

TCC/UNICAMP
C253c
IE/668



1290000668



IE

TCC/UNICAMP C253c

Relatório Final

CE-851 - Monografia II

**“A CONSTITUIÇÃO DE CAMPINAS COMO GRANDE CENTRO URBANO:
MOVIMENTOS DA CAFEICULTURA E AS FERROVIAS ENTRE O
PRIMEIRO *RUSH* CAFEIEIRO E A DÉCADA DE 1930.”**



Marcelo Soares de Carvalho - RA: 940364

Orientadora: Prof^a. Dr^a. Wilma Peres Costa

TCC/UNICAMP
C253c
IE/668

CEDOCIA

ATIVIDADES REALIZADAS NO SEGUNDO BIMESTRE

Nesta fase da pesquisa procurou-se dar ênfase aos vínculos estabelecidos entre o comportamento da atividade ferroviária e seus impactos sobre as funções urbanas do município de Campinas, estudando até onde possível as diferentes formas pelas quais os estímulos econômicos foram absorvidos pela cidade, que, a partir do segundo *rush* cafeeiro, vê significativamente alterada sua macro-função dentro do complexo cafeeiro paulista.

Procurou-se já estabelecer a forma final da pesquisa, uma vez que o principal foco de questões proposto no projeto foi já atacado; tendo em mente as limitações de documentação disponível, o quadro aqui esboçado apreende o essencial a respeito do período envolvido - o que não quer dizer que o campo de pesquisa tenha sido tratado de forma exaustiva -, traçando os movimentos gerais da cafeicultura e das ferrovias na região da Campinas.

Resta citar que uma maior disponibilidade de tempo e possibilidade de dedicação exclusiva à confecção de pesquisa seriam essenciais a um trabalho dotado de maior nível de profundidade; a coleta de dados, feita de modo ideal, envolve um tratamento rigoroso que demanda tempo e considerável deslocamento (como, por exemplo, para o Museu Ferroviário de Jundiaí), além dos esforços de tabulação dos dados e análise dos mesmos.

Fica, portanto, reservado ao Relatório Final um trabalho de ajuste (a partir de sugestões e críticas da orientadora responsável) e agregações referentes a novas informações obtidas.

AGRADECIMENTOS

Gostaria de agradecer à amiga e orientadora Prof^a. Dr^a. Wilma P. Costa, pelos conselhos, paciência e compreensão perenes; ao Prof. Dr. José R. do Amaral Lapa pelas importantes informações por ele fornecidas a um jovem estudante de Campinas (cidade natal do mestre e do aluno); à mestrandia Ema E. R. Camillo, pelo companheirismo e amizade, que brotaram tão rápido, e pela preciosa ajuda oferecida durante toda a realização deste trabalho; aos funcionários da Biblioteca do Museu da FEPASA, em Jundiaí, pela atenção e carinho no pronto atendimento aos pesquisadores; a todo o pessoal do CMU-UNICAMP, pelo seu trabalho responsável e dedicado no sentido de preservar a História da Cidade.

À memória de meu pai, campinense
que tanto amou sua cidade.

Para minha mãe.

SUMÁRIO

1. Elementos da formação de um núcleo urbano paulista.....	02
1.1. Dos primeiros efetivos populacionais à Vila de São Carlos.....	02
1.2. O papel da cultura da cana-de-açúcar na região.....	03
2. O café no Vale do Paraíba.....	09
3. A cafeicultura na Zona Central e em Campinas.....	12
3.1. A introdução do café na região.....	12
3.2. Especificidades do Centro-Oeste e de Campinas.....	13
4. As ferrovias e o primeiro <i>rush</i> cafeeiro.....	19
4.1. O sistema de transportes na <i>capital agrícola da província</i>	19
4.2. O <i>boom</i> das atividades urbanas.....	23
4.3. As epidemias de febre amarela.....	31
5. Campinas desde o segundo ciclo expansivo da cafeicultura.....	34
5.1. A mudança no papel regional do núcleo urbano de Campinas.....	34
5.2. A Paulista e a Mogiana.....	38
5.3. As décadas de 1920 e 1930.....	44
6. Conclusão.....	53
7. Bibliografia consultada.....	58

1. Elementos da formação de um núcleo urbano paulista

1.1. Dos primeiros efetivos populacionais à Vila de São Carlos

O surgimento de Campinas está ligado à sua função de entreposto para o conhecido *Caminho dos Goiazes*, estando seu desenvolvimento então ligado aos impulsos gerados pela economia mineira¹.

Na verdade, consta que, em 1722, um ciclo epidêmico assolou a Vila de Piratininga provocando um acentuado êxodo populacional; para deter este êxodo, foi decretado pelas autoridades locais a proibição - pura e simples - de se deixar a referida vila! Mas Bartolomeu Bueno da Silva ("o Anhangüera") na mesma ocasião organizava uma expedição para encontrar a Serra dos Martírios, com propósitos de mineração; ora, foi através da possibilidade de ingressar nesta expedição (bandeira) que muitos daqueles que pretendiam abandonar Piratininga o fizeram de fato. Assim, durante o caminho, muitos desertam e fixam-se em três campos vizinhos - conhecidos como Santa Cruz, Tanquinho e Campinas Velha - que mais tarde viriam a constituir o chamado "Bairro do Mato Grosso", origem primeira de Campinas².

Os habitantes da então Vila de Nossa Senhora do Desterro de Jundiá não viam com bons olhos o surgimento daquele novo núcleo populacional, que crescia a olhos vistos; mesmo assim, seu crescimento factual somado ao desejo de autonomia de seus integrantes levaram Francisco Barreto Leme a encaminhar petição oficial de modo a constituir aquele núcleo como freguesia - é assim que surge a peculiaridade de Campinas ter um "Fundador, Administrador e Diretor", assim nomeado ainda em vida;

¹ IBGE, *Monografia Histórica do Município de Campinas*. Rio de Janeiro, 1952, pp. 9-28.

² SESSO JR., Geraldo, *Retalhos da velha Campinas*. Campinas, Empresa Gráfica e Editora Palmeiras Ltda., 1970, pp. 31-3.

daí dizer-se que Campinas teria sido “fundada por decreto”³. Sua fundação data de 1774, quando contava a denominada “Freguesia de Nossa Senhora das Campinas do Mato Grosso de Jundiaí” com 400 habitantes (dado referente ao ano de 1775, portanto um ano após o povoado ter passado à oficialidade).⁴

As atividades de subsistência cedo deram lugar à cultura da cana-de-açúcar, já em grande parte apoiada na mão-de-obra escrava; de fato, em 1776, um censo acusa a presença de 444 habitantes, sendo que 137 eram escravos⁵. Sob o impulso da economia açucareira, já em 1798 possuía a mesma freguesia, elevada a “Vila de São Carlos”, ainda no ano anterior, uma população de 2.184 habitantes⁶ - data deste mesmo ano uma exportação de 11.139 arrobas de açúcar, a partir de uma produção de 15.000 arrobas do produto; em 1818, as exportações atingem a cifra aproximada de 100.000 arrobas anuais⁷.

A região tem, portanto, seu primeiro marco relevante de formação econômica no *ciclo do açúcar paulista*⁸, compreendido entre o final do século XVIII e a primeira metade do século XIX.

1.2. O papel da cultura da cana-de-açúcar na região

Com efeito, embora bem distante da magnitude da economia açucareira anterior do Nordeste, a cultura canavieira paulista será responsável por significativo

³ PUPO, Benedito B., *Oito Bananas por um Tostão - crônicas campineiras*. Campinas, Secretaria Municipal de Cultura, Esportes e Turismo, 1995, p. 09.

⁴ MATOS, Odilon N. de, *Campinas, das origens até a década de 1930*, in *Campinas de ontem e de hoje*. Campinas, Empresas Lix da Cunha, 1988, p. 24.

⁵ *Ibidem*, p. 28.

⁶ BAENINGER, Rosana. *Espaço e tempo em Campinas: migrantes e a expansão do pólo industrial paulista*. Campinas, CMU/UNICAMP, 1996, p.22.

⁷ IBGE, *Monografia... op. cit.*, pp. 64 e 65.

⁸ SEMEGHINI, Ulysses C.. *Do café à indústria: uma cidade e seu tempo*. Campinas, Editora da UNICAMP, 1991, p. 15.

impulso na vida econômica da então província, além de estabelecer vínculos entre esta e o mercado exterior⁹. Ora, será justamente na região denominada *quadrilátero do açúcar* (polígono cujos vértices corresponderiam a Mogi-Guaçu, Jundiaí, Sorocaba e Piracicaba) que concentrará a produção açucareira da província, particularmente após a penetração do cultivo do café em outras regiões de São Paulo (a saber, o Vale do Paraíba); dentro do quadrilátero, destacam-se como centros produtores Campinas e Itu¹⁰.

Em 1836, quando no Vale do Paraíba a produção cafeeira do Sudeste se concentrava, Campinas afirmava-se como maior produtor de açúcar de São Paulo¹¹, focando sua atuação no mercado externo, que já desde o final do século anterior sinalizava tendência altista dos preços do produto, em particular na Europa¹². Embora o café já esboçasse produção na Zona Central, ainda levaria ainda cerca de duas décadas para que suas quantidades se aproximassem às do açúcar:

Tabela 1 - Produção agrícola da Zona Central - 1836-1886 (arrobas)

Ano	Café	Açúcar
1836	70.378	354.000
1854	491.397	538.535
1886	3.008.350	218.504

Fonte: MILLIET, Sérgio, p. 43

⁹ COSTA, Wilma P.. *Ferrovias e trabalho assalariado em São Paulo*. Campinas, IFCH/UNICAMP, Dissertação de Mestrado, 1976, p. 37.

¹⁰ *Ibidem*, p. 42.

¹¹ MATOS, Odilon N. de. *Café e Ferrovias*. 4ª ed., Campinas, Pontes, 1990, p.44; SEMEGHINI, Ulysses C., op. cit., pp. 16 e 17; PETRONE, Maria Tereza S.. *A lavoura canavieira em São Paulo*. São Paulo, Difusão Européia do Livro, 1968, p. 18.

¹² BADARÓ, Ricardo de S. Campos. *Campinas - O despontar da modernidade*. Campinas, CMU, UNICAMP, 1996, p. 21; cabe aqui citar uma polêmica existente acerca do comportamento dos preços do açúcar nas primeiras décadas do século passado; apesar desta, a ocorrência do ciclo do açúcar na província, neste período, é incontestável: FURTADO, Celso. *Formação Econômica do Brasil*, São Paulo, Editora Nacional, 1968, pp. 115-6.

Importa, entretanto, reter que a passagem do cultivo da cana pela região do *quadrilátero do açúcar* - posteriormente denominado *Zona Central*¹³ - deixará marcas importantes e decisivas para o desenvolvimento posterior da cafeicultura.

A constituição de uma estrutura fundiária na região deve-se, sem dúvida ao caráter itinerante da cultura açucareira¹⁴, que efetuou em sua dinâmica de ocupação espacial grande derrubada de matas nativas; a pré-existência desta estrutura fundiária em relação à introdução do café revelar-se-á uma importante economia para os fazendeiros da região, já que, em outras frentes pioneiras, boa parte dos gastos do cafeicultor corresponderiam exatamente à aquisição de terras e adequação do solo para cultivo. Este fato torna-se de cabal importância à medida que é justamente nas antigas fazendas canavieiras que se inaugura o cultivo do café na região.

Outro fator preponderante foi o desenvolvimento e diversificação do sistema viário durante o ciclo do açúcar; além de dotar a província de um maior número de recursos e possibilidades de transporte - criando, o que é essencial, ligações importantes com o porto de Santos -, esta estrutura viária faz com que Campinas se torne grande centro dispersor de caminhos, desempenhando função de *nó* do então sistema de transportes, centralizando o fluxo de mercadorias da produção do *quadrilátero do açúcar* e de sua circunvizinhança¹⁵. No que diz respeito à atividade da cafeicultura, esse é um benefício de particular importância, uma vez que, além de a natureza diferenciada do café com respeito ao açúcar fazer com que o primeiro possa transitar mais facilmente que o segundo - isto é, com menor índice de perdas no transporte - pelos mesmos caminhos, a abertura de comunicações mais eficientes torna mais fácil o escoamento da produção. E, especificamente no tocante à região de Campinas, a condição concomitante de centro produtor e *nó* da estrutura de

¹³ A designação "Centro-Oeste" também é aplicável à mesma região.

