dr. Cartolano d'Utra precisa-se de uma, prefere-se alemã"*

*"PRECISA-SE*

*De uma menina de 12 annos, para fazer serviços leves, em casa de Pio Ribeiro, Largo da Santa Cruz." <sup>110</sup>*

Por ocasião da reconstrução da Usina de Corumbataí, para o fornecimento de luz elétrica à cidade, também foi necessário a contratação de trabalhadores:

*"TRABALHADORES*

*Precisa-se de trabalhadores nas obras da antiga MECHANICA, á margem do Corumbatay.*

*Para tractar com Cypriano A. Pereira, na chacara, fim da avenida 5, além da linha férrea." <sup>111</sup>*

---

<sup>110</sup> MHPABV - Jornal "Diario do Rio Claro." 9 de novembro de 1894. Anno IX, pp. 3-4. Da mesma forma, os anúncios de empregos foram constantes nos números posteriores dos diversos jornais que surgiram na cidade.

<sup>111</sup> MHPABV - Jornal "Diario do Rio Claro." 13 de maio de 1899. Anno XIII, pg. 03. Nessa mesma edição há oferta de trabalho para colhedores de café numa determinada fazenda, cujos dizeres rezam: "cafezal está bem carregado e paga-se bem".

Por aí podemos notar a efetiva formação do mercado de trabalho, sem nos esquecermos do constante fluxo migratório em curso. Enfim, o município já vivenciava os efeitos do trabalho livre nas esferas rural e urbana, e, por outro lado, as ofertas de trabalho que passaram a figurar nos jornais expressam a emergência do próprio mercado de trabalho. De acordo com Maria Flora, na última década do século XIX e na primeira do século XX, o maior empregador industrial de São Paulo eram as oficinas da Paulista, com 1498 trabalhadores no setor de acessórios para vagões, 102 no setor de desdobro de madeira (em 1892) e a Cervejaria Rio Claro, de propriedade de Julio Stern, com 308 trabalhadores (em 1905), o segundo maior da cidade.<sup>112</sup>

Como expressão da formação desse mercado de trabalho, ou no limite, de uma relativa conscientização de direitos, em junho de 1886, um jornal anuncia a possibilidade de greve dos marchantes, que reivindicam a permanência dos abates no velho matadouro da cidade. Provavelmente a greve não chegou a ser realizada, pois não aparecem mais referências nas edições posteriores, nem em outros jornais. O interessante, porém, foi a posição tomada pelo jornal, que sai em defesa não da categoria, mas de seus fregueses que acabarão por arcar com possíveis aumentos de impostos que o movimento pode gerar.<sup>113</sup>

Como grande empresa empregadora de trabalhadores na cidade e, mais importante, como uma das maiores do Estado no período, estavam as Oficinas da Cia. Paulista de Estrada de Ferro, instaladas em 1892, cujo empreendimento, segundo Liliana Garcia, foi o único a representar uma grande demanda de mão-de-obra e de bens de consumo<sup>114</sup>. Como já enfatizamos, seu estabelecimento na cidade foi propiciada a partir das instalações da Cia. Rio Claro de Estradas de Ferro, que ao ser adquirida pela Paulista utilizou-se tanto do entroncamento quanto da planta ali existente.

No aspecto econômico, a partir do que indica Liliana Garcia, com a qual concordamos, a cidade ganhava impulso tanto em desenvolvimento quanto em crescimento.<sup>115</sup> Com as oficinas ocorreu um recrudescimento desse crescimento que se

<sup>112</sup> OHTAKE, Maria Flora Gonçalves. *O processo de urbanização em São Paulo: dois momentos, duas faces*. São Paulo: Dissertação de mestrado, PUC-SP, 1982, pg. 197.

<sup>113</sup> MHPABV - Jornal "O século XIX." 12 de junho de 1886. Anno I, pg. 04.

<sup>114</sup> GARCIA, Liliana B. R. *Rio Claro e as Oficinas da Cia. Paulista: trabalho e vida operária, 1930-1940*. Campinas: Tese de Doutorado, IFCH, UNICAMP, 1992, pp. 29-30.

<sup>115</sup> *Ibidem*, pg. 28.

refletiria não somente no aspecto econômico, mas também no sócio-cultural com a organização dos trabalhadores, implementação de escola de aprendizagem, formação de clubes de recreação, como já mencionamos no caso da União dos Artistas que tornou-se Grêmio Recreativo dos Empregados da Cia. Paulista e a criação do cinema do ferroviários.

Nesse ínterim, ao aumentar a demanda por trabalhadores, a empresa empregava procedimentos de trabalho que se enquadravam num patamar de reajuste das relações de trabalho, cuja ação centrava-se nos resquícios deixados pelo escravismo, claramente paternalistas.

Como em 1876 com a instalação da Estação, esse complexo ferroviário que se formava também incentivou o crescimento de atividades comerciais no seu entorno. Momento em que, o "outro lado da linha" passava por uma redefinição, pois com a ampliação na demanda por trabalhadores na estrada de ferro, com as oficinas, também criava força a concentração de trabalhadores no bairro denominado Cidade Nova, atrás da linha férrea e, posteriormente a Vila Paulista, também do outro lado da linha. Ao longo do século XX, o bairro Cidade Nova e ao seu lado a nascente Vila Indaiá faziam a ligação entre a Vila Paulista e a Vila Alemã, localizadas em lados opostos.

As casas dos trabalhadores em geral, segundo um relatório de 1923 (infelizmente o único que encontramos), apresentavam na sua maioria condições de higiene interna com luz e arejamento; o acesso à água era externo, comumente com uma torneira localizada no quintal, caso tenha ali chegado o serviço de abastecimento, caso contrário os poços forneciam a água necessária; geralmente não possuíam serviços de esgotos e as fossas nos quintais eram a solução, tanto para a higiene pessoal quanto para os despejos das águas, o que provocava grande concentração de moscas; o lixo era atirado nos terrenos vizinhos. Quanto à disposição física do prédio, os mesmos eram desprovidos de forros, o chão era atijolado e as paredes rebocadas e caiadas; luz artificial somente com lampiões a querosene; muitas vezes várias famílias chegavam a dividir a mesma residência. Já as casas dos trabalhadores mais pobres, geralmente situadas nos arrabaldes da cidade, utilizavam-se dos mesmos métodos de coleta de água

e de despejo das águas, porém, seu tamanho físico era bem mais reduzido e comumente moravam poucas pessoas e as condições de higiene não chegavam a serem mínimas.<sup>116</sup>

Diferentes eram as casas situadas no centro da cidade. Segundo o mesmo documento, havia duas espécies de residências, a de moradia e a destinada para aluguel. A primeira dispunha de amplas dependências físicas, que segundo o modelo exemplificado pelo autor chegava a possuir 7 quartos, sala de visita, sala de jantar, saleta, escritório, dois banheiros (sendo um externo), cozinha, jardim e quintal. Eram arejadas em todas as dependências com água canalizada, rede de esgotos; possuíam luz elétrica e eram ladrilhadas. As casas destinadas à locação, por sua vez, pouco se diferenciam da primeira. No exemplo dado pelo autor, a casa possuía 5 quartos, sala de visita, escritório, sala de jantar, 2 banheiros (sendo um externo), cozinha, um pequeno jardim. Quanto à higiene, eram arejadas com água canalizada e esgotos, mas não informa a disponibilidade de luz elétrica.<sup>117</sup>

Temos, assim, na cidade intermediária, uma cidade que sofreu grandes transformações em comparação com a cidade da fronteira e, nesse percurso, os fatores que faziam a transição capitalista esteve marcando importantes modificações no cenário urbano de São João Batista do Ribeirão Claro.

Desde as primeiras levas de imigrantes alemães aos imigrantes italianos, que implementaram a pequena "indústria" e ampliaram o comércio; dos fazendeiro-negociantes e a posteriormente uma classe média emergente; e, acima de tudo, dos escravos, libertos e trabalhadores em geral, a cidade atravessou longo percurso e, neste caminho construíam-se os alicerces para a cidade moderna.

Essa modernidade, contudo, almejada e buscada através de uma via de mão dupla, trouxe consigo problemas, como as epidemias que cresciam *pari passu* com o processo de urbanização das cidades. Por outro lado, não conseguiu responder à ampliação das condições mínimas de vida que pregava a "civilidade", promovendo um recrudescimento da desigualdade e da exploração do trabalhador; mesmo estando esse último fator sob a forma do capitalismo que se estabelecia. E a expressão desses trabalhadores iria repercutir nesta mesma cidade, porém, agora, não mais seria

---

<sup>116</sup> MHPABV - GUIMARÃES Jr., Marianno. *Inspecção sanitária de Rio Claro*. Faculdade de Medicina e Cirurgia de São Paulo, junho de 1923, datil., pp. 89-90.

<sup>117</sup> *Ibidem*, pp. 83-88.

resolvido com a compra de cativos, colocando-os no tronco ou castigando-os de alguma forma, mas sim, tornando-os caso de polícia.

## A EXPRESSÃO DAS TRANSFORMAÇÕES: A GREVE DOS TRABALHADORES DA CIA. PAULISTA EM 1906

Inserida no contexto mais amplo das transformações que estavam em curso no Brasil, as ferrovias, além de sanar a demanda nos transportes do principal produto de exportação, passavam a responder também por uma demanda crescente de trabalhadores, principalmente nas cidades que abrigavam algum tipo de serviço dessas empresas, como entroncamento ferroviário, oficinas, escritórios, armazéns, etc.

A partir desse aspecto, a cidade de São João Batista do Ribeirão Claro, como já enfatizamos, abrigava tanto um entroncamento ferroviário e armazéns quanto oficinas da Cia. Paulista, o que lhe conferia um caráter bastante pronunciado no âmbito de serviços dessa natureza. Da mesma forma, outras cidades como Campinas e Jundiá também possuíam larga importância no que concerne a serviços ferroviários.

Por essa razão, alguns autores chegaram a debater sobre a formação de um caráter "ferrovista" na cidade, como designou Hogan, a partir da instalação desses equipamentos em relação ao seu desenvolvimento urbano posterior. O debate, que apontamos no capítulo anterior, se centrava na análise do crescimento urbano quando da chegada da ferrovia na cidade, cujo foco de interpretação de cada autor se diferencia a partir de cada ponto de vista.

Sob nossa ótica, na qual procuramos relativizar conceituações estanques, partimos da estrutura sócio-econômica anterior à chegada da ferrovia, contudo, acreditamos que com a chegada da ferrovia a cidade ganhou um ímpeto maior no seu desenvolvimento urbano a partir das atividades direta e indiretamente geradas pela Cia. Paulista, e, mais importante, pela concentração de trabalhadores na cidade em função dessas atividades.

Dessa forma, centrando nosso foco nessa atividade e considerando como uma das maiores empregadoras industriais do período, é possível afirmarmos que o perfil de cidade ferroviária se aplica a São João Batista do Ribeirão Claro devido justamente a toda gama de serviços ali instalados. É principalmente em razão disso que as cidades

que concentravam serviços dessa natureza, como São João Batista do Ribeirão Claro, Jundiaí e Campinas (no tronco da Paulista), concentraram trabalhadores e engendraram ali a formação de um incipiente movimento operário.

Para isso, condições como a crescente chegada de trabalhadores imigrantes, que traziam consigo teorias e ideologias e o próprio crescimento urbano, que facilitava a congregação e os encontros, foram peças chaves para a eclosão do que Boris Fausto chama de "conflito social"<sup>118</sup>, onde emergiam os setores secundário e terciário no âmbito econômico, dentre elas a ferrovia, como importante elemento no interior do complexo cafeeiro.