¹⁴ COSTA, Wilma P., *op. cit.*, pp. 50 e 51.

¹⁵ MATOS, Odilon N. de. Um pouco da história de Campinas. *Revista Notícia Bibliográfica e Histórica*, PUCCAMP, Campinas, ano XVII, nº 117, 1985, p. 27.

transportes faz com que sejam estimulados seu crescimento urbano e diversificação da estrutura social¹⁶.

De maior importância, porém, será um terceiro fator herdado da economia açucareira, qual seja, um amplo estoque de mão-de-obra escrava alocado na região. Sendo a primeira atividade de natureza e porte comercial aqui desenvolvida, foi a cultura da cana a responsável pela importação de mão-de-obra africana; há que se notar que não se tratava apenas de obter escravos em vista das necessidades de braços para o trabalho, mas:

“Dentro das condições históricas em que floresceu, a cultura canavieira se tornará dependente da obtenção regular e barata de escravos. Da mesma forma, do ponto de vista sistema de valores da sociedade da época, o senhor de engenho vem a se tornar tanto mais importante e prestigiado quanto maior o número de escravos que possuir.”¹⁷

Assim, ainda no início do século passado Campinas se constituiria como centro de concentração da escravaria na província, sendo que sua dotação de escravos se mantém alta, em números absolutos, durante todo o Império (já a partir de 1836 a taxa de crescimento da população escrava é inferior à taxa de crescimento da população livre)¹⁸. De qualquer modo, o grande entrave à acumulação que representará a extinção do tráfico negreiro para a cafeicultura (devido ao decorrente escasseamento e aumento no preço do escravo), tão importante para o Vale do Paraíba (conforme se verá mais adiante), não constituirá problema imediato para a Zona Central/Centro-Oeste quando esta der o salto em direção ao cultivo do café - exatamente no momento em que o tráfico é inviabilizado¹⁹, ou seja, na década de 1850.

¹⁶ SEMEGHINI, Ulysses C., *op. cit.*, p. 19.

¹⁷ COSTA, Wilma P., *op. cit.*, p. 53.

¹⁸ BAENINGER, Rosana, *op. cit.*, p. 23.

¹⁹ COSTA, Wilma P., *op. cit.*, p. 60.

Consta, porém, que foi a partir da década de 1840 que a vida comercial passa a ganhar peso e volume com maior velocidade; adquirindo em 1842 o título de “Cidade de Campinas”, o município parece ter-se beneficiado da entrada de imigrantes possuidores de habilidades/profissões de caráter urbano e, notadamente, comercial. A princípio, são mormente os portugueses (e alguns brasileiros) a assumir este tipo de ocupação; a partir de 1842, são também italianos, alemães, franceses e outros que:

“(…) colonos ou artífices, conhecedores das mais variadas artes ou ofícios, contribuíam eficazmente para desenvolver na crescente cidade atividades novas, quer manuais, quer artísticas, culturais ou desportivas, pois que na Campinas do passado os trabalhadores eram todos, em sua imensa maioria, escravos, que não conheciam ofício algum.”²⁰

A indústria, porém, vem aparecer na cidade apenas em 1858 (já no ciclo do café), quando é instalada a oficina dos Irmãos Faber, mais tarde Fundação Faber; continuaria em atividade até o final do século, tendo, em 1886 - quando as empresas ferroviárias já eram suas clientes -, 42 operários²¹; esta seria particularmente importante no período seguinte (quando da introdução da cafeicultura em montante comercial), por dedicar-se ao fabrico de máquinas agrícolas e, em especial, à confecção de aparelhos para o beneficiamento de café. Data do mesmo ano de 1858 a instalação

²⁰ IBGE, *Monografia... op. cit.*, pp. 514 e 515; estes imigrantes são provavelmente oriundos das experiências pouco frutíferas do regime de *parceria* (onde os colonos trabalham como meeiros) adotado pelo senador Vergueiro e pelo Visconde de Indaiatuba em suas propriedades, na década de 1840, justamente pelo perfil urbano dos imigrantes “importados”.

²¹ *Ibidem*, p. 523; FEITOSA, Miguel Alves, *A volta da exposição - notas e impressões*. Campinas, Typ. a Vapor do Correio de Campinas, 1886, pp. 28-31. Há porém, registros que indicam que em 1857 foi instalada a fábrica de chapéus Bierrenbach & Irmãos, que mais tarde se dedicaria também ao fabrico de máquinas e equipamentos agrícolas: BADARÓ, Ricardo de S. Campos, *op. cit.*, p. 28 e PUPO, Celso M. M., *Campinas, seu berço e juventude*. Campinas, 1969, Publicações da Academia Campineira de Letras, n° 20, p. 156.

da primeira oficina tipográfica de Campinas, chamada Silva e Irmão, dando esta origem ao primeiro periódico publicado na cidade, a “Aurora Campineira”²².

Até aqui pode-se notar que a referida região consegue reunir uma série de condições favoráveis ao plantio do café, sendo Campinas o epicentro onde estas características se manifestam de maneira mais contundente; tal foi, *grosso modo*, o cenário relevante deixado pelo ciclo do açúcar. Trata-se, agora, de analisar que antecedentes a cafeicultura em si traçou quando do início de sua implantação.

²² IBGE, *Monografia... op. cit.*, p. 303.

2. O Café no Vale do Paraíba

O início da cultura do café no Sudeste do Brasil dá-se no Rio de Janeiro, nas imediações de sua litorânea capital; seu primeiro grande centro produtor será, entretanto, o Vale do Rio Paraíba, em sua porção mais ocidental²³; envolvendo também parte da província paulista, pertencente ao mesmo Vale.

O período áureo da produção cafeeira neste sítio estaria situado entre os anos de 1830/1860; a partir de então, a evolução da cultura da café dar-se-ia em duas direções: uma para a parte oriental do Vale, e daí para Minas Gerais e o Espírito Santo, e outra para o Centro-Oeste de São Paulo, onde Campinas centralizará a futura expansão para o Oeste Paulista²⁴.

De fato, ocorre uma rápida decadência desta região, particularmente em face do café do Centro-Oeste, tendo uma série de diferentes motivos contribuído para tal. A princípio, pela própria natureza do café: ao requerer certas especificidades quanto a solo e clima, esta fez com que a região fluminense se apresentasse logo escassa em termos de produtividade (de fato, a produtividade física era baixíssima) e possibilidades de expansão territorial, já que, uma vez esgotada a porção ocidental (Resende, Vassouras, Barra Mansa, entre outros) e, após esta, a estreita porção oriental (Cantagalo, Paraíba do Sul, etc), não haveria mais como prosseguir com a expansão do cultivo²⁵. Este fato faz com que o preço da terra se eleve consideravelmente naquela região (na época em que se praticava expansão do cultivo), implicando numa expansão a custos crescentes, pelo peso da aquisição fundiária e pelas crescentes distâncias com respeito ao porto e outras vias de escoamento da produção (a ferrovia, conforme se verá, será aí implantada tardiamente).

²³ PRADO JR., Caio. *História Econômica do Brasil*. 30ª ed., São Paulo, Brasiliense, 1984, pp. 161 e 162.

²⁴ *Ibidem*, p.165; COSTA, Wilma P., *op. cit.*, pp. 29-31.

Além disso, e fundamentalmente, o fim do tráfico negreiro em 1850 (após inúmeras tensões com a Inglaterra, que já há muito pressionava o Brasil neste sentido), faz com que se eleve consideravelmente o preço do escravo (dado seu escasseamento), mão-de-obra básica da cafeicultura do Vale do Paraíba, o que, além de ser, *per se*, um entrave à acumulação de capital, gera também a necessidade de concentrar a escravaria na atividade principal do complexo cafeeiro; esse fato traz como decorrência uma insuficiência na oferta interna de alimentos e outros gêneros de consumo de subsistência, criando necessidade de desembolso monetário para remuneração da mão-de-obra e um vazamento de recursos para fora do sistema, o que enfraquece a acumulação do seu conjunto²⁶; eis aí mais um motivo para os custos crescentes de expansão.

No que tange às técnicas de produção, nesta região parece ter havido certas práticas bastante rudimentares quando do plantio²⁷; por outro lado o beneficiamento não-mecanizado explica-se pela pouca compatibilidade da mecanização em relação ao trabalho escravo e pela própria escassez de capitais dos fazendeiros do Vale num momento posterior ao auge, onde as máquinas de beneficiamento passaram a apresentar preços mais acessíveis (dívidas e hipotecas impediriam qualquer tentativa de se investir em redução de custos)²⁸.

A ferrovia vai desempenhar no Vale do Paraíba uma função econômica relativamente limitada, em vista da expansão ferroviária posterior (a partir do Centro-Oeste, em direção ao Oeste); embora pudesse ter-se constituído como alternativa de aplicação de capital aos cafeicultores da região, a introdução da ferrovia é feita quando as plantações de café já estavam maturadas - a expansão ferroviária só vem a ocorrer efetivamente nas décadas de 1870 e 1880 -, trazendo redução de custos e alternativas

²⁵ CANO, Wilson. *Raízes da concentração industrial em São Paulo*. 3ª ed., São Paulo, Hucitec, 1990, p. 24.

²⁶ *Ibidem*, pp. 25 e 26.

²⁷ PRADO JR., Caio, *op. cit.*, p. 162; o autor aponta indícios de certa imperícia dos plantadores quanto à otimização dos recursos oferecidos pelo próprio solo como causa central para o rápido esgotamento deste, no Vale do Paraíba.

de valorização tardiamente; por outro lado, a ferrovia também não cumpre o papel de desbravadora, fato marcante para viabilização do uso produtivo de terras no interior de São Paulo. Além disso, as economias que os trilhos trouxeram ao transportes foram praticamente contrarrestadas pela desativação de toda uma estrutura anterior de portos fluviais/marítimos e suas rodovias²⁹.

Com a abolição da escravatura, a perda de capital pela diluição dos ativos representados pelas “peças de escravaria”, os cafeicultores da região encontram-se arruinados.

A exposição feita tem por objetivo estabelecer um marco comparativo com a evolução da cafeicultura a partir da Zona Central - conforme se pretende mostrar adiante -, onde a situação de Campinas, por sua vez, se revela singular.

²⁸ CANO, Wilson, *op. cit.*, p. 28.

²⁹ *Ibidem*, p. 30.

3. A cafeicultura na Zona Central e em Campinas

3.1 A introdução do café na região

Ainda ao final do século XVIII seria já introduzido o plantio do café em Campinas e seus arredores, porém sem qualquer importância expressiva a nível comercial³⁰; será somente com o início do cultivo que marchava vindo do Vale do Paraíba que a região passa a ocupar papel de destaque.

Com efeito, já em 1836, quando o açúcar era ainda incontestavelmente absoluto em peso econômico para a região, o café já mostrava sensível avanço (neste mesmo ano, toda a Zona Central produziu 70.378 arrobas de café, ao passo que, somente em Campinas, foram produzidas 158.447 arrobas de açúcar)³¹; porém, é sabido, não existe um marco divisório entre a cultura da cana e a do café na região estudada.

Entre os anos de 1857 e 1875, uma elevação nos preços internacionais do café faz com que os limites físicos de expansão (territorial e em produtividade) e, o que é principal, as limitações acima descritas (que impunham uma condição de expansão a custos crescentes) do Vale do Paraíba, acabem constituindo a necessidade de expansão para o Oeste de São Paulo, rumo à Zona Central, a qual reunia uma série de atributos favoráveis à cultura do café como resultado do ciclo econômico anterior - do açúcar (dotação de mão-de-obra escrava, desenvolvimento de um sistema viário e estrutura fundiária, essencialmente).

³⁰ PRADO JR., Caio, *op. cit.*, p. 164.

³¹ PETRONE, Maria Tereza S.. *A lavoura canavieira em São Paulo*. São Paulo, Difusão Européia do Livro, 1968, p. 48 e MILLIET, Sergio. *Roteiro do café e outros ensaios*. São Paulo, Hucitec/INL, 1982, pp. 21-23 *apud* SEMEGHINI, Ulysses C., *op. cit.*, pp. 19-21.

Com efeito, embora parte dos capitais que levavam a cabo a penetração do cultivo no Centro-Oeste tivessem sua origem nas culturas do Vale do Paraíba³², o que ocorria em grande escala era a substituição de cana por café nas lavouras, uma vez que o último sinalizava maior rentabilidade e menores exigências de imobilização de capitais (o fabrico do açúcar era um processo bem mais custoso que o beneficiamento do café, cuja planta também exigia menores cuidados relativos); assim, em 1854, quando o cultivo do açúcar atinge seu ápice na região, com uma produção de 538.535 arrobas, o café dá o seu grande salto quantitativo, ombreando-se com o açúcar: são produzidas 491.397 arrobas³³.

3.2. Especificidades do Centro-Oeste e de Campinas

Um conjunto de fatores positivos vêm somar-se à boa qualidade e disponibilidade de terras nesta parte de São Paulo: o uso de melhores técnicas agrícolas, o uso mais intensivo do escravo e o acréscimo de produtividade dado pela introdução de máquinas de beneficiamento do café (as quais começavam a serem produzidas em São Paulo, na década de 1870); estes fatores representam um incremento de produtividade da ordem de aproximadamente 400% com respeito aos resultados obtidos na produção do Vale do Paraíba³⁴.

Cabe salientar o papel aqui desempenhado pela ferrovia; além de viabilizar a expansão territorial num patamar de custos digerível, tratava-se também de criar novas possibilidades de cultivo onde quer que terras distantes fossem agricultáveis, chegando

³² Conforme assinalado anteriormente, desde ali a expansão também se deu rumo à porção oriental do Vale, e em seguida para Minas Gerais e Espírito Santo, entretanto, sem a mesma magnitude e sem a pré-existência de condições equiparáveis àquelas aqui disponíveis: CANO, Wilson, *op. cit.*, p. 31.

³³ MILLIET, Sergio, *op. cit.*, p. 43.

³⁴ CANO, Wilson, *op. cit.*, p. 32.

à frente da cultura do café³⁵; mais que isso, as ferrovias representam também diminuição nos custos de transportes do produto nas regiões onde o cultivo já está estabelecido, por economizar a mão-de-obra escrava (o contexto era de progressivo escasseamento desta) e minimizar perdas no transporte. Outro importante componente reside no fato de terem sido as ferrovias importante alternativa à valorização do capital cafeeiro, item cuja ausência introjeta insuficiência dinâmica no complexo do Vale do Paraíba, conforme visto acima. Voltar-se-á, entretanto, à análise da importância das ferrovias paulistas posteriormente.

Importa aqui notar que o grupo de características acima apontadas redundam num grande volume de acumulação de capital, num momento em que aumentar os volumes produzidos esbarrava no entrave de uma dotação rígida de mão-de-obra: havia terras, qualidade de solos, boas técnicas de cultivo, meios físicos (ferrovias) para uma expansão territorial (sem custos necessariamente crescentes) quando da necessidade de responder aos mercados internacionais, bem como alternativas de valorização de capital - tudo de que não dispunha o Vale do Paraíba; e permanecia, entretanto, a questão da mão-de-obra, cujos preços ascendentes trouxeram uma elevação de custos mais-que-proporcional ao aumento dos preços internacionais do período de 1857-75.

Ainda assim, é preciso ter em mente que a escassez de escravos aqui se apresentava extremamente relativizada, dado o estoque aqui previamente alocado pela cultura canavieira, o que fazia com que os custos de mão-de-obra se pronunciassem em menor magnitude; de fato, em 1873, Campinas possui o maior plantel de escravos de toda a província (13.412 num estoque total de 74.606 escravos - portanto cerca de 18% de toda a escravaria de São Paulo³⁶). Assim, a região aparentava poder dispor de um certo sobre-lucro quando de sua transição para a cafeicultura, justamente quando a oferta restrita de mão-de-obra sufocava os fazendeiros do Vale e inviabilizaria o

³⁵ “(...) atrás do café e por vezes à sua frente penetram as ferrovias (...)”; MILLIET, Sergio, *op. cit.*, p. 24.

³⁶ BADARÓ, Ricardo de S. Campos, *op. cit.*, p. 25.

despontar de outras frentes pioneiras (as quais seriam ainda mais carentes de mão-de-obra escrava). A Zona Central é portanto a única em condições de remover o entrave à acumulação representado pela questão da mão-de-obra³⁷.

As reduções de custos e ganhos de produtividade verificados na região (que também estão ligados à idade jovem dos cafeeiros), conforme visto acima, fazem acelerar a taxa de acumulação da cafeicultura no Centro-Oeste, dado o contexto altista do mercado internacional (não obstante a alta nos preços da escravaria). Entretanto, os mesmos fatores que dão fôlego à acumulação cafeeira escravista conspiram para o surgimento do trabalho assalariado, por dois motivos básicos: primeiro, porque a introdução da ferrovia e do beneficiamento mecanizado criam dois núcleos de trabalho assalariado no seio de uma economia escravista; segundo, porque, ao induzirem a um aumento da acumulação, vão magnificar sempre mais o problema da escassez de mão-de-obra; e:

“(...) não é preciso que o escravismo se desintegre, porque não ofereça nenhuma rentabilidade às empresas existentes; para ser colocado em xeque, basta que se obste à acumulação.”³⁸

Assim, a transição para o trabalho assalariado acontecerá a partir da região onde a acumulação se acelerava: a Zona Central. Neste sentido, Campinas está novamente numa situação privilegiada, pois já tinha o trabalho livre sendo adotado paulatinamente, o que lhe poupa maiores dificuldades; tanto é assim que o primeiro

³⁷ COSTA, Wilma P., *op. cit.*, pp. 67-70; *CAMPINAS: Subsídios para a discussão do Plano Diretor*. Campinas, Prefeitura Municipal de Campinas, 1992, p.22: Campinas chegou mesmo a constituir-se como centro distribuidor de escravos dentro da província; cabe citar também que a escravidão urbana era muito adotada no município.

³⁸ CARDOSO DE MELLO, João M.. *O capitalismo tardio*. 3ª ed., São Paulo, Brasiliense, 1984, pp. 82 e 83.

rush cafeeiro, que coloca Campinas como *capital agrícola* da província, já acontece parcialmente em meio a relações capitalistas de produção³⁹.

De fato, já na década de 1850 haviam sido feitos experimentos quanto ao uso de mão-de-obra livre em Campinas, no sistema de parceria⁴⁰; muito embora o sucesso tenha sido muito pouco, estas tentativas se prestaram tanto a fixar algum nível de mão-de-obra-livre na região quanto a apressar a introdução do *colonato*⁴¹ e do custeamento das despesas de transporte do imigrante pelo Estado (o que ocorrerá, de fato, mais adiante, tendo também as ferrovias contribuído neste sentido, ao viabilizar transporte gratuito do imigrante até seu destino).

A introdução do trabalho livre fez com que se substituísse capital fixo (propriedade do escravo) ou custo fixo (seu aluguel ou manutenção) por capital variável (subsistência da força de trabalho); isto porém só se faz valer quando o fazendeiro se viu livre dos gastos com traslado do imigrante, os quais representavam imobilização semelhante à aquisição do escravo (o Estado assume estes gastos a partir de 1885). Além disso, com o trabalho livre, isenta-se o fazendeiro dos custos de manutenção e vigilância, ao menos nos moldes que a escravidão os demandava; por outro lado ocorre um incremento na produtividade do trabalho por motivos ligados à substituição da coercitividade senhor-escravo pela coercitividade econômica pura e simples (a sobrevivência não está assegurada ao trabalhador livre, enquanto que a sobrevivência do escravo estava vinculada a ser este um ativo/peça patrimonial de seu senhor). Outro fator de economia seria a flexibilidade do estoque de mão-de-obra empregado, que, no regime de trabalho livre pode ser proporcional ao volume de produção envolvido - ao passo que o escravo tem que ser mantido, a despeito do *quantum* produzido em dado momento.

³⁹ CANO, Wilson, *op. cit.*, p. 35.

⁴⁰ Vide as iniciativas do senador Vergueiro, em Limeira, e do Visconde de Indaiatuba, na Fazenda Sete Quedas: MATOS, Odilon N. de (1990), *op. cit.*, pp. 47 e 48; também SEMEGHINI, Ulysses C., *op. cit.*, pp. 24 e 25.

⁴¹ Regime de trabalho livre cuja remuneração do colono (geralmente imigrante) se compunha de uma parte fixa e outra variável (em função da colheita).

É nesse contexto que Campinas adentra a década de 1860 já como maior produtor de café em São Paulo, ainda ocupando a cana boa parte dos espaços de cultivo (são cerca de 500.000 arrobas de café produzidas contra 60.000 de açúcar); a vida comercial e a antiga função de entreposto e *nó* do sistema viário impulsionam ainda a cidade, porém em patamares mais amplos: há controvérsia sobre os números da população de Campinas neste período, mas, estima-se, eram cerca de 20.000 habitantes, sendo pouco mais da metade ainda composta por escravos - isto indica algum aporte de mão-de-obra nacional para a cidade (a imigração só provoca maiores entradas de efetivos a partir de 1875). Por outro lado, as funções eminentemente urbanas do município começam a aparecer, sob a forma de lojas de ferragens, fábricas de cerveja, armazéns, etc⁴²; parece ter sido fundamental neste sentido o aumento das rendas monetárias (introdução do trabalho livre) e do início da vinda de migrantes não-agrícolas e/ou egressos de regiões onde o café atravessava crises: se por um lado fica formado um esboço de mercado de trabalho livre, por outro são criadas bases para um futuro mercado consumidor⁴³; no mesmo sentido coopera a vinda de imigrantes de perfil não-agrícola, a partir da década de 1840, conforme apontou-se anteriormente.

Já diferenciando-se como pólo regional, Campinas absorve também impactos gerados pela movimentação criada em torno da Guerra do Paraguai⁴⁴; Campinas novamente se vale de sua posição de entreposto para o Mato Grosso. Essencial, entretanto, é notar que os capitais do café começam a se centralizar no entorno de Campinas; são marcos desse processo a vinda da Lindgerwood, companhia norte-americana de máquinas que se instala na cidade em 1868 e, o que é fundamental, a fundação da Cia. Paulista de Estradas de Ferro, no mesmo ano, com capitais oriundos do café.⁴⁵

⁴² SEMEGHINI, Ulysses C., *op. cit.*, p. 28.

⁴³ CANO, Wilson, *op. cit.*, p. 50.

⁴⁴ Além de sediar uma unidade burocrática do exército, a cidade beneficia-se dos gastos militares, que reforçam a monetização da economia regional: GRANZIERA, Rui G.. *A Guerra do Paraguai e o capitalismo no Brasil*. São Paulo, Hucitec/UNICAMP, 1979, pp. 104-114.

⁴⁵ SEMEGHINI, Ulysses C., *op. cit.*, pp. 33-37.