No tocante aos trabalhadores e suas condições de vida e de trabalho, é sabido que no final do século XIX e início do seguinte, suas condições de trabalho eram aviltantes, com baixa remuneração e grande jornada de trabalho, exploração do trabalho feminino e de crianças, inexistência de direitos previdenciários e aposentadorias. E é justamente no início do século XX que ocorre a fase de ascensão do movimento operário (de 1905 a 1908), "período de ascenso se define pelo maior êxito organizatório, maior número de mobilizações, surgimento de leis repressivas."<sup>119</sup>

Nesse sentido, as cidades que abrigavam atividades diretamente ligadas à Cia. Paulista sofreram conseqüências imediatas com a deflagração da greve dos ferroviários de 1906, que mesmo não adquirindo a expressão da greve de 1917 em São Paulo, no que concerne ao movimento operário em geral, expressou de maneira contundente a transformação da cidade nas diversas esferas da realidade e com repercussões imediatas na esfera urbana.

Em São João Batista do Ribeirão Claro manifestações por melhores condições de trabalho já haviam se mostrado recorrentes, tanto no campo (nos períodos de colheita) quanto na cidade, como no caso dos marchantes, mas todas sem organização.<sup>120</sup> Antes da greve de 1906, houve uma primeira movimentação dos ferroviários na cidade, quando os trabalhadores das oficinas em São João Batista do Ribeirão Claro cruzaram os braços por um dia em decorrência do aumento nas horas de trabalho e da diminuição dos salários, em setembro de 1901. Provavelmente foi o

<sup>118</sup> FAUSTO, Boris. *Trabalho urbano e conflito social (1890-1920)*. Rio de Janeiro: DIFEL, 1976, pg. 21.

<sup>119</sup> *Ibidem*, pg. 133, já posteriormente, entre 1909 de 1912 segue uma fase de depressão, mas retoma o fôlego após esta data.

<sup>120</sup> DEAN, Warren. *op. cit.*, 1977, pp. 171-172

primeiro movimento ocorrido no tronco da Cia. Paulista que se tem conhecimento.<sup>121</sup> No mesmo ano foi fundado na cidade o Centro Operário, sob a presidência do jornalista Manuel Fernandes de Oliveira.<sup>122</sup>

Em 1905, devido ao largo processo de exploração pelo qual os trabalhadores atravessavam e, ainda, da movimentação em nível nacional que começava a se processar no tocante à organização e a conscientização de classe, foi fundada a Liga Operária dos trabalhadores da Cia. Paulista, que teve na greve de 1906, seu grande teste de organização.<sup>123</sup>

No momento que nos ocupamos, mesmo com o aparecimento de fábricas e indústrias, principalmente na capital do Estado, o setor de serviços, dentre eles as ferrovias e os portos, representava o mais relevante e estratégico setor concentrador de trabalhadores, acrescido do fato de a economia agro-exportadora depender deles diretamente. Neste sentido, as greves ganhavam significativa repercussão econômica, passando a serem tratadas de forma violenta e repressiva.<sup>124</sup> Por outro lado, no interior da Paulista suas relações de produção passavam por redefinição, passando da dominação tradicional, baseado no paternalismo para o sistema racional-legal, que segundo Segnini, passava a ter a burocracia como o núcleo de dominação do trabalhador.<sup>125</sup>

Como é colocado pelos vários autores que abordaram a questão, o paternalismo se manifestou sob diferentes formas. Uma delas se deu com a criação da escola de aprendizes, cujo objetivo era formar o pessoal capacitado para as funções da própria ferrovia, mas muitas vezes o aprendiz iniciava suas atividades profissionais na companhia sem remuneração alguma e assim continuava por muito anos, como é possível notarmos nos documentos *Fé de Officio* dos trabalhadores.<sup>126</sup>

---

<sup>121</sup> LEME, Dulce M. P. de Camargo. *Trabalhadores e ferroviários em greve*. Campinas: Edunicamp, 1986, pg. 64.

<sup>122</sup> PENTEADO, Oscar de A. op. cit., 1983, pg. 32.

<sup>123</sup> De acordo com Boris Fausto. op. cit., 1976, pg. 120, "a Federação Operária de São Paulo nasce em fins de 1905, reunindo na sua fundação a União dos Chapeleiros e a União dos Trabalhadores em Madeira, a Liga dos Pedreiros e a União Internacional dos Sapateiros. (...) A Federação Operária surge em consequência dos esforços destes grupos e não como resultado do crescimento das ligas que a integram." Sua atuação foi significativa em alguns momentos, como na greve dos ferroviários da Companhia Paulista em 1906, mas decresce ao longo dos anos até desaparecer pouco antes da Primeira Guerra Mundial.

<sup>124</sup> Ibidem. pp. 122-123.

<sup>125</sup> SEGNINI, Lilitiana R. Petilli. *Ferrovia e ferroviários: uma contribuição para análise do poder disciplinar na empresa*. São Paulo: Autores Associados/Cortez, 1986, pg. 40.

<sup>126</sup> Os documentos *Fe de Officio*, sob a guarda do Museu dos Ferroviários em Jundiaí, compõe uma rica fonte primária para o estudo dos trabalhadores das companhias ferroviárias, neles se encontram o registro da vida de cada trabalhador dentro da empresa, desde de faltas, licenças, demissões, suspensões até sua aposentadoria.

Outras formas colocadas em prática pela companhia iam desde Associação Protetora das Famílias dos Empregados, a Sociedade Beneficente e à construção de vilas ferroviárias, que não chegaram a ser construídas em São João Batista do Ribeirão Claro, mas sim em Jundiaí. O essencial nestas instituições (Associação e Sociedade) residiam na tentativa por parte da empresa de se evitar e até mesmo reprimir a adesão dos trabalhadores às Ligas Operárias.

As razões que levaram ao movimento de maio de 1906 fundamentavam-se na objeção a obrigatoriedade de adesão às Caixas Beneficentes; no aumento da jornada de trabalho com redução de salários a partir de outubro de 1905, em decorrência da modernização empregada nas oficinas e que culminou na demissão de muitos trabalhadores; contra o despotismo do chefe da estação de Jundiaí, o Sr. Francisco Paes Leme de Monlevade e do Inspetor geral Dr. Manoel Pinto Torres Neves; e a transferência das oficinas de serraria de Jundiaí para Rio Claro e as oficinas de reparos de Rio Claro para Jundiaí.<sup>127</sup>

Sob nosso ponto de vista - a cidade durante a greve - esse último fator se enquadra como de fundamental importância; justamente no tocante ao apoio da população e do comércio em geral à greve, pois muito provavelmente com a transferência das oficinas de reparos para Jundiaí, muitos comerciantes com suas atividades relacionadas aos reparos se viram economicamente prejudicados, o que justifica o amplo apoio ao movimento. Em outras palavras, os fazendeiros-negociantes (então proprietários e administradores da Paulista) não detinham mais aquele poder hegemônico de antigamente sobre a cidade; havia outras pessoas e grupos, isto é, outros interesses em jogo.

No dia 15 de maio de 1906, utilizando-se do telégrafo da empresa, foi enviada uma mensagem cifrada com os seguintes dizeres - *Hoje há ensaio* - através da qual todas as atividades no tronco da Cia. Paulista foram paralisadas. Estações, tráfego e linha, num total de 1057 km de trilhos em 119 estações paralisaram as atividades chegando o número de trabalhadores em greve a mais ou menos 3.800. Nas palavras de Boris Fausto, "estavam iniciando a principal greve ferroviária do Estado, em toda a história da Primeira República. Na base do descontentamento, encontrava-se uma

---

<sup>127</sup> LEME, Dulce M. P. de Camargo. op. cit., pp. 65 e segs.; MATTOON, Robert H. op. cit., pp. 203 e segs.

política de modernização da companhia que, em sua forma clássica, afetava o nível de emprego e o salário dos operários, ao lado de medidas contrárias à organização autônoma destes"<sup>128</sup>, entre eles a repressão aos que aderissem à Liga Operária e a obrigatoriedade de adesão a Caixa Beneficente e aos Grêmios Recreativos.

No plano mais geral, seguindo Leme, com a deflagração da greve cerca de 80% do café ficou retido nas fazendas ou estações. Em outras palavras, atingindo diretamente o núcleo da economia paulista ao obstar a circulação de mercadorias. Mas também outros setores foram atingidos. Para se ter uma idéia da expressão do movimento, basta atentarmos para o fato de que a ferrovia se constituía no único veículo de comunicação, portanto, junto com ela pararam a circulação de mercadorias e passageiros; elevaram-se os preços dos gêneros alimentícios, dos *trollys* e dos animais; letras foram protestadas, pois não circulavam remessas de pagamento, assim como, casas de câmbio não tinham lucro; serviços postais foram paralisados; famílias começaram a fazer provisão de mantimentos; além, é claro, das agitações que tomaram conta das cidades atingidas.<sup>129</sup>

O movimento obteve tamanha repercussão, que colocou pela primeira vez a população em contato com algo até então desconhecido em suas proporções, principalmente nas cidades do interior. O primeiro indício do fenômeno começou com as cartas abertas à população, publicadas nos jornais, primeiro na capital e depois nas principais cidades que abrigavam trabalhadores da Paulista.

No dia seguinte à deflagração da greve, 16 de maio, o jornal "O Alpha", informava à população de São João Batista do Ribeirão Claro que em toda a linha não trafegava nenhum trem, as oficinas, os armazéns e todas as repartições da companhia se encontravam paralisadas; na cidade, todas as repartições foram paralisadas, exceto os telegrafistas que não aderiram à greve. No entanto, no mesmo dia, o chefe da estação, sr. Malheiros acabou por dispensá-los, mantendo somente um funcionamento - de confiança - na sua operação.

Na mesma edição, é possível observarmos como a cidade vivenciou o primeiro dia de greve e de que maneira a polícia se inseriu no episódio:

<sup>128</sup> FAUSTO, Boris. Op. cit., 1976, pp. 135 e segs.; LEME, Dulce M. P. de Camargo. op. cit., pp. 77 e segs.

<sup>129</sup> Não pretendemos retomar as especificidades da greve no tronco da Paulista, mas apenas captá-la de forma a demonstrar seus efeitos sobre a cidade, nosso objeto de estudo. Nesse processo, portanto, pretendemos demonstrar como essa movimentação grevista alterou o cotidiano de uma cidade localizada no *hinterland* de São Paulo.

*"...Os operarios mantiveram-se na mais admiravel calma; reuniram-se hontem, ás oito horas da manhã, no edificio da Liga Operaria, receberam ordens do conselho Administrativo e retiraram-se para as suas residencias, não se instando pelas ruas ou pelas proximidades da estação e officinas, o menor agrupamento.*

*Á noite houve nova e concorridissima reunião, fallando em pról dos operarios os srs. Drs. Teixeira das Neves Junior e Jose ignacio de Figueiredo, o academico Antonio Covello, professor Libero Braga, Irineu Martins, tenente Soares Franco e outros.*

*Dissolvida a reunião na melhor ordem, (...)*

*A policia, como lhe competia, muito embora fosse pacifica a attitude dos operarios, compareceu nas officinas, alli permanecendo desde a madrugada o sr. delegado, seu escrivão e 14 praças de armas embaladas.*

*Diversos empregados de categoria superior, dois engenheiros, o mestre das officinas e o da repartição de carpintaria e o encarregado do almoxarifado não sabemos com que intuito, pretenderam fazer funcionar a machina fixa, carregando para isso lenha nos hombros e enchendo a fornalha, mas como os seus conhecimentos sejam apenas theoricos, a machina, conscia do que se passava, se deixou ficar extatica.*

*Ás 2 1/2 da tarde, na estação, foram affixados dois telegrammas: dos srs. Max Mundi e dr. Monlevade, convidando os guarda trens e machinistas, a comparecerem hoje ao trabalho, sob pena de serem dispensados dos serviços.*

*Estes despachos nada intimidaram os grevistas, que persistiram no seu intento.*

*(...) Á noite de hontem, sem motivo plausivel, a policia fez-se auxiliar pelos empregados da limpeza publica, para guardar a cidade.*

*(...) Nutrimos, no entanto, a esperanza de que os operarios sejam os victoriosos, porque de seu lado estão o direito, razão e a justiça.*

*É necessario que o sr. Monlevade comprehenda que o operario, embora pobre, tem brio, tem dignidade, e que não é, como S. S. pensa, um inanimado ou simples machina de trabalho, que é tratado aos ponta pés.*

*Operarios! Daí uma licção de civismo aos potentados!*

*Vós, que sois indubitavelmente uma potencia, derrocai por uma vez o poderio estúpido dessa caterva que pretende escravizar-vos!*

*Avante, operarios! Prossegui na vossa lucta! Não arredeis um passo do justo e acertado proposito, na defeza da vossa vida, da vossa honra, da vossa liberdade, mostrando que sois homens e que possui os mesmos direitos daquelles que querem vos opprimir!*

*Avante! Ao vosso lado estará a opinião sensata do publico que rejubila-se com a vossa victoria."*<sup>130</sup>

De acordo com artigo publicado na coluna "Locaes", podemos captar em primeiro lugar que o jornal se colocou em total apoio aos trabalhadores em greve, além do fato de enfatizar que os mesmos se encontravam em perfeita harmonia, sem manifestações que pudessem denegrir a imagem do movimento e, mais interessante, tomando claramente o partido desses trabalhadores o colunista chega até a atacar os "potentados" como "caterva" ou "corja".