Se a vida comercial se impulsiona principalmente após a Vila tornar-se Cidade, será certamente na fase áurea do café que as indústrias de Campinas começam a apresentar-se em maior número, o que também vale para as empresas de serviços públicos. De fato, há uma nítida concentração de inaugurações destes tipos de negócio nas décadas de 1870 e 1880, justamente quando do primeiro *rush* cafeeiro, onde Campinas se destaca como maior centro produtor da província; desse modo, é nítida a busca de alternativas de valorização do capital acumulado na cafeicultura, alternativas tais que retro-alimentam a acumulação no bojo da economia cafeeira e criam também novos ramos de atuação; importa notar o surgimento, neste momento, da figura do empresário-acionista, isto é, geralmente um fazendeiro que, acumulando capitais em sua atividade, passa a de tantas outras (como seguradoras, indústrias, ferrovias, portos, iluminação pública, etc) - é o que a literatura da época classifica como “capitalistas”⁴⁶. De qualquer modo, é uma importante mudança na lógica de acumulação, que passa a dar às formas de propriedade um caráter mais impessoal e indireto, ou seja, *capitalista* na acepção estrita do termo.

⁴⁶ LAPA, José Roberto do Amaral, *A economia cafeeira*. São Paulo, Brasiliense, 1983, pp. 34 e 35.

4. As ferrovias e o primeiro *rush* cafeeiro

4.1. O sistema de transportes da capital agrícola da província

A princípio, numa tentativa de sistematização dos impactos econômicos mais diretos da expansão férrea sobre a economia cafeeira, poder-se-iam destacar duas funções principais quanto à natureza do empreendimento ferroviário: “destino” de capitais, enquanto alternativa de valorização destes; “origem” de capital, à medida que, gerando economias no transporte do produto, reforça a acumulação; haveria que se acrescentar ainda sua “demanda derivada”, qual seja, a constituição de oficinas de construção, montagem e reforma (Campinas mesmo teria inauguradas, posteriormente, oficinas da Mogiana). Para todo o complexo cafeeiro paulista, a implantação da ferrovia se traduz num brutal incremento das possibilidades técnicas de acessar eficientemente o canal de exportação:

Tabela 2 - São Paulo - Rede ferroviária e exportações de café via Santos

Anos	Rede Ferroviária (km)	Exportações de café por Santos (sacas)
1870	139	543.425
1875	655	740.603
1880	1.212	1.204.328
1885	1.640	1.657.176
1890	2.425	3.048.327
1895	2.962	3.135.196
1900	3.373	1.821.541

Fonte: SAES, Flávio A. Marques de (1993), p. 04

Mais que isso, a ferrovia foi o principal fator de acirramento das condições de substituição do regime de trabalho na cafeicultura, já que ao mesmo tempo que

preserva acumulação da alta no preço do escravo, acelera a expansão do cultivo e repõe o problema de sua escassez, trazendo também o germe do trabalho livre em sua própria atividade, já que o trabalho escravo sempre foi legalmente vetado nos seus quadros⁴⁷; assim:

“(...) ao lidar com um sistema historicamente condenado, as próprias medidas defensivas só fazem aguçar as contradições.”⁴⁸

No Vale do Paraíba, conforme apontado em item anterior, a expansão ferroviária se fez quando já maturadas as plantações e desbravados os solos usados para cultivo, constituindo, portanto, uma introdução tardia do ponto de vista da valorização do capital; tanto é assim, que a principal via férrea daquele complexo, a Estrada de Ferro D. Pedro II (ligando o Rio de Janeiro a Cachoeira-SP), constituída por capitais privados, acaba tendo de ser encampada pelo Estado, em face de penúria financeira, esta por sua vez explicada pela própria falta de dinamismo do complexo todo⁴⁹; e embora esta seja a primeira ferrovia em São Paulo, está muito mais ligada ao Rio de Janeiro, geográfica e economicamente.

A primeira ferrovia efetivamente paulista em todo o seu percurso foi a São Paulo Railway, construída ligando Santos-São Paulo-Jundiaí; de propriedade do capital britânico, ela é organizada em 1860 e concluída em 1867; servindo uma região ainda “jovem” quanto à progressão da marcha do café, a ferrovia se apresenta extremamente lucrativa; cria-se, também, espaço para penetração estrutural do capital inglês em outros ramais férreos⁵⁰. Na verdade, ainda que não proprietário da ferrovia, o capital

⁴⁷ COSTA, Wilma P., *op. cit.*, p. 160.

⁴⁸ *Ibidem*, p. 131.

⁴⁹ SAES, Flávio Azevedo M. de. *As ferrovias de São Paulo: 1870-1940*. São Paulo, Hucitec/INL-MEC, 1981, pp. 22 e 30-35; a postura teórica do autor corresponde justamente a este tipo de quadro: uma empresa ferroviária seria rentável enquanto próspera a região à qual ela serve, e rentável o produto que ela transporta sistematicamente.

⁵⁰ MATOS, Odilon N. de (1990), *op. cit.*, pp. 70-75.

britânico continuará se valorizando às suas expensas, através da concessão de financiamentos para as empresas ferroviárias⁵¹.

Embora a São Paulo Railway fosse dona da concessão para prolongamento dos trilhos até Campinas, a habilidade de Saldanha Marinho (então governador da província) em agrupar os interesses dos cafeicultores desta região gera a constituição da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, que negocia a compra destes direitos de expansão. A aceitação do acordo por parte dos ingleses parece se justificar pela perspectiva de lucrar com a expansão a ser feita, sem no entanto assumir os riscos decorrentes; de qualquer modo, a empresa é constituída em 1868, com uma estrutura acionária bastante concentrada nas mãos de alguns cafeicultores do Centro-Oeste. Os trilhos chegam a Campinas em 1872.

É importante notar que, advindos de um arranjo social permeado por elementos não-capitalistas (ou seja, o trabalho compulsório e suas decorrências na estruturação das relações sociais), o manejo da empresa ferroviária confere aos cafeicultores de então uma apresentação ao modo de pensar e agir em moldes efetivamente correspondentes ao capitalismo (relações com o trabalho assalariado, mecanismos de manipulação acionária, etc); nesse sentido, a ferrovia foi verdadeiro instrumento didático⁵². Este fator se revelaria, desde cedo, como outro diferencial quanto à visão e procedimentos de gestão dos cafeicultores do Oeste com respeito àqueles do Vale do Paraíba.

Muito embora Campinas já tivesse a função de centro comercial regional no contexto da economia açucareira, era visível a necessidade de obtenção de um fator adicional de centralização das rotas comerciais que se cruzavam na cidade - era

⁵¹ O investidor estrangeiro encontraria aqui duas diferentes oportunidades de ganho com a expansão da ferrovia a partir do trecho detido pela São Paulo Railway: aumentar-se-ia o fluxo de mercadorias e carros circulando pelo mesmo trecho, graças à penetração do Oeste Paulista, franja pioneira, e, por outro lado, os capitais nacionais que se lançassem na empreitada da ferrovia apoiar-se-iam nos empréstimos britânicos, os quais passariam a auferir lucros **sem** o risco direto da iniciativa empresarial correspondente.

⁵² COSTA, Wilma P., *op cit.*, p. 105.

exatamente a ferrovia⁵³. A esta altura, já corriam intensos os debates em torno da direção dos prolongamentos a partir de Campinas, dada a clara consciência que tinham os envolvidos de que a expansão era iniciativa estrategicamente inevitável; o jogo de interesses entre cafeicultores da região, cujo objetivo seria fazer com que a ferrovia se localizasse o mais próxima possível de suas terras (tanto pela valorização decorrente quanto pela conveniência de custos que o acesso a ela representaria); dois grupos de fazendeiros se enfrentavam nas discussões, ou seja, aqueles que defendiam o prolongamento em direção a Rio Claro e aqueles que clamavam pela direção de Mogi-Mirim:

“A forma definitiva como se colocava o problema do prolongamento para Rio Claro levanta os protestos dos fazendeiros da zona de Mogi-Mirim (...)”⁵⁴

Apesar de dada a prioridade para Rio Claro, desde cedo pareceu possível a execução de ambas as possibilidades, fato que acabou efetivamente vingando; a constituição dessa bifurcação acaba por dar início à constituição de nova fase para o desenvolvimento de Campinas: esta é a origem do *nó do sistema de transportes férreo* na cidade⁵⁵; privilegiada em sua localização no sistema viário anterior, a função de entreposto será aqui elevada a outra potência, conforme se verá mais adiante.

Assim, em 1872 é constituída em Campinas uma nova companhia ferroviária, a Mogiana⁵⁶; entretanto interessa reter que:

“(..) o fato de que duas linhas (para o Oeste e para Mogi) tivessem sido construídas (uma pela Companhia Paulista e outra pela Companhia Mogiana) indica apenas que havia recursos disponíveis para as duas.”⁵⁷

⁵³ *CAMPINAS: Subsídios...op. cit.*, p. 21; viajantes europeus que passaram pela cidade na época expressaram, textualmente, a necessidade do advento da ferrovia para o seu pleno desenvolvimento.

⁵⁴ SAES, Flávio Azevedo M. de (1981), *op. cit.*, p. 57.

⁵⁵ MATOS, Odilon N. de (1990), *op. cit.*, p. 158.

⁵⁶ *Ibidem*, p. 90.

A existência de competição e cooperação entre ambas as empresas vai-lhes permear a história desde então; de fato, por duas vezes tentaria a Mogiana levar seus trilhos até o porto de Santos (pela primeira vez já em 1892!), partindo da alegação de insuficiência de material rodante da Paulista e da São Paulo Railway e da “opressão” do monopólio desta última no acesso à via de exportação - porém, nunca obteve sucesso nesta empreitada. Consta, no entanto, que existiu uma proposta formal de fusão de Paulista e Mogiana, recusada pelos acionistas da Mogiana (em reunião solene de 1904); mas a primeira alugaria à segunda espaços para a instalação de suas oficinas em Campinas (utilizando-se, eventualmente, de seus serviços).⁵⁸

4.2. O *boom* das atividades urbanas

De fato, a disponibilidade de capital se explica pela concentração de capitais na região, a qual ainda está em sua fase ascendente de produtividade, não obstante já despontem outras frentes pioneiras. Por outro lado, este engajamento do capital cafeeiro em iniciativas de diversificação também se explica pelas condições específicas daquele momento (década de 1870) quanto aos preços internacionais do café, dadas pela quebra na produção de Java, a qual em muito favoreceu os produtores brasileiros⁵⁹.

Será realmente neste momento que movimentos de busca de valorização do capital cafeeiro em outras atividades - com particular peso para aquelas envolvidas

⁵⁷ SAES, Flávio Azevedo M. de. *A grande empresa de serviços públicos na economia cafeeira*. São Paulo, Hucitec, 1986, p. 68.

⁵⁸ AMARAL, Leopoldo. Campinas - Recordações. São Paulo, Secção de Obras Raras D’O Estado de São Paulo”, 1927, pp. 174-5; DOSSIÊ - Companhia Paulista de Estradas de Ferro. CMU/UNICAMP, officios de 10/11/1891 e de 1º/05/1893; INFORME DA CIA. MOGYANA: A crise dos transportes no Estado de São Paulo. Rio de Janeiro, Typ. Montenegro, 1892, pp. 03-7.

⁵⁹ SAES, Flávio Azevedo M. de (1981), *op. cit.*, pp. 170 e 171.

com o ambiente urbano - se fazem notar; com efeito se as ferrovias são marco fundamental dessa diversificação, também o são os setores de serviços urbanos:

“A rede de serviços públicos, ponto de partida do processo de diversificação do capital cafeeiro, dava a ela uma fisionomia igualada por muito poucas cidades no país.”⁶⁰

Sob uma perspectiva macro, tem-se, neste momento, o surgimento de novas funções urbanas, já que é a cidade o locus de aplicação destes capitais à busca de reprodução ampliada. A seguir, é apresentado um quadro com um esboço da evolução urbana no município de Campinas, para os anos de 1870 a 1913; o objetivo é captar a progressiva complexificação das atividades econômicas aqui desenvolvidas, dentro do período compreendido pelo presente estudo.

⁶⁰ SEMEGHINI, Ulysses C., *op. cit.*, p. 51.