Na mesma edição, como que reafirmando a solidariedade ao movimento e suas causas, outro colunista exalta a atitude dos trabalhadores e a capacidade de organização dos mesmos ao utilizar-se dos meios da própria companhia, isto é, o telégrafo, na transmissão das informações com as mensagens cifradas, que foram desde a deflagração até o acompanhamento e informes sobre a greve:

*"A gréve!...Ah! a gréve e um direito que a ninguem póde ser vedado, mesmo porque, banindo o 13 de maio a escravidão, tornando o preto liberto, porque razão continuará escravo, o branco?*

*Gostei e gostei gostoso do procedimento da briosa rapaziada.*

<sup>130</sup> AHRCOAP- Jornal "O Alpha". 16 de maio de 1906. Rio Claro, pg. 02.

*E não é que a fizeram bonito? Bonito e bem planejado, pois com os próprios fios da Companhia, tecerem a meada que a envolvem.*

*Os operários annuíram, mas annuíram daquela moda, correspondendo-se entre si, telegraphicamente, a toda hora, a todo o instante, causando até desconfiança o conteúdo dos despachos, que era sempre: - 'a criança vai bem'; 'a criança amanheceu mais animada; 'a criança terá alta amanhã' e outros que taes, com ligeira modificações."*

O Teatro Phenix, antes majoritariamente palco para as manifestações da elite rioclarense, abrigava neste momento as reuniões e assembléias dos trabalhadores da Paulista, as quais eram muito concorridas, chegando o recinto a abrigar cerca de 2.000 pessoas. Em todas as reuniões e assembléias, que gradativamente passavam a receber não somente os grevistas e membros da Liga Operária, mas também representantes de diversos setores da cidade, os oradores se revezavam em inflamados discursos.

A Liga Operária de São João Batista do Ribeirão Claro cada vez mais captava a simpatia e a solidariedade, tanto do comércio quanto da população, e diariamente os jornais estampavam os últimos acontecimentos ocorridos ao longo dos trilhos e as negociações.

Em meio às negociações, os impasses começaram a surgir na primeira tentativa quanto ao local estipulado pelo dr. Antonio Prado para a reunião, que seria em São Paulo, o que foi recusado pela Liga de Jundiaí alegando possível coação. Para a Liga deveria ser um local neutro, onde poderiam ser realizadas as conversações. Malgrado qualquer solução, a empresa começou a ameaçar os grevistas com demissões.

Nas greves do início do século, a possível substituição de trabalhadores era um problema para os patrões, no caso dos ferroviários, por exemplo, as atribuições eram na maioria dos casos de trabalhadores qualificados, como maquinistas, foguistas, etc., e por isso sua substituição imediata tornava-se um problema. Da mesma forma que nos portos, onde a necessidade de força física era essencial.<sup>131</sup> O que conferia uma força de barganha excepcional aos trabalhadores em greve; mas por outro lado, qualquer

---

<sup>131</sup> FAUSTO, Boris. op. cit., 1976, pg. 123.

conflito que envolvesse trabalhadores em oposição ao capital, imediatamente já adquiriria ares de caso de polícia.

Por ocasião da deflagração da greve o governo mandou que todo o tronco fosse ocupado por policiais. Ao meio dia de 16 de maio, "inesperadamente", chegava à estação de São João Batista do Ribeirão Claro um trem que trazia um destacamento oriundo da capital do Estado com 22 praças, 1 sargento, 1 capitão, 1 cabo e 1 corneta sob as ordens do alferes José Cacaúzi, com o intuito de reforçar e "reprimir" a movimentação na cidade. Mas não chegaram sem atropelos. Antes de o trem chegar à Campinas, um trecho do ramal encontrava-se engraxado, atrasando a viagem do destacamento. Após pernoitarem em Campinas seguiram viagem; ao chegar na cidade, o trem trazia cinco praças armados de carabina em punho, três no limpa trilhos e dois no tender.<sup>132</sup>

As tentativas de resolução continuavam entre o Conselheiro Antonio Prado e os representantes da Liga, mas sempre malogradas, levando em conta o grande fator repressivo demonstrado pelo Conselheiro Prado nas negociações.<sup>133</sup> Enquanto isso em São João Batista do Ribeirão Claro, Jundiaí, Campinas e até em São Paulo, os ânimos começavam a se acirrar levando inclusive trabalhadores de outras companhias ferroviárias e outras fábricas a paralisarem suas atividades em apoio aos ferroviários, como a Mogiana que no quinto dia de greve da Paulista também teve suas atividades paralisadas, assim como outras companhias ferroviárias, em São Paulo e no Rio de Janeiro; em Jundiaí, os trabalhadores das Oficinas Arens e da Fábrica de Tecidos São Bento entraram em greve; em São Paulo, a Fábrica Globo.<sup>134</sup>

Em São João Batista do Ribeirão Claro, o sr. Julio Stern, proprietário da Fábrica de Cerveja "Rio Claro", declarou pessoalmente em uma reunião da Liga que estava fechando as portas de seu estabelecimento em apoio à greve, espalhando folhetins pela cidade explicando os motivos do fechamento: solidariedade aos ferroviários. Da mesma forma o Jornal "O Alpha" deixou de publicar suas edições diárias a partir de 18 de maio até 25 de maio, além do comércio da cidade, que não funcionou após uma reunião realizada no Teatro em que solicitaram a mediação do

<sup>132</sup> AHRCOAP- Jornal "O Alpha". 17 de maio de 1906. Rio Claro, pg. 02.

<sup>133</sup> LEVI, Darrel. *A família Prado*. Trad., São Paulo: Cultura 70, 1977, pg. 299.

<sup>134</sup> LEME, Dulce M. P. de Camargo. op. cit., especialmente o tópico - As manifestações de solidariedade.

conflito por parte da Associação Comercial de São Paulo, mas claramente ao lado dos trabalhadores.<sup>135</sup>

A paralisação dos jornais, no entanto, não era vista com bons olhos pelos membros das Ligas Operárias, pois sem eles, possíveis informações falsas poderiam acarretar no enfraquecimento do movimento, pois jornais de outras cidades também paralisaram suas atividades.

Na verdade, as paralisações em apoio que fugiam ao âmbito dos ferroviários e dos trabalhadores industriais, possivelmente se fundamentavam em interesses imediatos de cada setor e nada mais eram do que uma "pressão" à própria Paulista para que se resolvesse o conflito, em nada se ligando aos interesses dos trabalhadores. Basta considerarmos em primeiro lugar, que com a paralisação dos trens, o jornal "O Alpha" deixava de enviar suas edições diárias às localidades vizinhas - que, destacamos, perfaziam a maior parte da receita em comparação com as vendas e assinaturas locais.

Em segundo lugar, toda a circulação de mercadorias, pagamentos, correspondências, etc., se encontravam completamente paralisadas, obstando a dinâmica econômica do complexo cafeeiro. Por aí apreendemos que todo o apoio gerado ligava-se a outros interesses que não imediatamente à questão operária, apesar do discurso contrário. Dessa forma, o que questionamos são os reais interesses dos comerciantes e da população em geral no apoio ao movimento grevista, visto que, com a paralisação os comerciantes deixavam de vender seus produtos, deixavam de receber pagamentos, etc.

Nesse ínterim, houve um acirramento de forças por parte da Paulista, trabalhadores eram sumariamente demitidos; os que moravam em casas da companhia, em Jundiaí, foram despejados sem direito de retirarem seus pertences, cujo argumento residia na necessidade de acomodar os novos contratados, e mais, cerceamento das liberdades individuais, principalmente aos advogados e aos trabalhadores, que progressivamente começaram a serem detidos e enviados clandestinamente para a capital.

Prisões arbitrárias foram recorrentes em todas as cidades envolvidas pela greve. Em São João Batista do Ribeirão Claro, a Liga Operária nomeou o advogado Joaquim

---

<sup>135</sup> FAUSTO, Boris. op. cit., 1976, pg. 144.

Teixeira das Neves Junior (o Teixeirinha) para representar a categoria. O fato ligava-se diretamente ao acirramento do movimento e, ainda, pela chegada à cidade de Julio Sorelli, delegado da Federação Operária que para lá se dirigiu com o intuito de "declarar que aquella associação, presta todo apoio moral e material á Liga Operária de Rio Claro".<sup>136</sup>

Às prisões realizadas pela policia seguiam-se os inúmeros pedidos de *habeas corpus* impetrados pelo dr. Teixeira Neves. O primeiro caso ocorreu com os trabalhadores João Firmino de Oliveira Doria, Theofilo Isidoro de Almeida e João Alves da Silva, que segundo o argumento do *habeas corpus* foram presos unicamente por serem membros da Liga Operária e por estarem em greve, além do fato de sofrerem possíveis violências, coações ou abusos por parte da polícia, que baseavam as prisões em ilegalidades; foi concedido em 24 de maio de 1906, pelo juiz Achilles de Oliveira Ribeiro.<sup>137</sup>

Também os *habeas corpus* preventivos foram correntes, como no caso de Libero Braga, impetrado em 25 de maio:

*"...tendo fundados motivos para considerar-se ameaçado na sua liberdade, visto Constar-lhe, que, em razão do movimento grévista que há dias se manifestou e tem-se desenvolvido nesta cidade, sobre o qual não cabe-lhe responsabilidade alguma, está sujeito a ser preso a qualquer momento, mesmo quando no exercicio das suas funções officiais, tendo já a dois dias estado, no que constou-lhe e parece, a seu domicilio e a sua pessoa sob a vigilancia da Policia; e porque nem está sujeito em caso algum da Lei á uma tal violencia, e garanta-lhe a Constituição Federal sua plena liberdade, visto encontrar-se fóra dos casos em que pôde-se ser submetido á prisão."*

*Rio Claro, 25 de maio de 1906*

*Libero Braga*

<sup>136</sup> AHRCOAP- Jornal "O Alpha". 17 de maio de 1906. Rio Claro, pg. 02.

<sup>137</sup> AHRCOAP - CCR, 1906, Caixa 02 – Auto de Habeas Corpus – 24/05/1906.

O argumento do delegado de polícia, por sua vez, ao ser notificado do *habeas corpus* era que nada havia contra o impetrante, da mesma forma como ocorreram com vários outros trabalhadores detidos.

Os *habeas corpus* foram inúmeros no decorrer da greve, e entre os trabalhadores presos muitas vezes o maior receio residia na sua ilegal transferência para São Paulo. Na maioria dos inquéritos policiais analisados o argumento essencial dos *habeas corpus* era a repressão policial que poderia ocasionar violência, o cerceamento da liberdade garantida pela Constituição, com pequenas variações, mas em todos eles, os detidos ou os que seriam detidos, eram membros da Liga Operária e se encontravam em greve.<sup>138</sup> O engraçado foi que no dia 27 de maio nem o entregador de jornal *d'O Alpha* saiu ileso das perseguições policiais, sendo preso para averiguações, conforme relatou o delegado.

Antagonicamente, quando o jornal "O Alpha" retornou às atividades normais, em 26 de maio, em nenhum momento, informa o jornal, houve qualquer tipo de manifestação, agitação, piquete ou distúrbio da "ordem" por parte dos trabalhadores, que continuavam se mantendo pacificamente paralisados. O contrário, no entanto, ocorria com a força policial, que cada vez mais chegava em trens especiais, vindo, inclusive a cavalaria oriunda da capital do Estado. Aumentavam também as prisões ilegais realizadas pela polícia.

*"...Doze longos dias são decorridos; doze tenebrosas noites são passadas; extraordinarios prejuizos têm sofrido a industria, a lavoura, o commercio; milhares de familias conservam-se na posição mais critica e perto de quatro mil operários, são escarnecidos, são insultados, são perseguidos pela força creada para garantil-os!*

*(...)*

*Todas as arbitrariedades foram commettidas.*

*Tivemos a censura telegraphica; tivemos a estação interdicta; tivemos suspensos os direitos de reunião e da expansão do pensamento; tivemos*

<sup>138</sup> AHRCOAP - CCR, 1906, CAIXA 02 - Habeas Corpus Preventivo - 25/05/1906; CCR, 1906, CAIXA 03 - Habeas Corpus - 22/05/1906; CCR, 1906, CAIXA 03 - Habeas corpus - 26/05/1906; CCR, 1906, CAIXA 03 - Habeas Corpus - 25/05/1906; CCR, 1906, CAIXA 03 - Habeas Corpus - 26/05/1906.

*a prisão de advogados e de inoffensivos operarios, que não se cansavam de pregar a ordem, a calma; tivemos proibido o livre transito pelas ruas; tivemos o povo inerme atropellado pelas patas da cavallaria!*

*Tivemos mais do que isso. Tivemos a transmissão de telegrammas falsos, falsissimos, que se dizem do delegado de policia desta cidade, mas que não acreditamos terem sido firmados pelo sr. dr. Mascarenhas Neves.*

*Em conclusão: o sr. dr. Antonio Prado, escudado pelas forças do governo continua a manter, aparentemente, a sua arrogancia, embora os seus asseclas andem pelas ruas a mendigar trabalhadores; a poderosa Companhia ainda não regularizou e tão cedo não regularizará, com pessoal estranho, o seu trafego; e os operarios, apesar de zombados pelos seus superiores e maltratados pelo governo, conservam-se firmes, inabalaveis, escudados pela opinião publica!*

*Abaixo os intrujões!*

*Viva o operariado livre.*<sup>139</sup>

Por aí notamos que devido à greve a cidade vivenciava conflitos que tomava proporções até então desconhecidas pela população, atingindo a todos de maneira indistinta, quebrando a rotina da cidade: com as tropas da cavalaria invadindo o espaço antes destinado aos transeuntes que não mais podiam conversar em grupos e dos carros e carroças de vendedores e dos cavalos utilizados como meio de transporte, pois já era motivo para que a polícia interferisse com o intuito de "dispersar". Enfim, o impacto foi grande, mas não foi provocado pelos trabalhadores e sim por parte dos

*"...trens blindados, trazendo soldados encarapitados na carvoeira, no limpa trilhos, a despejar forças e mais forças, a cousa tornou-se furtacôr... Para mim confesso: foi um espetaculo deslumbrante!*

<sup>139</sup> AHRCOAP- Jornal "O Alpha". 26 de maio de 1906. Rio Claro, pg. 01.

*Calculem que desde que nasci, jamais afastei os pés destas plagas indayás. Marinheiro, para mim, no entretanto, não era novidade: ainda me recordo do naufragio da Santa Rosa, alli, no palco do Phenix, e a fleugma do seu commandante, (...) capitão Conrado, quando lhe deram a noticia de que o porão estava imundando...*

*(...) Cavallaria, tambem não me causou pasmo.*

*Quem terá deixado de vêr, todo principio de mez, em soldadinho, procedente de Santa Cruz, cavalgando num piolhento rossinante, em busca do seu pret?*

*O que me causou pavor, foi saber que o parque de artilharia da avenida 8, composto dos mais possantes canhões, pretendia bombardear a cidade e que as canhoneiras surtas na varzea, estavam de fogo acceso e faziam evoluções..."<sup>140</sup>*

A situação parecia cada vez mais assustar a população. A começar pela transformação da cidade em uma suposta praça de guerra, até a proibição de reunião no Teatro, quando foram presos Julio Sorelli, Francisco de Castro Peres e Fortunato Pizzocaró e remetidos imediatamente para São Paulo em trem especial.

Nesse jogo de demonstração de poder por parte da empresa, respaldada pela força policial e pela indiferença do governo de Tibiriçá no que se refere aos trabalhadores, notícias falsas, panfletos e acusações anônimas começaram a figurar entre os trabalhadores. Em São João Batista do Ribeirão Claro, por exemplo, um panfleto anônimo foi distribuído aos grevistas e à população em geral com objetivo de desmobilizar o movimento:

*"Á classe operaria*

*COMPANHEIROS!*

*Eis-nos chegados ao termo da nossa lucta!*

*A intervenção nefasta da politica jacobina, só devemos o fracasso da causa sacrosanta que defendemos! Foram os discursos insultuosos ao*

---

<sup>140</sup> Ibidem, pg. 02.

*governo do Estado, proferidos pelo academico sr. Antonio Covello, que não se cansava de exaltar nossos companheiros aconselhando criminosamente o emprego da dinamite, contra a Companhia Paulista, e os discursos anarchisadores do sr. Libero Braga (fiscal do governo!), dr. José Inagcio de Figueiredo(juiz de paz (?) !) Tenente Soares e a má fé do nosso advogado Dr. Joaquim Teixeira das Neves Junior(que nos vendeu covardemente!) os unicos motivos que determinaram, aqui, a energica intervenção da policia e consequentemente a perda irremediavel da nossa causa!*

**COMPANHEIROS!**

*O nosso advogado dr. Teixeira Junior não ignorava pelas conferencias secretas e continuas que tinha com a Policia que os nossos companheiros Sorelli, Castro Peres e fortunato deveriam serem presos na reunião do Theatro na noite do dia 22; S.S. não ignorava, tambem, que elles seguiriam imediatamente presos para S. Paulo! E no em tanto simulando surprehendido com a prisão dos nossos companheiros - foi requerer uma ordem de habeas corpus, quando tinha a plena certeza que elles já estavam em caminho de S. Paulo!*

*Companheiros! O advogado da Liga Operaria de Rio Claro - Dr. Teixeira Junior enganou-nos vilmente! Aonde estão os valiosos offerecimentos do sr. Cel. Marcello Schimidt, o Chefe Jacobino e Presidente da Camara? Onde estão os protestos de solidariedade do partido Jacobino e do sr. Julio Sterm; que só nos aconselhavam o emprego da dinamite?*

*O povo nos abandonou, porque vê que estamos sendo joguete de exploração politica nas mãos d'esses miseraveis Jacobinos, que hoje tambem nos abandonam as perseguições da policia!*

**ABAIXO, POIS, OS VENDILHÕES DO NOSSO DIREITO!**

**ABAIXO OS JUDAS DO PARTIDO JACOBINO, QUE SÓ PRETENDEM EXPLORAR A NOSSA CLASSE!**

*Companheiros! O pacto de solidariedade que existia entre nós, para defeza commum dos nossos Direitos, acha-se quebrados pela*

*intervenção dos elementos estranhos e nefastos que acima relatamos, e, que só queriam explorar; resta-nos, pois, o dever de aconselhar a todos, que desprezemos esses vis exploradores, e, sem quebra da nossa dignidade, voltemos de novo ao trabalho certos de que, muito breve, o eminente Dr. Antonio Prado, nos trará justiça do seu motuo proprio.*  
**ABAIXO OS EXPLORADORES DA LIGA OPERARIA!**  
**OS OPERARIOS CONSCIENTES."**<sup>141</sup>

O que chama atenção no panfleto é a forma como foi redigido. Ao atentarmos para os indivíduos atacados, a desqualificação maior reside na tentativa de torná-los ao olhar do leitor, "agitadores", Jacobinos desinteressados e exploradores, que não estão comprometidos com a "ordem social" e com a paz do movimento, ao mesmo tempo em que tenta abalar a confiança dos trabalhadores frente a eles e, inclusive, desqualificando um dos maiores solidários à greve na cidade, o sr. Julio Stern. Ao final, explicitamente, a solução: retornar ao trabalho.

A resposta às acusações do panfleto aparecem na edição do Jornal "O Alpha" do dia 26 de maio, assinado por Libero Braga, enfatizando que a mesma não passava de caluniosa e maldosa artimanha com o intuito de desmobilizar a greve por intermédio dos representantes da Liga Operária, ao passo que rebate as acusações de discursos anarquistas lembrando aos leitores que em todos os pronunciamentos realizados nas assembléias e reuniões da categoria existiam membros da polícia, inclusive a paisana, que podiam confirmar que em nenhum momento foi sugerida a depredação do bens da companhia. Um detalhe merece consideração, a referida resposta foi impossibilitada de ser transmitida para as outras cidades, inclusive para a capital, em virtude da paralisação do serviço telegráfico.

Provavelmente não passavam de manobras que tentavam desmobilizar os trabalhadores, como atestam os jornais seguintes ao ressaltar em cada uma de suas edições e com grande destaque, que a cidade e os trabalhadores continuava em paz, tendo sua monotonia apenas quebrada pelo fluxo das forças policiaes que continuavam a chegar a São João Batista do Ribeirão Claro e a Jundiáí.

---

<sup>141</sup> Panfleto "Á classe operaria", gentilmente cedido pelos funcionários do Arquivo Histórico de Rio Claro "Oscar de Arruda Penteado". Grifos no original.

*"A cavallaria ahi está, a levantar nuvens de pó pelas ruas, a atropelar transeuntes, a atemorizar famílias, a praticar desordens!  
E dizer-se que tal gente veio para garantir a ordem!"<sup>142</sup>*

Por outro lado, cabe ressaltarmos que em momento algum existe qualquer referência à greve na Ata da sessão da Câmara Municipal do dia 18 de maio, a única ocorrida durante o período de greve e nem na subsequente, de 16 de junho.

Ao mesmo tempo, porém, oportunismos não faltaram, alguns setores que aparentemente apoiavam a greve elevaram o preço de seus produtos, argumentando que tal subida não era devido à greve, conforme revela um anúncio publicado n'O Alpha:

*"A GREVE!*

*De acordo, não com a greve, mas com as circunstancias da epocha, os açougueiros resolveram vender, de amanhã em diante, a carne de vacca a 600 Rs. o kilo, continuando a abater, como até o presente, gado de superior qualidade." <sup>143</sup>*

Por outro lado, todas as atividades se viram prejudicadas pela greve e pela consequente repressão policial que a todos atingia, esvaziando as ruas da cidade. Segundo o Relatório de Fiscalização de Francisco Leite de Campos Mendes, de 31 de maio de 1906, quando a greve já havia terminado, o mesmo ainda apontava que:

*"O mercado continua com pouco movimento, devido talvez a greve e movimento de forças da cidade." <sup>144</sup>*

Somente quem tinha oportunidade de deixar a cidade o fez. Foi o caso do sr. Leopoldo Temperani, que instalou seu circo na cidade pouco antes da deflagração da greve, mas

<sup>142</sup> AHRCOAP - Jornal "O Alpha". Rio Claro, 29 de maio de 1906, pg. 02.

<sup>143</sup> AHRCOAP - Jornal "O Alpha". 17 de maio de 1906. Rio Claro, pg. 03; 27 de maio de 1906, pg. 03.

<sup>144</sup> AHRCOAP - Caixa 21, pasta 3.

logo após dois espetáculos foi obrigado a desmontá-lo e seguir rumo a outra cidade, já que não tinha público.