Tabela 3 - Campinas - Evolução do Comércio e Indústria (1870 - 1913)

Profissões, comércio e indústria	1870	1871	1872	1877	1878	1883	1885	1891	1900	1907	1911	1913
Açougues	18	18	15	35	34	20	36	28	48	46	34	40
Agências bancárias	1	ND	2	ND	3	ND	3	7	6	5	7	6
Alfaiates/alfaiatarias	18	22	30	13	14	24	16	40	15	ND	32	24
Aparelhadores/encan. de água e gaz	-	-	-	-	-	-	-	-	11	ND	5	ND
Armazéns - móveis	-	-	-	-	5	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
Armazéns - secos e molhados	157	157	172	ND	219	119	20 ?	382	394	379	233	239
Barbeiros e cabelereiros	5	5	4	8	7	13	7	24	17	60	62	55
Bilhares	5	5	5	4	ND	ND	11	1	8	3	2	3
Caldeiros e folheiros	4	3	3	2	3	1	2	ND	2	8	8	8
Carpinteiros e mestres obras	17	32	29	ND	2	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
Casas de comissões, depós. sal/açúcar	12	19	37	10	16	2	ND	ND	ND	ND	ND	ND
Companhias de seguros	-	-	-	-	-	1	-	ND	ND	ND	8	9
Confeitarias	2	2	2	4	2	ND	2	ND	2	1	2	4
Cortumes	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	2
Depós. gêneros americanos/estrangeiros	-	2	2	2	9	ND	7	ND	ND	ND	ND	ND
Depósitos de cal	2	2	7	ND	ND	3	4	1	ND	1	ND	1
Depósitos de cigarros	1	1	2	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
Depósitos de farinha trigo	2	1	1	1	3	ND	1	ND	ND	ND	ND	ND
Depósitos de ferro, zinco	2	2	2	ND	4	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
Depósitos de lamedes a gás	-	-	-	-	-	-	-	-	-	ND	ND	ND
Depósitos de madeiras	6	7	9	6	ND	3	3	ND	3	ND	1	ND
Depósitos de máq. costura	3	3	3	1	ND	ND	3	2	3	4	2	2
Depósitos de máq./instrum. aratórios	4	4	3	6	5	4	5	ND	5	ND	2	2
Depósitos/lojas de calçados	2	3	5	4	3	4	3	10	5	14	19	23
Depósitos/lojas de chapéus	1	1	1	3	5	4	ND	5	4	8	10	14
Empresas de automóveis	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	ND	2
Fábr./oficinas - colchões e colchoaria	-	-	-	-	4	ND	2	ND	ND	ND	ND	ND
Fabricas benef. algodão	2	2	2	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
Fabricas benef. arroz	-	-	-	-	-	-	-	ND	ND	5	3	4
Fábricas de café moído/torrado	-	-	-	-	-	1	2	4	10	4	10	1
Fábricas de cerveja	-	-	1	4	5	7	7	12	24	20	14	13
Fábricas de chapéus	2	2	3	3	3	ND	4	2	ND	ND	ND	ND
Fábricas de cigarros	-	ND	-	2	ND	ND	ND	ND	2	ND	ND	ND

Tabela 3 - Campinas - Evolução do Comércio e Indústria (1870 - 1913) - cont.

Profissões, comércio e indústria	1870	1871	1872	1877	1878	1883	1885	1891	1900	1907	1911	1913
Fábricas de gelo	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	ND	ND
Fábricas de ladrilhos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	2
Fábricas de licores	5	5	3	ND	2	ND	ND	1	ND	ND	ND	ND
Fábricas de macarrão/massas	-	-	-	-	-	1	-	3	3	6	7	4
Fábricas de máquinas	6	5	4	4	ND	ND	ND	1	ND	3	ND	ND
Fábricas de papel	1	1	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
Fábricas de sabão	-	-	-	-	-	ND	1	1	1	4	4	4
Fábricas de trollys, carros, carroças	5	5	6	4	3	3	5	ND	ND	ND	2	2
Farmácias	4	6	6	ND	8	9	11	10	14	9	11	10
Ferrarias	3	3	3	11	ND	ND	ND	ND	17	ND	ND	ND
Ferreiros, ferradores e serralheiros	14	19	16	10	11	11	11	23	ND	17	21	19
Fundições/fundidores	3	4	4	2	2	2	3	ND	4	2	2	2
Hotéis, hospedarias, etc	11	7	10	11	15	7	8	ND	5	6	6	7
Joalheiros e ourives	9	13	12	ND	6	7	3?	7	8	7	8	7
Livrarias	-	-	-	-	1	ND	3	1	2	3	4	2
Lojas de artigos eletricidade	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1
Lojas de brinquedos	-	-	-	-	6	ND	ND	ND	3	2	5	5
Lojas de ferragens	14	17	16	ND	11	7	8	7	10	20	15	15
Lojas de tecidos	55	43	45	35	34	20	20	26	72	49	42	56
Oficinas mecânicas (não específicas)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	2
Olarias	2	7	13	2	3	ND	ND	8	18	ND	12	16
Padarias	7	6	8	9	10	10	16	11	21	25	23	19
Papelarias	-	-	-	-	7	ND	ND	ND	5	5	3	3
Refinações de açúcar	2	2	1	ND	ND	ND	ND	3	4	11	10	6
Relojoeiros/relojarias	5	4	5	7	7	ND	4	ND	10	15	ND	11
Sapateiros (e oficinas de)	4	7	8	ND	9	12	21	67	26	43	24	22
Serrarias a vapor	-	-	-	-	2	ND	ND	ND	ND	ND	ND	3
Tipografias	2	2	1	2	2	ND	2	2	5	5	5	7
Torneiros em ferro e metais	3	3	ND	ND	2	ND	1	ND	ND	ND	ND	ND
Torneiros em madeira	5	4	ND	2	1	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
Viação (trollys)	2	3	1	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND

Fonte: Almanagues de Campinas, vários anos

Antes de tecer considerações sobre o conteúdo do quadro, é necessário comentar a respeito dos critérios usados na sua construção. Os almanaques são uma fonte problemática para pesquisa, pois suas classificações de atividades são inconstantes e, por vezes, muito imprecisas⁶¹; esse fato limita a acuracidade dos dados apresentados acima, mas permanece ainda uma tendência visível de aumento no número e diversidade de estabelecimentos e ocupações, não obstante não haja informações sobre a presença ou não de algumas destas atividades, em vários dos anos (o que se aponta acima como “não disponível”, ou “ND”). Cabe também dizer que houve uma considerável filtragem quanto à lista de atividades apresentada; procurou-se levar em conta profissões, empresas, negócios que possuíssem um caráter mais eminentemente citadino (com exceção de profissionais liberais), uma vez que o presente objetivo corresponde exatamente a rastrear o crescimento do volume e composição deste tipo de segmento. Portanto, certamente algumas omissões seriam observáveis; prestam-se, elas, entretanto, a manter o foco de análise restrito à sua devida extensão. A ocorrência de alguns estabelecimentos comerciais/industriais particulares é descrita fora daquele quadro, por conta de necessidades de ênfase.

Assim, como se pode observar, as atividades de cunho comercial apresentam uma certa flutuação (que poderia dever-se às imprecisões das fontes), tendo, porém, como tendência manifesta um certo ritmo de crescimento. Conforme afirmou-se acima, porém, são as atividades industriais e de serviços públicos que chamam a atenção nos anos setenta e oitenta do Século XIX - o quadro permite observar surgimento de atividades de perfil citadino (serviços e indústria de transformação) nos anos relacionados; com efeito, algumas delas serão de importância cabal para o estabelecimento de vínculos econômicos entre capitais dentro de Campinas, onde o ritmo de produção cafeeira vinha acelerando-se numa espiral de crescimento. Tanto é assim que, desde cedo, implantam-se na cidade negociantes de máquinas agrícolas: a casa filial da Milford & Lidgerwood mostra-se presente já em 1871, comerciando

⁶¹ Esta dificuldade de trabalho é comentada por outros pesquisadores: SEMEGHINI, Ulysses C., *op.*

máquinas de beneficiamento de café, principalmente⁶²; consta dessa época a existência de 33 máquinas desse tipo e marca, bem como 26 outras similares de outros fabricantes.

Cabe aqui fazer menção à imprensa do município; ocorre, em 1869, a implantação da “Gazeta de Campinas”, periódico bi-semanário que veio substituir a “Aurora Campineira” (que seria ainda chamada “O Conservador”); em 1875 surge a primeira folha diária da cidade, o “Diário de Campinas”, e em 1885, aparece o “Correio de Campinas”⁶³.

A chegada da *Cia. Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes* mostra o fato da existência dos chamados “capitalistas” no município (os trilhos chegam a Campinas em 1872, mas em 1870 a companhia já está estruturada quanto à sua estrutura acionária, onde campineiros detêm, neste ano, cerca de 11% das ações da empresa, excluindo-se acionistas localizados na circunvizinhança). Na esfera financeira, temos desde cedo a presença de agências bancárias em Campinas; em 1870, encontra-se o Banco Mauá & Cia.; posteriormente, noticia-se a presença do Banco de Campinas, em funcionamento desde 1872. Neste mesmo ano, temos ainda a inauguração da Cia. Campineira de Iluminação Pública, sociedade composta por nove acionistas da cidade⁶⁴.

Ainda em 1872 seria constituída a *Cia. Mogiana de Estradas de Ferro e Navegação*, com sede na cidade, onde também se concentrava a porção mais significativa de seus acionistas⁶⁵; o fato de Campinas sediar este empreendimento ferroviário será de grande importância para sua configuração industrial, uma vez que a Mogiana viria aqui instalar suas oficinas principais (e, certamente as *únicas*, por algum tempo). Assim, enquanto a Paulista mantém na cidade apenas uma oficina de pequeno

cit., p. 43.

⁶² ALMANAK de Campinas para 1872. LISBOA, José M. (org.). Campinas, Typographia da Gazeta de Campinas, 1871, p. 156.

⁶³ A Gazeta teria interrompida sua circulação em 1889; o Diário finda suas publicações em 1901, e o Correio resistiria até 1919: IBGE, *Monografia... op. cit.*, pp. 307-8.

⁶⁴ ALMANAK de Campinas para 1873. LISBOA, José M. (org.). Campinas, Typographia da Gazeta de Campinas, 1870, pp. 38-40.

⁶⁵ *Ibidem*, p. 38.

porte, a Mogiana viria a centralizar em Campinas as atividades de montagem, reparos e construção de carros, vagões e locomotivas, conforme se verá mais adiante; de qualquer modo, as oficinas de ambas vão ocupar centenas de empregados, sendo as oficinas da Mogiana consideradas entre as melhores e mais completas do país⁶⁶. A referida companhia começa a operar em 1875, ano em que os trilhos chegam a Mogi-Mirim⁶⁷, para daí seguirem sempre para oeste e noroeste.

Ainda naquele ano, instala-se aqui a Cia. McHardy, fundição e oficinas que atenderiam as ferrovias e também se dedicariam à confecção de máquinas agrícolas; ainda em 1872 (!), temos referências a esta empresa⁶⁸. Também em 1875, temos a fundação da Fábrica Carioba (empresa têxtil), que como a Chapelaria Hempel - esta inaugurada em 1872 - empregava grande porção de imigrantes, quase sempre italianos, portugueses e alemães⁶⁹, fato que atesta o caráter urbanizante de uma imigração que, em Campinas, começou muito antes do fim da escravidão⁷⁰. Assim, dentre os novos investimentos significativos da década de 1870, poder-se-iam elencar ainda: a Fábrica de Carros (de tração animal) dos irmãos Camps e Strumpfner, a Companhia Campineira de Carris de Ferro (bondinhos puxados por burros), a Companhia Campineira de Iluminação a Gás (posteriormente, Companhia Campineira de Tração, Luz e Força), a Cervejaria Guarany, a Casa Livro Azul (tipografia e encadernadora, que passou a assumir funções antes desempenhadas apenas pelas empresas de jornais da cidade⁷¹), a Casa Blanchard (comercial), a Chapelaria Ziegleder e a Cervejaria Garibaldi⁷², além da vinda de uma agência do Banco de Santos⁷³.

⁶⁶ IBGE, *Monografia...*, *op. cit.*, p. 526.

⁶⁷ ALMANACH POPULAR para o ano de 1878. SILVA, José Hypólito da. Campinas, Typographia da Gazeta de Campinas, 1877, p. 18.

⁶⁸ IBGE, *Monografia...*, *op. cit.*, p. 525.

⁶⁹ FEITOSA, Miguel Alves, *op. cit.*, 42-48.

⁷⁰ A primeira experiência com o trabalho livre data de 1852, pelo Visconde de Indaituba, na Fazenda Sete Quedas: IBGE, *Monografia...*, *op. cit.*, p.243.

⁷¹ IBGE, *Monografia...*, *op. cit.*, p.522.

⁷² FEITOSA, Miguel Alves, *op. cit.*, pp. 40-42 e 47-56.

⁷³ ALMANACH POPULAR...1878, *op. cit.*, p. 113.

O início dos anos oitenta apresenta uma continuação deste crescimento; em 1882, entra em operação a Fábrica Pacheco e Silva (processadora de óleos); no ano de 1883 são inauguradas a Cervejaria Luraschi e a Fábrica de Refinação de Açúcar; em 1884, entra em funcionamento a Empreza Telephonica.

Este é ainda o momento das altos volumes de produção de café no município; o *rush* cafeeiro representa a duplicação do número de cafeeiros na província no período de 1873-83, sendo plantados 105 milhões de pés de café na província⁷⁴, sendo Campinas a principal base territorial dessa expansão.

Tendo-se em mente o volume de pessoas que adentravam a cidade por essa época - especialmente em decorrência das ferrovias -, com especial ênfase para os imigrantes⁷⁵, não é de se espantar que fossem surgindo investimentos industriais (existe capital acumulado a ser valorizado e há entrada de mão-de-obra livre disponível, sem contar o fato de que as ferrovias também ligam a cidade a vários diferentes mercados); as já citadas oficinas da Mogiana serão importantes núcleos manufatureiros regionais.

Por essa época, a população da cidade dá um salto: de 31.397 pessoas em 1874, passa a 41.253 em 1886 (apenas 6.450 a menos que São Paulo), sendo os escravos parte expressiva deste total (cerca de 9.986, em 1886)⁷⁶.

Este é o aspecto geral que define Campinas como *capital agrícola da província*.

Cabe observar um importante fator sócio-cultural que permeia a sociedade campinense desta época: não obstante fosse a cidade já um importante centro de iniciativas tipicamente capitalistas, nota-se uma nítida presença de traços tradicionalistas em sua organização social. De fato, uma profunda mentalidade autoritária e escravista ainda fazia-se sentir na Campinas dos anos oitenta do último

⁷⁴ CANO, Wilson, *op. cit.*, p. 35.

⁷⁵ BAENINGER, Rosana, *op. cit.*, p. 31.

⁷⁶ SEMEGHINI, Ulysses C., *op. cit.*, p. 49 e SINGER, Paul. *Desenvolvimento econômico e evolução urbana*. 2ª ed., São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1977, p. 32; dados disponíveis apontam a entrada de cerca de nove mil imigrantes em Campinas, apenas entre 1860 e 1870; este número seria de 10.631 nos anos de 1882 a 1900 (italianos são maioria): BAENINGER, Rosana, *op. cit.*, pp. 29-31.

século; há interessantes menções às contradições entre o espírito capitalista do empreendedor/acionista e sua formação escravocrata, bem como com respeito ao fato de que Campinas era um pólo do republicanismo, ainda que afamado centro de nobres e proprietários do maior estoque de mão-de-obra escrava de São Paulo.⁷⁷

4.3. As epidemias de febre amarela

A partir de 1889, a cidade seria atormentada com surtos epidêmicos de uma doença cuja causa era então desconhecida; bastante marcante para a vida da cidade, algumas das referências à febre amarela dão idéia das dimensões da tragédia no município, e o significado disso para seu desenvolvimento, afirmando-se mesmo que as epidemias acabaram

“(...) levando um enorme patrimônio que os campinenses acumularam por mais de um século.”⁷⁸

Caem os efetivos populacionais, afugenta-se a imigração, perde-se investimentos comerciais e industriais para outras praças; apesar disso, existe ainda dúvida quanto ao volume do êxodo populacional quando da primeira epidemia - estima-se algo em torno de 50% do total de habitantes⁷⁹. A Capital foi, na maior parte dos casos, o destino deste enorme volume de recursos materiais e de pessoas que abandonavam Campinas, sendo este o motivo que explicaria a não-constituição da

⁷⁷ CAMPINAS, *Subsídios... op. cit.*, pp. 22-3.

⁷⁸ PUPO, C. M. M.. *op. cit.*, p. 175.

⁷⁹ SANTOS FILHO, Lycurgo de C. & NOVAES, José N.. *A febre amarela em Campinas: 1889-1900*. Campinas, CMU-UNICAMP, 1996, P. 36; outras fontes indicam números mais gritantes: CAMPINAS, *Subsídios... op. cit.*, p. 23.

cidade como o maior centro urbano do estado (superando mesmo a cidade de São Paulo), possibilidade que mostrava-se então passível de se tornar realidade⁸⁰.

A primeira epidemia inicia-se em fevereiro de 1889; ao primeiro contato com a doença, a população se apavora e faz verdadeira debandada; o número de mortos, num espaço de poucos meses (fevereiro a junho) foi calculado como sendo de algo em torno de 5.000; as condições de insalubridade de habitações erigidas em meio a um intenso e descoordenado fluxo migratório que aportou em Campinas (em particular, nos anos de 1888 e 1889) - os cortiços - e os brejos e córregos aterrados com lixo em torno da cidade constituíam focos de disseminação em massa do mosquito transmissor⁸¹. Mas a pronta ação das autoridades, e o início da construção de obras de saneamento ajudam a controlar o surto, que já em julho teria sido efetivamente debelado, quando “Campinas ressucitava”.⁸²

Uma outra epidemia tomaria aqui lugar em 1890, e ainda outra em 1892; entretanto, em que pese as mortes que causaram, seus efeitos foram bem mais leves que aqueles da primeira epidemia.

Em 1896, porém, uma nova onda de casos da doença (1.700 são registrados) forçam medidas de saúde pública de caráter perene, já que, desta vez, houve forte disseminação da doença pela região vizinha; o governo de São Paulo unifica os serviços de socorro e divide o estado em distritos sanitários, fazendo de Campinas a sede do Segundo Distrito e estabelecendo aqui a Comissão Sanitária e a de Saneamento, em caráter definitivo⁸³. Nunca mais, porém, Campinas fora atingida por

⁸⁰ BADARÓ, Ricardo de S. Campos, *op. cit.*, pp. 30-2; com esta citação (proposta em várias das obras consultadas) não se pretende afirmar que, de fato, Campinas estivesse a caminho de tornar-se um núcleo de porte superior a São Paulo - em 1886, quando Campinas constitui-se como maior centro agrícola da província, a Capital já tem 6.450 habitantes a mais que a *Princesa D'Oeste*, indicando que a primeira tornara-se pólo de concentração de mercados de fatores (capital e trabalho), tipicamente urbano (e onde o erário público financiava boa parte dos serviços públicos urbanos), além de ponto de parada obrigatório das ferrovias: SINGER, Paul, *op. cit.*, pp. 32-8... muito embora, em 1874, Campinas tivesse mais habitantes que a Capital da província!

⁸¹ *CAMPINAS, Subsídios... op. cit.*, p. 23.

⁸² SANTOS FILHO, Lycurgo de C. & NOVAES, José N., *op. cit.*, pp. 150 e 175-6.

⁸³ *Ibidem*, pp. 237 a 250. Haveria ainda uma nova e última epidemia em 1897, mas já em patamares reduzidos.

saldo emigratórios semelhantes aos de 1889, retomando agora sua trajetória de crescimento.

É importante notar que foram as epidemias que forçaram a consecução de uma série de obras de saneamento urbano e saúde pública; tenha-se em mente que a Companhia Campineira de Águas e Esgotos, constituída em 1887, só entra em atividade em 1889, já em tempos de febre amarela; a inauguração do sistema de água (1891) e esgotos (1892)⁸⁴ foram sem dúvida decisivos para controle da disseminação do agente transmissor. Mais que isso, são fatores que ajudam a constituição da infraestrutura que efetivamente corresponde a um grande centro urbano, viabilizando a retomada de crescimento que se seguiria⁸⁵. Apesar disso, fica marcado um inegável interlúdio de arrefecimento no desenvolver econômico do município.

⁸⁴ *Ibidem*, pp.231 a 233.

⁸⁵ LAPA, José R. do A.. *A Cidade - os cantos e os antros*. São Paulo, Edusp, 1996, pp. 259-262.

5. Campinas desde o segundo ciclo expansivo da cafeicultura

5.1. A mudança no papel regional do núcleo urbano de Campinas

Esta segunda fase de expansão do plantio do café caracteriza-se por uma perda da primazia da posição agrícola de Campinas com respeito ao resto do estado; de fato, neste segundo *rush* (1886-1897), são plantados 465 milhões de cafeeiros (e essa cifra concentra-se no biênio 1886-7)⁸⁶, mas o grande destaque desta vez é o Oeste do estado (destaque para Araraquara, Ribeirão Preto), justamente para o qual Campinas exerceu a função de ponte para expansão⁸⁷.

Com efeito, as frentes pioneiras, apresentam produtividade sensivelmente mais elevada que os cafeeiros de Campinas, que, a esta época, já possuem uma idade mais avançada.

A função de *nó* ferroviário também se vê prejudicada pelo aumento da participação da capital como pólo dos transportes férreos (binômio São Paulo-Santos), a partir de 1886; de fato, São Paulo começa a se destacar como nunca antes em sua história⁸⁸.

Cabe lembrar, porém, o já citado papel que detém Campinas junto ao N-NO do estado e com o sul de Minas Gerais lhe confere a possibilidade de potencializar as atividades não-agrícolas; assim, enquanto a produção cafeeira declina na cidade (de 1,5 milhões de arrobas em 1886, passa-se a uma média anual de 1 milhão para 1896-98⁸⁹), Campinas não vê interrompido seu processo de crescimento urbano, ainda que o

⁸⁶ CANO, Wilson, *op. cit.*, p. 42.

⁸⁷ PRADO JR., Caio, *op. cit.*, p. 165.

⁸⁸ MATOS, Odilon N. de (1990), *op. cit.*, p. 51 e 52.

⁸⁹ SEMEGHINI, Ulysses C., *op. cit.*, p. 59.

gênero de exportação que ajudou a eregir a cidade estivesse decrescendo quantitativamente⁹⁰.

Portanto, embora nesta fase Campinas passe a uma posição mais limitada na cafeicultura da província, à medida que a franja pioneira se desloca mais para oeste, sabe-se que a cidade não experimentou um decréscimo em seu ritmo de crescimento; os motivos para tal fato poderiam ser derivados de três causas básicas⁹¹:

- ⇒ o decréscimo de produtividade dos cafeeiros seria contrarrestado por um prosseguimento do plantio de novas unidades;
- ⇒ o processo de conversão de terras da zona velha (que seriam retalhadas e vendidas) em terras da zona nova, conservando no município os resultados da valorização de capital da frente pioneira;
- ⇒ a progressiva urbanização do município, ligada às ferrovias, que introjetavam no município os impulsos gerados pela expansão.