Com as demissões que passaram a compor o quadro da repressão aos trabalhadores e com isso sua substituição muitas vezes por pessoal não qualificado, a Paulista tentava restabelecer o tráfego, inutilmente. Para São João Batista do Ribeirão Claro, a Paulista enviou um maquinista justamente com esse intento. As conseqüências foram desastrosas para a companhia.

No dia 27 de maio, Arthur Francisco de Carvalho, maquinista oriundo da Central do Brasil, ao encontrar-se em estado de embriaguês acabou por invadir uma casa localizada na Avenida 8 nº 18<sup>A</sup> de propriedade do comerciante de Gentil Castro, perseguindo a mulher e a cunhada do comerciante. O fato acabou acirrando os ânimos da população frente às atitudes da Companhia e da própria polícia, preocupada em reprimir somente os trabalhadores. No dia seguinte o invasor foi remetido para São Paulo e os jornais estamparam o acontecimento cobrando a responsabilidade: da polícia ou dos "potentados da Cia. Paulista".<sup>145</sup>

Aos poucos a greve ia perdendo força, mas a força policial continuava na cidade. Enquanto isso em Jundiaí, uma manifestação ocorrida em 29 de maio acarretou na morte de dois funcionários, Ernesto Gould e Manoel Dias, o que levou a categoria a aceitar as orientações da Federação Operária de voltar ao trabalho.

Mesmo com o fim da greve, toda a força policial continuava nas oficinas de São João Batista do Ribeirão Claro; a sala de espera da estação ferroviária, ao invés de servir aos passageiros dava lugar a um arsenal de armas e munições. No que se refere à greve, especificamente, e de maneira geral, o grande ponto positivo, segundo Leme e Garcia, foi o fenômeno de solidariedade da população em geral que o movimento despertou, ao "extrapolar" o contexto dos trabalhadores, como tentamos demonstrar aqui, interferindo diretamente no contexto urbano e guardados seus interesses imediatos como destacamos.

Por último, cabe-nos uma consideração importante no tocante à troca das oficinas de reparos de São João Batista do Ribeirão Claro para Jundiaí e o contrário quanto à oficina de serraria, que conferiria uma característica importante à cidade. Por

---

<sup>145</sup> AHRCOAP - Jornal "O Alpha". 29 de maio de 1906. Rio Claro, pp. 02-03.

volta de 1903, a Cia. Paulista passou adquirir glebas de terras ao longo da linha férrea próximo a Jundiaí, com o objetivo de fomentar a produção de madeira para utilização como dormentes nos trilhos e como lenha.<sup>146</sup>

Para tanto, encarregou Edmundo Navarro de Andrade para que realizasse as experiências com silvicultura para determinar uma espécie capaz de fornecer madeira e lenha combustível para suprir as necessidades da ferrovia. Após 6 anos de estudos comparativos entre espécies exóticas e nativas, no Horto Florestal de Jundiaí, chegou à conclusão de que o eucalipto era a espécie que deveria ser plantada em larga escala.

A partir daí, a Companhia Paulista iniciou a aquisição de propriedades rurais para a expansão da cultura do eucalipto. Assim, o atual Horto Florestal de Rio Claro foi adquirido por partes, tendo seu início em 1909, com a primeira gleba de terra de 1.403 alqueires, um casarão que era a sede e colônia de trabalhadores.<sup>147</sup> Formando o Horto Florestal de Rio Claro, que atualmente responde como pulmão da cidade e região, mas que sua origem encontra-se, provavelmente, na influência das serrarias ali instaladas em 1906.

Como vimos, a população da cidade de São João Batista do Ribeirão Claro vivenciou de maneira contundente os reflexos da movimentação gerada pela greve de maio de 1906, com interferência direta nos níveis econômico e sócio-culturais. Desta forma, num primeiro aspecto, o que podemos apreender em toda a movimentação encontra-se nas teias das "relações de poder" que se manifestaram nesse processo, onde de um lado, os fazendeiros-negociantes através da Cia. Paulista e do próprio governo do Estado, esbanjaram força repressora nas ruas da cidade e, de outro, uma população acrescida de novas personagens, com os imigrantes e seus descendentes demonstrando novos hábitos, novas perspectivas e novas formas de agir, claro que, guardados os devidos interesses de cada grupo.

Num segundo aspecto, basta visualizarmos a população em geral e suas atitudes frente à greve para percebermos como as transformações as atingiram, transformando no motor da cidade moderna e justamente contra a administração do empreendimento símbolo da modernidade, a ferrovia.

---

<sup>146</sup> MATTOON, Robert H. op. cit., pg. 195.

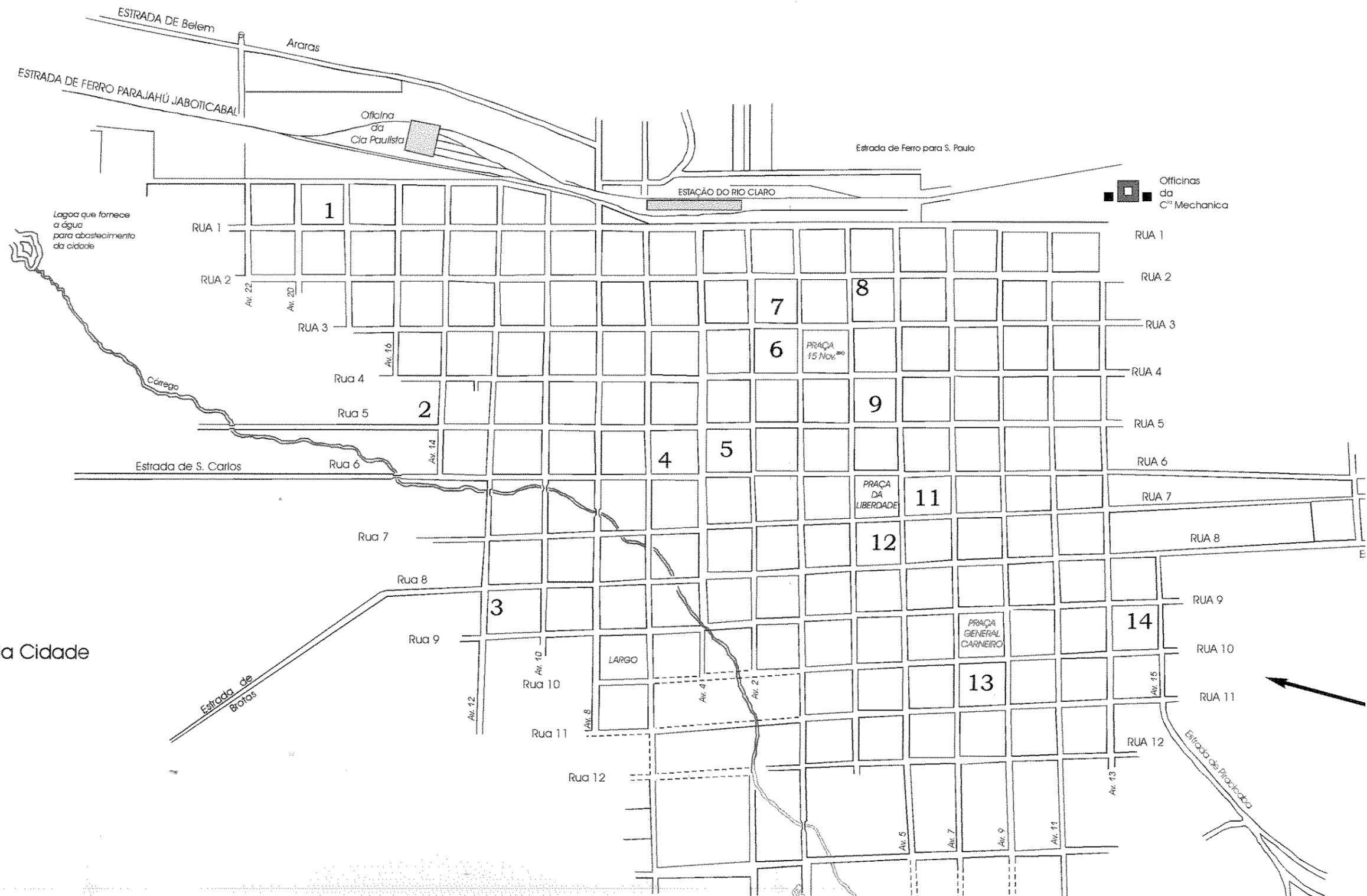
<sup>147</sup> PLATINETTI Jr., Armando. "O Horto Florestal Navarro de Andrade." In: PENTEADO, Oscar de A.; et. all. op. cit., 1978, pp. 295 e segs.

A cidade era diferente de meados do século XIX (conforme plantas de 1893 e a seguinte, que demonstra seu crescimento físico a partir das diversas plantas utilizadas), mesmo assim alguns problemas persistiam, outros daí adviriam; e é justamente em fins de 1905 que, inclusive, o nome São João Batista do Ribeirão Claro passava a ser mais objetivo, racional e prático, ou seja, simplesmente Rio Claro.<sup>148</sup>

---

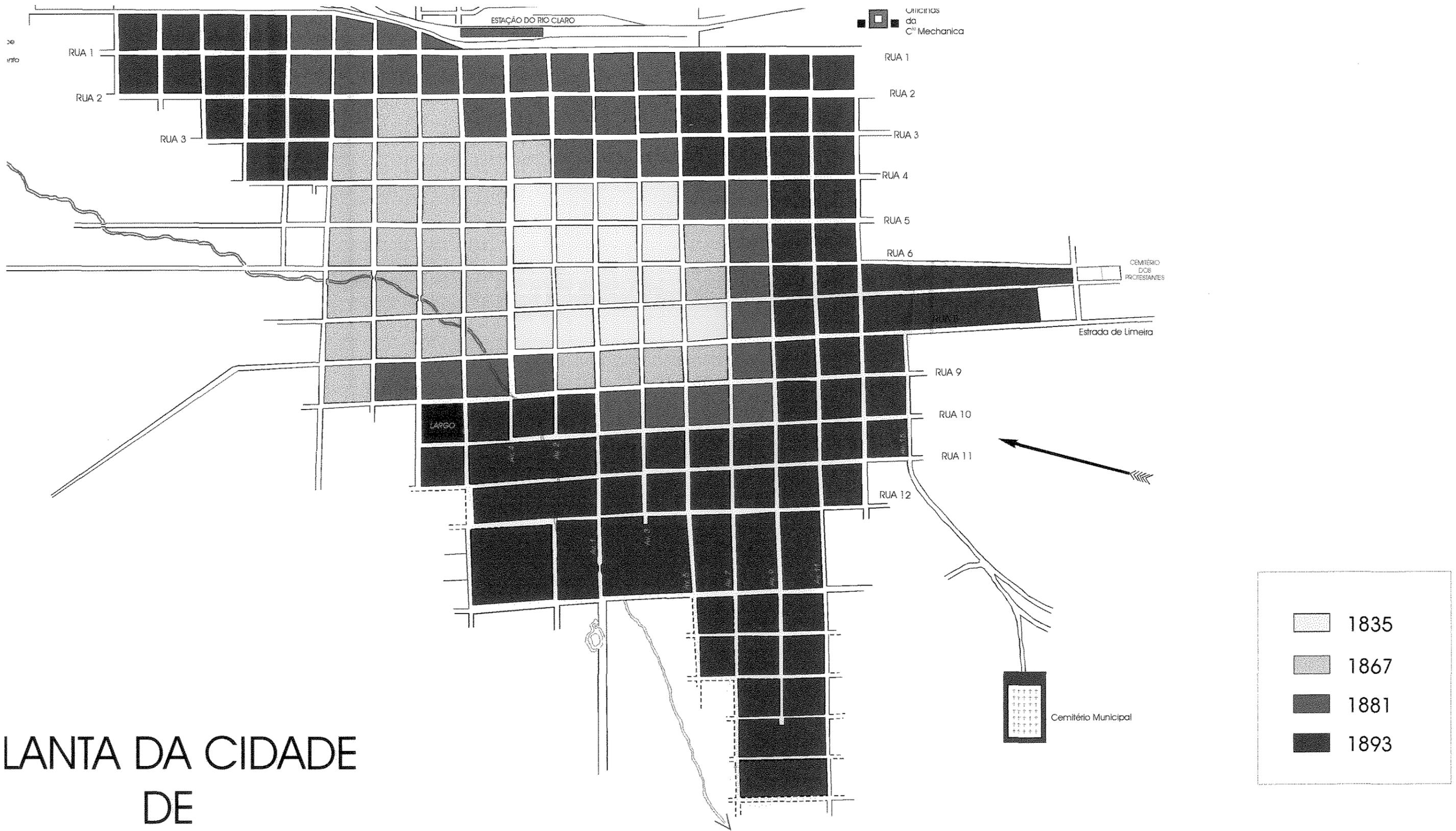
<sup>148</sup> Conforme a Lei nº. 975 de 20 de dezembro de 1905. São Paulo (Estado). Secretaria de Economia e Planejamento. Coordenadoria de Planejamento Regional. Instituto Geográfico e Cartográfico. São Paulo: IGC, 1995, pg. 128.

# DE S. JOÃO DO RIO-CLARO LEVANTADA PELO ENGENHEIRO D<sup>r</sup> A. SHMIDT 1893



## Indicações

- Caixa d'agua do Abastscimento da Cidade
- Presbitério
- Igreja de Santa Cruz
- Igreja Protestante
- Gabinete de Leitura
- Jardim Público
- Theatro
- Santa Casa de Misericórdia
- Philarmônica
- Igreja Matriz
- Paco da Camara Municipal



PLANTA DA CIDADE  
 DE  
 SÃO JOÃO DO RIO-CLARO  
 LEVANTADA  
 PELO ENGENHEIRO DR. A. SHMIDT  
 1893

Planta da cidade de S. João do Rio Claro  
 Levantada pelo Engenheiro Dr. A. Shmidt  
 1893

## CONCLUSÃO

São João Batista do Ribeirão Claro, localizada no *hinterland* de São Paulo foi um exemplo típico de urbanização ligada ao café, assim como outras cidades que nasceram e se desenvolveram ao longo deste ciclo econômico. Em suas origens a cana-de-açúcar era a principal especiaria produzida na localidade e foi a partir dela e da infra-estrutura para ela criada que foi possível a posterior penetração dos cafezais em suas terras.

É justamente nas suas origens que os principais elementos transformadores de então - os fazendeiros-negociantes, através da Sociedade do Bem Comum - colocaram em prática a forma de organização do espaço urbano baseado na ortogonalidade das ruas. Esse modelo, claramente deliberado em sua aplicação e em influência pelo Senador Vergueiro, era um reflexo dos planos Iluministas de Pombal, de construção de vilas. Esse caráter de planejamento impresso à freguesia na sua primeira manifestação urbana seria reproduzido ao longo dos anos, inclusive por ocasião da chegada da ferrovia no espaço da cidade.

Como fronteira economicamente viável da Província até 1867, quando é concretizada a transposição da Serra do Mar ligando o porto de Santos a Jundiaí, a cidade já atraía considerável número de imigrantes alemães. Formou-se um grupo significativo de imigrantes que naquele momento soube se aproveitar das lacunas que se abriam num meio inóspito e majoritariamente rural, em meio à ampliação dos hábitos de consumo que eles também ajudaram a criar.

Não imaginava o Senador Vergueiro que do malogro de suas experiências em Ibicaba pudesse resultar na consolidação de uma expressiva comunidade alemã em São João Batista do Ribeirão Claro.

Somaram-se aos fazendeiros-negociantes, os proprietários de capital, que em 1864 inauguraram uma instituição representativa do mundo "moderno" e "civilizado" que cada vez mais passariam a almejar, o Teatro São João.

A partir de então a pretensão "civilizatória" em completa relação com a riqueza gerada pelo café tornou-se uma constante das elites rioclarenses, que se ampliaram no decorrer do tempo, se manifestando sob diversas formas e nos mais diferentes aspectos

da realidade. Como procuramos demonstrar, estavam nas inúmeras instituições por eles empreendidas: no Gabinete de Leitura, na Santa Casa de Misericórdia, na Philarmonica, nos inúmeros monumentos e praças inaugurados; nos diversos empreendimentos de infra-estrutura urbana; e nos jornais, em seus mais variados pontos de vista, sendo até o "preto Marianno" defendido em 1885, por ter sido espancado com bacalhau pelo seu dono!

No plano econômico mais amplo, o advento das construções ferroviárias configurou-se como símbolo maior do poder econômico que a riqueza do café gerou. Ao reduzir consideravelmente o tempo de comunicação com a capital e o porto de escoamento da produção, sua instalação engendrou uma dinâmica nos núcleos urbanos por onde passou. Em São João Batista do Ribeirão Claro essa dinâmica foi bastante expressiva e a caracterizou de forma distinta das outras cidades por onde passou, pois foi ao encontro de uma estrutura econômico-social já sedimentada criada justamente a partir de sua característica de limite economicamente viável do plantio do café. Somando-se a ela, promoveu o recrudescimento da vida urbana da cidade.

Desta forma, enfatizamos que sua chegada na cidade foi de suma importância, mesmo com a relativa fuga de capitais provocada pelo absenteísmo dos fazendeiros. Isso se comprova pelos diversos empreendimentos concretizados a partir de então, inclusive com a presença de capital estrangeiro, como no caso da firma Theodor Wille & Cia., no caso da iluminação elétrica.

Segundo a documentação analisada, o setor de serviços, que se expandiu com a chegada da linha férrea, na fase de ponta de trilho, foi o setor que mais cresceu ao responder por uma demanda existente ao norte e a oeste da cidade. Já na fase de intermediária, mesmo relativamente perdendo esse privilégio, a lacuna foi mais do que sanada pela ampliação do complexo ferroviário que se montava na cidade com a instalação do entroncamento ferroviário de diferentes bitolas, dos armazéns e escritórios da Cia. Rio Claro que concretizou a ligação férrea rumo a São Carlos, além do surgimento de pequenas indústrias.

Cabe destacarmos que a Cia. Rio Claro foi a primeira companhia ferroviária a realizar a construção de um ramal sem garantia de juros e com capital estritamente nacional, demonstrando a capacidade econômica dos fazendeiros-negociantes da cidade

e da região ao norte; permitindo-nos, ainda, relativizar a afirmação de Dean, de que com o absenteísmo também se foram os capitais e a cidade ficou abandonada nas mãos da classe média.

Muitos realmente se mudaram, mas isso não os impediu de manterem em suas respectivas zonas eleitorais seu domínio político e econômico. Ao mesmo tempo, permaneceram profundamente envolvidos nos negócios ferroviários que, através de várias especulações econômicas, veio a retornar às mãos da Cia. Paulista em 1892.

Com a aquisição da Cia. Rio Claro pela Cia. Paulista, esta empresa utilizou-se da infra-estrutura existente na cidade a ali instalou suas oficinas, aumentando ainda mais o complexo ferroviário da cidade. Seus inúmeros desdobramentos econômico-sociais reciclaram a face da cidade: ampliou-se a demanda por trabalhadores num momento chave em que a imigração em massa trazia primordialmente italianos. Vindos para as lavouras de café, muitos abandonavam os trabalhos das lavouras em busca de melhores condições de vida, atraindo-se em particular pelos trabalhos na ferrovia. Em segundo lugar, incentivou e ampliou a oferta de diversas atividades comerciais e profissionais correlatas às oficinas, como caldeireiros, latoeiros e funileiros, pintores, vidraceiros, etc., conforme demonstra o almanaque para 1895.

Essa relação do complexo ferroviário com a cidade trouxe conseqüências ainda maiores. Por ocasião da greve de 1906, com a cidade transformada em relação aos trinta anos precedentes, ela abrigava um considerável número de trabalhadores urbanos entre imigrantes e descendentes de várias nacionalidades, libertos e brasileiros. Foi quando vivenciou de maneira intensa os efeitos da (também) transformação nas relações produtivas, mas nesse momento, com os trabalhadores tornando-se "caso de polícia".

Desta forma, portanto, desde a chegada da ferrovia à cidade, ela sempre teve um papel econômico-social bastante expressivo no conjunto das transformações que se seguiram, inclusive, foi ela quem resguardou a economia rioclarense por ocasião da crise de 1930, como muito bem apontou Liliana Garcia, ao servir de "retaguarda" econômica à cidade. Por tudo isso, a conceituação de cidade ferroviária se aplica à cidade.

Enfim, ao passarmos os olhos retrospectivamente pela cidade da fronteira até a cidade intermediária podemos perceber que no primeiro momento, devido aos inúmeros fatores que faziam dela uma realidade única no âmbito maior da transição capitalista (marcadamente influenciada pelos imigrantes alemães), ela se configurava num *locus* de manifestações "civilizatórias" e "modernas", porém, essas manifestações não extrapolavam os limites da zona urbana para as lavouras, onde os escravos continuavam a produzir a riqueza que seria novamente invertida na cidade. Já nas fases subseqüentes, com a ferrovia, a Abolição, o advento da República, ocorreram transformações significativas, mas insuficientes para transformar o núcleo da exclusão econômico-social que existia até então. E nada mais representativo do que a força colocada em prática pelos administradores da Cia. Paulista e pelo governo do Estado durante a greve de 1906, pois quem eram seus administradores senão os fazendeiros-negociantes de outrora! Atos de um mesmo espetáculo...

## FONTES E BIBLIOGRAFIA

### FONTES MANUSCRITAS

Atas da Câmara Municipal, Livros 5 a 27.

Caixas referentes ao Inquéritos Policias de 1906:

CCR , 1906, Caixa 2. 22/05/1906.

CCR , 1906, Caixa 2. 24/05/1906.

CCR , 1906, Caixa 2. 25/05/1906.

CCR , 1906, Caixa 3. 25/05/1906.

CCR , 1906, Caixa 3. 26/05/1906.

Contribuintes de Impostos de Industrias e profissões. 1904-1905.

Documentos avulsos da Câmara Municipal:

Caixa 13, pasta s/nº.

Caixa 18, pasta 29.

Caixa 21, pasta 3.

Caixa 21, pasta 5.

Caixa 24, pasta 1.

Caixa 29, pasta 17.

Caixa 29, pasta 3.

Caixa 36, pasta 53.

Caixa 36, pasta, 52.

*Fe de Officio* dos trabalhadores da Cia. Paulista de Estrada de Ferro.

Livro de Lançamento de Impostos de Industrias e profissões. 1897.

### FONTES IMPRESSAS

Relatórios dos Presidentes de Província, 1850 a 1888.

Jornal "O Trem. Periodico humoristico".

Jornal "Gazeta Rio-Clarensense".

Jornal "O Alpha". Hebdomadario litterario, scientifico, noticioso e industrial.Rio Claro.

Jornal "O Tempo".

Jornal "O seculo XIX."

Jornal "Diario do Rio Claro".

Jornal "O Alpha".

Panfletto "A Classe operaria".

Material iconográfico e plantas foram gentilmente cedidos pelo Museu Histórico e Pedagógico "Amador Bueno da Veiga".

Almanach do Rio Claro organizado por Conrado Krettlis para 1906. Rio Claro, Typ. do Conrado, 1906.

Almanack do Rio Claro organizado por Cândido Neves, 1895. Contem informações sobre o commercio, a industria e à lavoura, e a planta da cidade. Rio Claro, Officina Typographica da Gazeta, 1895.

Almanak Administrativo, Mercantil, e Industrial da Provincia de S. Paulo para o anno de 1857. Organizado e redigido por Marques & Irmão. 1º. Anno. São Paulo, Typographia Imparcial, 1856.

Almanak Administrativo, Mercantil, e Industrial da Provincia de S. Paulo para o anno de 1858. Organizado e redigido por Marques & Irmão. 2º. Anno. São Paulo, Typographia Imparcial, 1857.