A primeira hipótese, além de quantitativamente pouco sustentável, apresenta pouca factibilidade em termos dinâmicos, em face das limitações físicas de manutenção de índices de produtividade, nos marcos da cultura de então; a respeito da segunda, não há grandes evidências, ainda que a ocorrência deste tipo de evento possa ter-se verificado em alguma medida. A terceira proposição, porém, parece enquadrar-se ao que efetivamente ocorreu, já que o *nó* ferroviário atraía e aqui fixava imigrantes e estimulava o comércio⁹²

De fato, as epidemias de febre amarela serão o único hiato no crescimento da cidade; por outro lado, somente tendo-se em mente as conexões econômicas que a cidade havia atrelado com o todo o complexo cafeeiro paulista é possível entender como Campinas pôde efetivamente retomar o seu crescimento mesmo após uma

⁹⁰ Assim poder-se-ia esperar um arrefecimento de suas funções urbanas: VIOTTI DA COSTA, Emília. *Da Monarquia à República: momentos decisivos*. 1ª ed., São Paulo, Grijalbo, 1977, p. 200.

⁹¹ SEMEGHINI, Ulysses C., *op. cit.*, p. 61.

⁹² IBGE, *Monografia...op. cit.*, p. 514.

calamidade de dimensões tamanhas⁹³; de fato, há especulações a respeito de quão grande seria o desenvolvimento relativo entre Campinas e São Paulo, uma vez que, às vésperas dos ciclos epidêmicos, o porte de ambas as cidades era perfeitamente equiparável⁹⁴.

De qualquer modo, durante este segundo rush, ver-se-iam novas iniciativas empresariais no município como é o caso da Companhia Industrial Edificadora (construção Civil), da empresa Transporte Paulista⁹⁵. Em 1887, é fundada a Companhia Campineira de Águas e Esgotos, tendo seus serviços se iniciado em 1891 (fornecimento de água) e 1892 (canalização e escoamento de esgotos); esta empresa teria particular importância pois foi graças a seus serviços que, na virada do século, tornou-se possível debelar definitivamente as epidemias de febre amarela⁹⁶. Ainda naquele ano, seria fundado o Instituto Agrônomo de Campinas, único em sua categoria e porte, então⁹⁷. Importante citar também a criação, da Companhia Ramal Ferroo Campineiro; instalada em 1894, é a terceira empresa ferroviária a atuar em Campinas; são 33 km de ramal que ligam a cidade a Cabras, na direção da fazenda do Laranja⁹⁸.

A documentação disponível começa a escassear particularmente para o período subsequente, qual seja, após o último *rush*, tal como se pode constatar pelo quadro apresentado (onde muitas informações estão incompletas). Apesar disso, pode-se inferir que a baixa dos preços internacionais do café não veio a afetar Campinas, uma vez que não há indícios de retração das atividades. O plantio de café sofre forte

⁹³ De fato, já em 1902 Campinas teria mais que recuperados seus efetivos populacionais, contando com 79.924 habitantes (consta que tinha 41.256 em 1886, conforme apontado anteriormente): OCTÁVIO, Benedito, *Campinas - apontamentos históricos e estatísticos*. Campinas, Typographia da casa Mascote, 1907, p. 10.

⁹⁴ *Ibidem*, p. 516.

⁹⁵ ALMANACH de Campinas (Litterario e Estatístico) para 1892. CARDONA, Francisco e ROCHA, José (orgs.). Campinas, Typographia Cardona, 1892, Parte III.

⁹⁶ AMARAL, Leopoldo (org.). A cidade de Campinas em 1901. Campinas, Typographia Casa do Livro Azul, 1901, pp. 265-270.

⁹⁷ ALMANACH histórico e estatístico de Campinas - 1912. OTÁVIO, Benedito e MELLILO, Vicente (orgs.). Campinas, Typographia Casa Mascotte, 1911, p. 158.

⁹⁸ AMARAL, Leopoldo, *op. cit.*, pp. 257-259.

retração (em todo São Paulo, não sendo Campinas uma exceção), mas a lavoura já havia fixado na cidade tanto vínculos comerciais/industriais quanto mão-de-obra qualificada e afeita ao meio urbano⁹⁹.

Ainda dentro desse período, haveria, em 1899, a criação da Companhia Carril Agrícola Funilense, ramal que servia o mercado municipal e atingia o Bairro do Funil, na região de Cosmópolis¹⁰⁰; tendo sua construção dificultada pela baixa no câmbio, o desempenho desta empresa parece tê-la conduzido a ser encampada pelo Estado - ainda em 1907 encontramo-la “Estrada de Ferro Funilense”, já como propriedade estatal¹⁰¹. De qualquer forma, esta é, portanto a quarta empresa ferroviária a atuar na cidade; seus capitais, no ato de sua fundação, são totalmente municipais. Data de 1900 o surgimento do jornal “O Comércio de Campinas”; a partir de seus quadros seriam formados outros dois jornais: o “Diário do Povo” (formado por profissionais oriundos do Comércio, em 1912) e a “Gazeta de Campinas” (que volta às suas atividades em 1921)¹⁰².

Um movimento mais geral de mudança, porém, começa a tomar conta do capital cafeeiro: suas atividades de diversificação começam a se independentizar de sua fonte originária, não raro buscando interesses diferenciados¹⁰³; a criação de um mercado consumidor criou algo que já transpunha limites de um mero complexo cafeeiro, já que uma rede urbana se configurava em São Paulo abrindo oportunidades de negócios típicos da vida cidadina.

Neste sentido, a empresa ferroviária é exatamente o elemento que começa a introjetar um grupo de interesses autônomos dentro do complexo cafeeiro, em moldes tipicamente capitalistas e que vêm no meio urbano uma importante alternativa de valorização de capital; daí as citadas empresas de serviços públicos urbanos, onde a

⁹⁹ SEMEGHINI, Ulysses, *op. cit.*, p. 74.

¹⁰⁰ *Ibidem*, pp. 260 e 261.

¹⁰¹ ALMANACH de Campinas para 1908. OTÁVIO, Benedito e MELLILO, Vicente (orgs.). Campinas, Typographia Casa Mascotte, 1907, pp. 15 e 16.

¹⁰² IBGE, *Monografia... op. cit.*, pp. 309-10.

¹⁰³ SAES, Flávio Azevedo M. de (1986), *op. cit.*, pp. 284-286.

referida Cia. Campineira de Iluminação Pública é exemplo angular deste movimento de capitais oriundos, em última instância, da atividade cafeeira; de fato, os acionistas de maior peso desta companhia também o são para a Cia. Mogiana. O mesmo vale para a Cia. Campineira de Carris de Ferro, a qual ao passar para o regime de sociedade anônima o faz adotando uma diretoria composta por nomes ligados à administração da Paulista e da Mogiana; situação análoga ocorria com a Cia. Arens (também com sede em Campinas): ligada ao comércio de artigos importados e, mais tarde, à manufatura, ela tem nos quadros de sua administração elementos também priundos da Mogiana.¹⁰⁴

5.2. A Paulista e a Mogiana

A mera introdução das ferrovias tem, *per se*, traz uma série de atividades em caráter induzido¹⁰⁵; e não obstante a atração que a capital pudesse exercer, em termos de circulação de pessoas e mercadorias, como em termos de investimentos, os impactos positivos da circulação de homens/produtos também teriam de se fazer sentir em Campinas (assim o foi, em certa medida, com os municípios servidos pela Paulista)¹⁰⁶; ora tanto mais isso será verdade em se levando em conta partes onde somente a Mogiana penetrou; será com a Mogiana que a cidade estabelecerá maiores vínculos do ponto de vista da vitalização econômica e urbana do município, no qual estão seus escritórios e oficinas¹⁰⁷.

A Mogiana será a primeira ferrovia paulista a penetrar Minas Gerais (mais especificamente o Triângulo Mineiro), onde posteriormente fará conexão com a

¹⁰⁴ SAES, Flávio Azevedo M. de, *Estradas de ferro e diversificação da atividade econômica na expansão cafeeira em São Paulo (Brasil): 1870-1900*. São Paulo, 1993 - Texto apresentado no I Congresso de História Econômica - 2ª Conferência Internacional de História de Empresas, 07-10/09/1993, USP, São Paulo, pp. 08-12.

¹⁰⁵ MATOS, Odilon N. de (1990), *op. cit.*, p.159.

¹⁰⁶ SINGER, Paul (1977-a), *op. cit.*, p. 32.

Estrada de Ferro de Goiás; sendo o ponto inicial da ferrovia, Campinas vai centralizar a circulação de pessoas, mercadorias e serviços procurados ou trazidos de toda esta região, em detrimento da própria São Paulo; exemplo gritante deste fato consiste o caso de Poços de Caldas, cidade que passa a ser servida pela companhia em 1886:

“(...) até que o país entrasse na era rodoviária, esse ramal foi o único meio de comunicação de Poços de Caldas com o resto do país.”¹⁰⁸

Em que pese o fato de que a região atendida pela Paulista tenha se revelado a mais produtiva posteriormente, os elos profundos estabelecidos entre Campinas e a região assinalada serão de vital importância quando Campinas não mais for detentora de posição de destaque em suas funções de grande produtor agrícola.

É sabido que as ferrovias não apenas traziam à cidade um amplo fluxo de mercadorias e pessoas, mas também realizavam gastos que faziam ampliar e complexificar o panorama do comércio e da indústria; há relatos específicos a este respeito: a citada Fábrica Pacheco e Silva, por exemplo, vendia, desde seus primórdios, seus óleos às ferrovias, que, aparentemente, davam preferência aos produtos locais; o mesmo se encontra a respeito da Fundição Faber, que desde 1873 fornecia à Paulista todas as suas obras de ferro e bronze¹⁰⁹.

Conforme afirmou-se acima porém, será a Mogiana, através de suas oficinas aquela a estabelecer com Campinas maiores ligações econômicas, até porque a modesta oficina que a Paulista mantinha em Campinas é logo transferida para Jundiaí¹¹⁰. Com efeito, haveria uma citação angular para ilustrar o papel de ambas quanto ao desenvolvimento de Campinas:

¹⁰⁷ MATOS, Odilon N. de (1990), *op. cit.*, p. 158.

¹⁰⁸ *Ibidem*, pp. 160 e 161.

¹⁰⁹ Dados para o ano de 1886; FEITOSA, Miguel Alves, *op. cit.*, pp. 26-31.

¹¹⁰ Tem-se notícia disso já em 1901: AMARAL, Leopoldo, *op. cit.*, p. 243.

“A Companhia Mogyana é incontestavelmente o maior factor do desenvolvimento econômico do nosso município, mercê de cujas linhas communica-se com uma zona extensissima do nosso estado e com os estados de Minas e Goyaz.

(...) Ao contrário de outras empresas que aqui levantam lucros fabulosos, que são enviados a outros centros, a Companhia Mogyana, arrecadando uma receita media annual de mil contos, distribue - apenas entre seus empregados a somma de 4:132:592\$400!

Nessa parcella, é bem de vêr, não figuram as compras feitas na praça, os melhoramentos e tantos outros meios directos e indirectos pelos quaes a Mogyana se collocou no ponto culminante da nossa vida econômica e portanto do nosso progresso.”¹¹¹

Assim , nas décadas de 1910 e 1920, a cidade terá seu crescimento comercial e industrial ditado pelo andamento da base agrícola local e regional, seu próprio mercado urbano (e rural), mas essencialmente pela ferrovia¹¹². Embora o porte da Mogyana não fosse comparável ao da Paulista, trata-se de um caso de concentração de investimentos na cidade, conforme citação logo acima.

Tabela 4 - Transporte - Paulista e Mogiana (1908-1912)

Itens	1908		1909		1910		1911		1912	
	Paulista	Mogiana	Paulista	Mogiana	Paulista	Mogiana	Paulista	Mogiana	Paulista	Mogiana
Viajantes, 1ª cl.	51.607	27.280	51.026	32.092	63.196	45.266	85.461	54.867	110.302	52.212
Viajantes, 2ª cl.	160.651	61.568	160.864	60.125	174.177	64.489	217.717	100.755	270.154	90.178
Cafê, arrobas	8.941.205	3.289.170	14.544.097	4.513.048	12.650.586	4.119.154	12.585.852	4.288.247	13.354.635	3.563.081
Importações, kg	60.252.684	3.044.684	67.126.052	2.493.306	82.716.670	3.481.903	92.902.540	5.974.682	36.046.632	4.067.295
Exportações, kg	47.910.838	15.666.240	51.894.351	18.758.588	49.561.525	17.353.982	56.997.079	21.823.780	167.720.184	26.425.400

Fonte: Almanach histórico e estatístico de Campinas para 1914

¹¹¹ ALMANACH histórico e estatístico de Campinas para 1914. OTÁVIO, Benedito e MELLILO, Vicente (orgs.). Campinas, Typographia Casa Mascotte, 1913, p. 145-148.