Almanak de S. João do Rio-Claro para 1873. Org. por Thomaz Carlos de Molina e pub. Por José Maria Lisboa. Ed. Facsimilar. São Paulo: Imp. Oficial. Arquivo do Estado, 1981.

Anuario Commercial do Estado de São Paulo para 1905-1906. São Paulo: Medeiros & Cia., 1905.

CAMPOS, Zulmiro Ferraz de. Centenario de Rio Claro. Conferencia sobre a historia de Rio Claro pronunciada no Theatro Variedades desta cidade em 20 de junho de 1927. Rio Claro; Typ. Conrado, 1929.

Centro Industrial do Brasil. *O Brasil. Suas riquezas naturaes . Suas industrias.* Rio de Janeiro: Industria Agricola, volume II, 1908.

Codigo das Posturas Municipaes de S. João do Rio Claro. Anno 1893. Rio Claro: Typ. do Diario do Rio Claro, 1893.

- Codigo de Postura da Camara Municipal de S. João do Rio Claro. Rio Claro: Typ. do Tempo, 1884.
- DAVATZ, Thomaz. *Memórias de um colono no Brasil*. Trad. e Prefácio de Sérgio Buarque de Holanda, Belo Horizonte/ São Paulo: Itatiaia/ Edusp, 1980.
- FERRAZ, J. Romeu. *Historia do Rio Claro: a vida, seus costumes e seus homens*. São Paulo: Typ. Hennies Irmãos, 1922.
- GODOY, Joaquim Floriano de. "A Provincia de São Paulo: trabalho estatístico historico e noticioso destinado a exposição industrial de Philadelphia (Estados Unidos) offerecido a S. M. Imperial o sr. D. Pedro II pelo senado Dr. Joaquim Floriano de Godoy." In: *A provincia de São Paulo: trabalho estatístico, histórico e noticioso*. 2.ed., fac-similada, São Paulo: Governo do Estado, 1978.
- GUIMARÃES Jr., Marianno. *Inspecção sanitaria de Rio Claro*. Faculdade de Medicina e Cirurgia de São Paulo, junho de 1923, datil.
- MULLER, Daniel P. *São Paulo em 1836*. Reedição em 1923 de Ensaio d'um quadro estatístico da provincia de São Paulo. São Paulo: 1923.
- Museu Theodor Kölle. Centro de Estudos da Imigração Alemã na região de Rio Claro. Rio Claro: Costa, 1996.
- Novo Almanach de São Paulo para o anno de 1883. Guia administrativo, commercial e industrial para as cidades de S. Paulo, Santos, Campinas e Rio-Claro, acompanhado de uma planta da cidade de S. Paulo. São Paulo: Editores proprietario, Jorge Seckler & Cia., 1882.
- Revista do Instituto Historico e Geographico de São Paulo. São Paulo: vol. VI, 1900-1901, Typ. do Diario Official, 1902.
- VON TSCHUDI, J. J. *Viagem às provincias do Rio de Janeiro e São Paulo*. Trad., São Paulo: Livraria Martins editora S.A., 1953.

## BIBLIOGRAFIA

- ALENCASTRO, Luis Felipe de; RENAUX, Maria Luiza. "Caras e modos dos migrantes e imigrantes". In: ALENCASTRO, Luis Felipe de. (org.). *História da vida privada no Brasil. Império: a corte e a modernidade nacional*. São Paulo: Cia. das Letras, 1997, vol. 2.
- ALENCASTRO, Luis Felipe. "Proletários e escravos. Imigrantes portugueses e cativos africanos no Rio de Janeiro, 1850-1872." In: *Novos Estudos CEBRAP*. 21, São Paulo, Jul. 1988.
- ALVIM, Zuleika M. F. *Brava Gente! Os italianos em São Paulo, 1870-1920*. São Paulo: Brasiliense, 1986.
- BAPTISTA, Maria Rosa do Belém. *Rio Claro: as pedras da cidade*. São Paulo: Dissertação de mestrado, FFLCH, USP, 1994.
- BASSANEZI, M. S. C. B. *Fazenda de Santa Gertrudes: uma abordagem quantitativa das relações de trabalho em uma propriedade rural paulista, 1895-1920*. Rio Claro: tese de doutoramento, FFLC, 1973.
- BASSANEZI, Maria Silvia C. B. *Imigração e oportunidades de trabalho no período cafeeiro*. Campinas, NEPO, UNICAMP, 1992.
- BASSANEZI, Maria Silvia C. B. *Imigrações internacionais para o Brasil: um panorama histórico*. Campinas: NEPO, UNICAMP, [s.d.].
- BERTUCCI, Liane Maria. *Saúde: arma revolucionária. São Paulo, 1891-1925*. Campinas: CMU/UNICAMP, 1997.
- BOVO, José Murari. *Desenvolvimento econômico e urbanização. Influência do capital inglês na estrutura urbana de São Paulo*. São Paulo: Tese de mestrado, FFLCH, USP, 1974.
- BRESCIANI, Maria Stella M. *Londres e Paris no século XIX. O espetáculo da pobreza*. São Paulo: Brasiliense, 1982.
- BRESCIANI, Maria Stella Martins. "Metrópoles: as faces do monstro urbano (as cidades no século XIX)". In: *Revista Brasileira de História*. São Paulo, v.5, nº. 8/9, set. 1984/ago. 1985.

- BRUNO, Hernani Silva. *História e tradições da cidade de São Paulo*. São Paulo: HUCITEC, 1991, vol. 3.
- CALVINO, Italo. *Cidades Invisíveis*. Trad., São Paulo: Cia. das Letras, 1990.
- CAMARGO, José Francisco de. *Demografia econômica. Variáveis demográficas do desenvolvimento econômico*. Salvador: Livraria Progresso/Aguiar & Souza Ltda., 1960.
- CANABRAVA, Alice P. "A grande lavoura". In: HOLANDA, Sergio Buarque de (dir.). *História geral da civilização brasileira*. São Paulo: DIFEL, 1971, Tomo II, vol. 4.
- CANABRAVA, Alice P. *O algodão em São Paulo, 1861-1875*. 2.ed., São Paulo: T. A. Queiroz, 1984.
- CANO, Wilson. *Raízes da concentração industrial em São Paulo*. 4.ed., Campinas: UNICAMP, IE, 1998.
- CASTRO, Jeanne Berrance de. Inventário administrativo municipal de Rio Claro (1837-1930). In: PAULA, Eurípedes Simões de (org.) *III Simpósio dos professores universitários de história*.
- CASTRO, Jeanne Berrance de; WEHMUTH, Suzana Barthmann. "Arrolamento das fontes primárias do cemitério evangélico de Rio Claro." In: PAULA, Eurípedes Simões de. *Anais do VI Simpósio dos Professores Universitários de História*. São Paulo: XLV, volume III, 1973.
- CASTRO, Jeanne Berrance de; WITTER, José Sebastião. Arrolamentos das fontes primárias de Rio Claro. In: *Revista de História*. São Paulo, nº. 58, vol. XXVIII, 1964.
- CHARLOT, Monica; MARX, Roland (orgs.). *Londres, 1851-1901. A era vitoriana ou o triunfo das desigualdades*. Trad., Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1993.
- COSTA, Emília Viotti da. "Urbanização no Brasil no século XIX." In: *Da monarquia à república. Momentos decisivos*. 4.ed., São Paulo; Brasiliense, 1987.
- COSTA, Emilia Viotti da. *Da senzala à colônia*. 3.ed., São Paulo: Edunesp, 1998.
- COSTA, Wilma Peres. *Ferrovias e trabalho assalariado em São Paulo*. Campinas: Dissertação de Mestrado, IFCH, UNICAMP, 1976.

- COSTA, Wilma Peres. *Do escravismo ao trabalho livre - um panorama das oportunidades de trabalho livre no Brasil de 1870 a partir dos Relatórios Consulares Ingleses*. Trabalho apresentado no III Congresso Brasileiro de História Econômica, 1999.
- DEAN, Warren. *A industrialização de São Paulo (1880-1945)*. 2.ed., São Paulo: DIFEL, 1971.
- DEAN, Warren. "A pequena propriedade dentro do complexo cafeeiro: sitiantes no município de Rio Claro (1870-1920)". In: *Separata da Revista de História*. São Paulo: nº. 106, 1976.
- DEAN, Warren. *Rio Claro: um sistema brasileiro de grande lavoura, 1820-1920*. Trad., Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1977.
- DEBES, Celio. *A caminho do oeste: subsídios para a história da Companhia de Estradas de Ferro e das ferrovias de São Paulo*. São Paulo: Bentivegna, 1968.
- DEBES, Celio. *O surto ferroviário: a importância de Rio Claro*. Rio Claro: Separata, Arquivo Histórico de Rio Claro, 1982.
- DELSON, Roberta M. *Novas vilas para o Brasil-Colônia. Planejamento espacial e social no Brasil no século XVIII*. Trad., Brasília: ALVA/CIORD, 1997.
- DINIZ, Diana M. F. L. *Rio Claro e café: desenvolvimento, apogeu e crise, 1850-1900*. Rio Claro: FFLC, Tese de doutoramento, 1973.
- DINIZ, Diana M. F. L. "Ferrovia e expansão cafeeira: um estudo da modernização dos meios de transporte". In: *Revista de História*. São Paulo: nº. 104, vol. LII, out.-dez. 1975.
- EISENBERG, Peter L. "A mentalidade dos fazendeiros no congresso Agrícola de 1878." In: *Modos de produção e realidade brasileira*. Petrópolis; Vozes, 1980.
- ELIAS, Norbert. *O processo civilizador. Uma história dos costumes*. Trad., Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1994, vol. I.
- FAUSTO, Boris. *Trabalho urbano e conflito social (1890-1920)*. Rio de Janeiro: DIFEL, 1976.
- FAUSTO, Boris (org.). *Fazer a América. A imigração em massa para a América Latina*. São Paulo: Edusp, 1999.

- FITTIPALDI, Fernando C. "O Teatro São João". In: *Boletim Semestral do Arquivo Público e Histórico do Município de Rio Claro*. Rio Claro: Arquivo do Estado de São Paulo, vol. 3, nº. 2, 1984.
- FITTIPALDI, Fernando C. *A imprensa rio-clarense no século XIX*. Rio Claro: Arquivo do Município, 1986.
- FLORESTAN, Fernandes. *A Revolução Burguesa no Brasil. Ensaio de interpretação sociológica*. Rio de Janeiro: Zahar, 1975.
- FORJAZ, Djalma. *O senador Vergueiro: sua vida e sua época (1778-1859). O homem social e o colonizador, o homem empreendedor, o homem político*. São Paulo: Oficinas do Diário Oficial, 1924.
- FRANCO, Maria Sylvia de Carvalho. *Homens livres na ordem escravocrata*. 4.ed., São Paulo: Edunesp, 1997.
- GARCIA, Liliana B. R. *Rio Claro e as Oficinas da Cia. Paulista: trabalho e vida operária, 1930-1940*. Campinas: Tese de doutoramento, IFCH, UNICAMP, 1992.
- GARCIA, Liliana B. R. *150 Anos da Câmara Municipal de Rio Claro*. Rio Claro: Câmara Municipal/Arquivo Público Histórico "Amador Bueno da Veiga", 1996.
- GITAHY, Maria Lucia. *Ventos do Mar: trabalhadores do porto, movimento operário e cultura urbana em Santos, 1889-1914*. São Paulo: Edunesp, 1994.
- GINSBURG, Carlo. *O queijo e os vermes. O cotidiano de um moleiro perseguido pela Inquisição*. Trad., São Paulo: Cia. das Letras, 1987.
- GRAHAN, Richard. *Grã-Bretanha e o início da modernização no Brasil*. Trad., São Paulo: Brasiliense, 1974.
- GUSSI, Alcides Fernando. *Os norte-americanos (confederados) do Brasil – Identidades no contexto transnacional*. Campinas: CMU/UNICAMP, 1997.
- HOBBSAWM, Eric. *Da Revolução Industrial inglesa ao Imperialismo*. Trad. Rio de Janeiro: Forense-Universitária, 1986.
- HOBBSAWM, Eric. *A era do capital, 1848-1872*. Trad., 4.ed., Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988.
- HOGAN, Daniel J.; et.all. *Café, ferrovia e população: o processo de urbanização em Rio Claro*. Campinas: NEPO, UNICAMP, 1986.

- HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Raízes do Brasil*. 26.ed., São Paulo: Cia. das Letras, 1995.
- HOLLOWAY, Thomas H. *Imigrantes para o café. Café e sociedade em São Paulo, 1886-1934*. Trad., Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1984.
- HOMEM, Maria Cecília Naclério. *O palacete paulistano e outras formas urbanas de morar da elite cafeeira*. São Paulo: Martins Fontes, 1996.
- IANNI, Octavio. *Uma cidade antiga*. Campinas: CMU/UNICAMP, 1996.
- KELLER, Elza de S. "Notícia geográfica de Rio Claro" In: *Rio Claro-1964*. Rio Claro: Edição Conselho Municipal de turismo e Cultura, 1964.
- LAMOUNIER, Maria Lúcia. *Da escravidão ao trabalho livre. A lei de locação de serviços de 1879*. Campinas: Papirus, 1988.
- LANNA, Ana Lucia Duarte. *Santos. Uma cidade na transição, 1870-1913*. São Paulo/Santos: HUCITEC/ Pref. Mun. de Santos, 1996.
- LAPA, José Roberto do Amaral. *A cidade. Os cantos e os antros: Campinas, 1850-1900*. São Paulo: Edusp, 1996.
- LEME, Dulce Maria Pompeo de Camargo. *Trabalhadores e ferroviários em greve*. Campinas: Edunicamp, 1986.
- LENHARO, Alcir. *As tropas da moderação (o abastecimento da Corte na formação política do Brasil, 1808-1842)*. 2.ed., Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esporte, Depto. Geral de Documentação e Informação Cultural, Div. de Editoração, 1993.
- LEVI, Darrel. *A família Prado*. Trad., São Paulo: Cultura 70, 1977.
- LOBATO, Monteiro. *Cidades mortas*. 15.ed., São Paulo: Brasiliense, 1972.
- LUCA, Carmem Teixeira de; et.all. *Aspectos da expansão urbana de Rio Claro; renda da terra e o poder político*. Rio Claro: Unesp/IGCE, 1981.
- MARTINS, Ana Luiza. *Gabinetes de Leitura da província de São Paulo: a pluralidade de um espaço esquecido (1847-1890)*. São Paulo: Dissertação de Mestrado, FFLCH, USP, 1990.
- MARTINS, José de Souza. "Frente pioneira: contribuição para uma caracterização sociológica". In: *Capitalismo e tradicionalismo: estudo sobre as contradições da sociedade agrária no Brasil*. São Paulo: Pioneira, 1975.

- MARX, Murilo. *Cidade brasileira*. São Paulo: Melhoramentos/Edusp, 1980.
- MARX, Murilo. *Cidade no Brasil terra de quem?* São Paulo: Nobel/Edusp, 1991.
- MATTOON, Robert H. *The companhia Paulista de Estradas de Ferro, 1868-1900 a local railway enterprise in São Paulo*. Tese de doutoramento, Yale University, 1971.
- MATTOS, Ilmar R. *O tempo saquarema*. São Paulo: HUCITEC/INL, 1987.
- MATTOS, Odilon Nogueira. *Café e ferrovia: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira*. 2.ed., São Paulo: Alfa-Omega/Sociologia e Política, 1974.
- MAURO, José Eduardo Marques (coord.); et. all. *S/A Central Elétrica Rio Claro*. São Paulo: CESP/IEB, 1986.
- MELLO, João Manuel Cardoso de. *Capitalismo tardio. Contribuição à revisão crítica da formação e do desenvolvimento da economia brasileira*. 10.ed., Campinas: I.E./UNICAMP, 1998.
- MILLIET, Sergio. *Roteiro do café e outros ensaios*. 4.ed., São Paulo/Brasília: HUCITEC/INL, 1982.
- MONBEIG, Pierre. *Pioneiros e fazendeiros de São Paulo*. 2.ed., Trad., São Paulo: HUCITEC/POLIS, 1998.
- MORSE, Richard. *Formação histórica de São Paulo*. São Paulo: DIFEL, 1970.
- MOURA, Denise Ap. Soares de. *Saindo das sombras: homens livres no declínio do escravismo*. Campinas: CMU/UNICAMP, 1998.
- MUNFORD, Lewis. *A cidade na história*. Trad., Belo Horizonte: Itatiaia, 1965.
- NEDELL, Jeffrey D. *Belle époque tropical: sociedade e cultura de elite no Rio de Janeiro na virada do século*. Trad., São Paulo, Cia. das Letras, 1993.
- OHTAKE, Maria Flora Gonçalves. *O processo de urbanização em São Paulo: dois momentos, duas faces*. São Paulo: Dissertação de mestrado, PUC-SP, 1982.
- PENTEADO, Oscar de A. *Rio Claro: Coletânea histórica*. Rio Claro: [s.e.], 1977
- PENTEADO, Oscar de A. "Dos cavalinhos de pau às casas de cinema". In: *Arquivo Rio Claro*. Rio Claro: Arquivo Histórico de Rio Claro, vol. 2, jul. de 1983.

- PENTEADO, Oscar de A. "Numeração das nossas ruas". In: *Boletim semestral do Arquivo Público e Histórico do Município de Rio Claro*. Rio Claro: Arquivo do Estado de São Paulo, vol. 5, nº. 1, 1986.
- PENTEADO, Oscar de A. "Santa Casa de Misericórdia ". In: *Boletim semestral do Arquivo Público e Histórico do Município de Rio Claro*. Rio Claro: Arquivo do Estado de São Paulo, vol. 4, nº, 1-2, 1985.
- PENTEADO, Oscar de A.; et. all. *Rio Claro: sesquicentenária*. Rio Claro: Museu Histórico e Pedagógico "Amador Bueno da Veiga", 1978.
- PENTEADO, Oscar de A. *Vultos da história rioclarense (resumos biográficos)*. 2.ed., Rio Claro: [s.e.], 1982.
- PEREIRA, Aloysio. "Um episódio da história sanitária de Rio Claro." In: *Boletim semestral do Arquivo Público e Histórico do Município de Rio Claro*. Rio Claro: Arquivo do Estado de São Paulo, vol. 3, nº. 1, 1984.
- PERROT, Michele. *Os excluídos da história: operários, mulheres e prisioneiros*. Trad., Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1988.
- PETRONE, Maria Thereza Schorer. *A lavoura canavieira em São Paulo. Expansão e declínio (1765-1851)*. São Paulo: DIFEL, 1968.
- PIGNATARO, Lícia Capri. *Imigrantes italianos em Rio Claro e seus descendentes - 1: Castellano, Giorgio, Piccoli, Zanardi*. Rio Claro: Arquivo Público e Histórico, 1982.
- PIGNATARO, Lícia Capri. *Imigrantes italianos em Rio Claro e seus descendentes - 2: Fittipaldi, Scarpa, Fina, Codo, Venturoli, Gardenal, Santomauro, Pignataro*. Rio Claro: Arquivo Público e Histórico, 1982.
- PIGNATARO, Lícia Capri. *Imigrantes Alemães em Rio Claro e seus descendentes - 1 Koelle*. Rio Claro: Arquivo Histórico do Município, 1983.
- PIGNATARO, Lícia Capri. *Imigrantes italianos em Rio Claro e seus descendentes - 3: Botti, Cassavia, Padula, Timoni, Cerri, Coli, Muccillo, D'Aquino*. Rio Claro: Arquivo Público e Histórico, 1984.
- PIGNATARO, Lícia Capri. *Imigrantes italianos em Rio Claro e seus descendentes - 4: Benetti, Monaco, Pilla, Sciarra, Vecchiatto*. Rio Claro: Arquivo Público e Histórico, 1988.

- QUEIROZ, Eça de. *A cidade e as serras*. 2.ed., São Paulo: Brasiliense, 1973.
- RAGO, Margareth. *Do cabaré ao lar. A utopia da cidade disciplinar. Brasil, 1890-1930*. Rio de Janeiro, Paz e terra, 1985.
- ROCHA, Leila Alves. *A santa Casa de Misericórdia em Campinas: urbanização e saúde no Oeste Paulista (1871-1920)*. Campinas: mimeo, 1999.
- SAES, Flávio Azevedo M. *As ferrovias de São Paulo 1870-1940*. São Paulo/ Brasília, HUCITEC, 1981.
- SAES, Flávio Azevedo M. *A grande empresa de serviços públicos na economia cafeeira, 1850-1930*. São Paulo, HUCITEC, 1986.
- São Paulo (Estado). Secretaria de Economia e Planejamento. Coordenadoria de Planejamento Regional. Instituto Geográfico e Cartográfico. São Paulo: IGC, 1995.
- SEGNINI, Liliana R. Petrilli. *Ferrovias e ferroviários: uma contribuição para a análise do poder disciplinar na empresa*. São Paulo: Autores Associados/Cortes, 1989.
- SEMEGUINI, Ulysses C. *Do café à indústria: uma cidade e seu tempo*. Campinas: Edunicamp, 1991.
- SEVCENKO, Nicolau. "O prelúdio republicano, astúcias da ordem e ilusões do progresso." In: SEVCENKO, Nicolau (org.). *História da vida privada no Brasil*. São Paulo: Cia. das Letras, 1998, vol. 3.
- SEVCENKO, Nicolau. *Literatura como missão: tensões sociais e criação cultural na Primeira República*. 3.ed., São Paulo: Brasiliense, 1989.
- SILVA, Sergio. *Expansão cafeeira e origens da indústria no Brasil*. São Paulo: Alfa-Omega, 1976.
- SINGER, Paul. *Desenvolvimento econômico e evolução urbana (análise da evolução econômica de São Paulo, Blumenau, Porto Alegre, Belo Horizonte e Recife)*. 2.ed., São Paulo: Cia. Editora Nacional, 1977.
- STEIN, Stanley. *Vassouras: um município brasileiro do café, 1850-1900*. Trad., Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1990.
- STOLCKE, Verena. *Cafeicultura, homens, mulheres e capital, 1850-1980*. São Paulo: Brasiliense, 1986.

- STOLCKE, Verena; HALL, Michael M. "A introdução do trabalhador livre nas fazendas de café de São Paulo." In: *Revista Brasileira de História*. 6, São Paulo, set. 1983.
- TELAROLLI Jr., Rodolpho. *Poder e saúde: as epidemias e a formação dos serviços de saúde em São Paulo*. São Paulo: Edunesp, 1996.
- TESSARI, Cláudia Alessandra. *Tudinhas, Rosinhas e Chiquinhos. O processo de emancipação dos escravos e os libertos no mercado de trabalho. Piracicaba: 1870-1920*. Campinas: Dissertação de Mestrado, I.E., UNICAMP, 2000.
- TRIMER, Roger. *Lições de vida. Histórias do Koelle*. São Carlos: Riani Costa, 1994.
- TROPMAIR, Helmut. *Aspectos Históricos e geográficos de Rio Claro*. Rio Claro: Arquivo do Município, 1993.
- VELHO, Otávio G. (org.). *O fenômeno urbano*. 2.ed., Rio de Janeiro: Zahar, 1973.
- WEECH, J. Friedrich von. *A agricultura e o comércio no sistema colonial*. Trad., São Paulo: Martins Fontes, 1992.
- WILLIAMS, Raymond. *O campo e a cidade: na história e na literatura*. Trad., São Paulo: Cia. das Letras, 1989.
- WITTER, José Sebastião. *Ibicaba: uma experiência pioneira*. 2.ed., São Paulo: Arquivo do Estado, 1982, Col. Monografias.