¹¹² SEMEGHINI, Ulysses C., *op. cit.*, p. 78.

Tabela 5 - Densidade de tráfego de passageiros - Paulista e Mogiana
(Nº de passageiros por km de linha - média anual do período indicado)

Período	Paulista	Mogiana
1872-75	1.378,3	-
1876-80	962,8	529,3
1881-85	671,2	375,2
1886-90	1.080,0	370,6
1891-95	1.638,3	785,8
1896-900	1.592,5	1.170,3
1901-05	1.057,7	1.034,9
1906-10	1.025,3	1.193,5
1911-15	1.708,3	1.512,2
1916-20	1.680,6	1.300,1
1922-25	2.656,4	1.874,2
1926-30	2.800,7	1.589,1
1931-35	2.473,5	1.086,1
1936-40	3.939,8	1.435,9

Fonte: SAES, Flávio A. Marques de (1981), p. 78.

Como se pode ver, não há como equiparar as magnitudes de ambas as empresas ferroviárias, sob qualquer um dos quesitos apresentados; entretanto, há que se considerar que a Paulista, além de existir desde antes da Mogiana, beneficia-se de uma posição mais estratégica no nó, e é ela quem recebe a carga levada até Santos - Campinas é um centro de baldeação, portanto.

Apesar da significante diferença quantitativa entre as companhias, nota-se participação significativa da Mogiana no transporte realizado em São Paulo; tomemos como exemplo disso o café:

Tabela 6 - Transporte de café pela Mogiana - 1900-1935

Anos	Entradas de sacas - Santos	Zona da Mogiana	
		Sacas baldeadas em Campinas	% das entradas em Santos
1900	6.158.709	2.738.763	42,01
1901	9.594.817	3.946.300	41,13
1902	8.808.382	3.294.787	37,40
1903	7.875.177	3.265.286	41,46
1904	7.150.832	3.128.207	43,74
1905	7.028.054	2.970.838	42,27
1906	10.960.901	4.085.714	37,27
1907	11.316.931	4.252.722	37,57
1908	9.249.859	5.684.769	39,83
1909	12.444.699	4.613.374	37,07
1917	9.540.126	3.415.942	35,80
1918	9.150.955	3.116.771	34,50
1919	5.853.811	1.791.892	30,61
1920	7.553.181	2.592.132	30,31
1921	8.687.542	2.826.097	32,53
1922	7.551.191	2.333.789	30,90
1923	7.942.057	2.494.001	31,40
1924	10.352.306	3.069.497	29,65
1925	8.614.430	2.412.413	28,00
1926	8.982.968	2.915.102	32,45
1927	10.303.183	2.965.643	28,78
1928	9.000.355	2.379.780	26,44
1929	9.222.265	2.652.959	28,76
1930	10.796.767	3.327.222	30,81
1931	12.932.627	3.970.538	30,70
1932	8.531.757	2.624.998	30,76
1933	12.653.970	3.742.841	29,57
1934	9.472.406	2.579.025	27,22
1935	10.873.316	2.192.826	20,16

Fonte: Relatórios da Directoria da Cia. Mogiana de Estradas de Ferro e Navegação - 1910, 1927, 1931 e 1936.

É fato que a região coberta pela Paulista revelou-se a de maior produtividade e potencial de expansão, mas a zona da Mogiana nunca deixou de ter uma participação relativa, ao menos, expressiva. Para atender tal volume de carga transportável, a Mogiana mobilizava, considerável quantidade de material de rodagem, conforme os dados:

Tabela 7 - Capacidade de transporte - Mogiana

Veículos	1909	1921
Locomotivas (total)	114	183
Locomot. - produz. Mogiana	15	17
Carros (total)	217	296
Carros - produz. Mogiana	132	218

Fonte: Relatórios da Directoria da Cia. Mogiana de Estradas de Ferro e Navegação - 1910 e 1922

Como se pode notar, grande parte de toda a capacidade de transporte da companhia era produzida por ela própria; este fato particular seria da maior importância para Campinas, justamente onde os processos de montagem e construção aconteciam. Embora em Ribeirão Preto houvesse também um depósito importante e também uma oficina, esta aparentemente não era responsável por processos de maior valor agregado (reparos completos, montagem, reforma e construção), estes realizados no complexo de oficinas campinenses¹¹³; localizadas na Vila Industrial, estas oficinas acabam por fazer com que este bairro adquira feições próprias: cria-se uma verdadeira “identidade proletária” para o local, motivada pela massiva presença de empregados da Cia. Mogiana¹¹⁴.

Nestes espaços locados pela Paulista, construiu a Mogiana suas oficinas, ocupando uma área total de 72.500 metros quadrados, sendo 18.080 compostos por edificações, estando aí também localizada uma usina geradora própria; havia neste complexo: a Secção de Locomotivas, a Secção de Carros e Vagões, a Usina, a Fundição, os Almoarifados e Escritórios e a Rotunda¹¹⁵. Dentro deste complexo estariam

¹¹³ Os dados apontam que, em Ribeirão Preto, somente de manutenção se ocupava a oficina do lugar; Campinas, outrossim, centralizava os trabalhos de maior nível de elaboração da companhia toda; o número de reparos, montagens e construções (estas últimas simplesmente não ocorriam em Ribeirão), bem como de consumo de energia atestam esta diferença: Relatório da Directoria da Cia. Mogiana de Estradas de Ferro e Navegação - 1910, pp. 108-117.

¹¹⁴ PUPO, Benedito B., *op. cit.*, p. 11 e BADARÓ, Ricardo de S. Campos, *op. cit.*, p. 29.

¹¹⁵ ALMANACH da Cia. Mogiana - 1908-1909. MELLILO, Vicente (org.). Campinas, Typographia a vapor LIVRO AZUL, 1908, pp. 64-87.

empregados 1998 empregados - em 1913¹¹⁶; para que se tenha uma visão do peso relativo da companhia, somente em 1918 é que Campinas viria a ter 105.160¹¹⁷ - isto quer dizer que a Mogiana empregava um número de trabalhadores que seria cerca de 2% deste total, que certamente mostraria valores inferiores para o ano de 1913 (dados não estão disponíveis), isso sem considerar qual seria a efetiva porcentagem sobre a população economicamente ativa (o que faria elevar ainda mais a porcentagem apresentada).

Dessa forma, se as décadas de 1910 e 1920 não assistem a um panorama evolutivo comparável ao das décadas de 1870, 1880 e 1890, é mantido um patamar sustentado de atividade econômica, o que, como se pode depreender pelas informações apresentadas, é mormente resultado da atuação das ferrovias, direta ou indiretamente. De fato, Campinas seria, no Brasil, o único entroncamento ferroviário onde atuavam cinco distintas empresas ferroviárias, fazendo do mapa cartográfico de Campinas algo como uma estrela com seis raias: a Paulista, a Mogiana, a Ramal Férreo Campineiro, a Funilense e a Sorocabana, a qual passou a estar em conexão com a cidade através de um ramal procedente de Mairinque¹¹⁸. Sete agências bancárias encontram-se na cidade em 1911, sendo pelo menos duas delas correspondentes a capitais oriundos do próprio município¹¹⁹; em 1913, ambas ainda estão presentes¹²⁰.

5.3. As décadas de 1920 e 1930

O município não voltaria a exibir taxas de crescimento da mesma monta daquelas dos anos que antecederam às epidemias de febre amarela; apesar disso,

¹¹⁶ ALMANACH... 1914, *op. cit.*, p. 148.

¹¹⁷ BAENINGER, Rosana, *op. cit.*, p. 35.

¹¹⁸ MATOS, Odilon N. de (1988), *op. cit.*, p. 33.

¹¹⁹ Seriam estas agências: do Banco Municipal de Campinas e do Banco Campineiro; não há confirmação sobre procedência dos capitais das agências do banco Lusitano de Campinas e do Banco de Custeio Rural de Campinas: ALMANACH... 1912, *op. cit.*, p. 167.

sempre foi mantido certo nível de expansão das atividades econômicas¹²¹; na verdade, novo ciclo sustentado de crescimento se verificaria somente na década de 1930, quando as atividades industriais passam a caracterizar uma nova inserção econômica de Campinas em São Paulo¹²².

Quando da Primeira Guerra Mundial, o país passa por um período de estrangulamento de seu comércio exterior que vem a estimular a atividade industrial neste estado; trata-se de uma industrialização ainda submetida ao capital cafeeiro que, em última instância, é o gerador de divisas para a aquisição de insumos elaborados e bens de capital. Embora o negócio industrial já comece a se constituir como núcleo de interesses autônomos dentro do complexo cafeeiro, será somente com a combinação de uma política de defesa do café (cujos preços mergulham, a partir de 1896/7, crise que se estenderia até as cercanias de 1907) e desvalorização cambial - uma circunstância que, ao mesmo tempo, mantém a acumulação no núcleo da atividade cafeeira, propicia alguma folga na disponibilidade de divisas e encarece as importações de bens de consumo manufaturados - que a indústria torna-se efetivamente viável, particularmente em face de lucros declinantes na atividade central do referido complexo¹²³.

É nesse contexto que se insere a capacidade industrial instalada em Campinas de maneira tão intensa nas três últimas décadas do século anterior - antes, uma alternativa de valorização para os capitais excedentes da cafeicultura, agora a atividade manufatureira torna-se atividade em processo de independentização com respeito ao café (ainda não negando sua submissão de última instância, tal como apontada acima).

Com efeito, em 1920, 26,7% da PEA (população economicamente ativa) de Campinas é urbana - enquanto região, este percentual só é inferior ao do total do Vale

¹²⁰ ALMANACH... 1914, *op. cit.*, p.155.

¹²¹ MATOS, Odilon N. de (1988), *op. cit.*, p. 36.

¹²² SEMEGHINI, Ulysses C., *Uma trajetória dinâmica: Campinas de 1930 aos dias atuais*, in *Campinas de ontem e de hoje*. Campinas, Empresas Lix da Cunha, 1988, p. 49.

¹²³ CANO, Wilson, *op. cit.*, pp. 121-125.

so Paraíba¹²⁴; em 1928, temos que Campinas emprega 8,5% de todo o operariado fabril de São Paulo; são 178 indústrias em 1920, 248 em 1925 e 307 em 1930¹²⁵.

Ainda no início dos anos 20, vemos que Campinas e Ribeirão Preto detêm 45,5% da população paulista e quase a metade da área cultivada e produção agrícola; somente em Campinas gera-se 25,56% do valor total da produção agrícola do estado (detendo 20,4% da área cultivada total de São Paulo)¹²⁶. Entretanto, temos uma forte diversificação da base produtiva agrícola, especialmente em direção da cotonicultura, (que cresce 4.197,5% em área cultivada), sem que o café perca muito de suas quantidades absolutas de volume produzido (há pouca retração da área cultivada, cerca de 10,6% apenas), apesar de certa perda de importância relativa¹²⁷.

As ferrovias continuam em atividade, embora mudanças de perfil e estrutura de capital tenham ocorrido; Paulista e Mogiana não alteram em muito a sua atuação e importância, a não ser pelo peso crescente de outros gêneros (que não o café) no total das mercadorias transportadas, tendência esta já manifesta desde os primeiros anos do presente século, conforme tabela abaixo. A Funilense seria adquirida pela Cia. Sorocabana; a Ramal Férreo Campineiro passaria a integrar a Cia. Campineira de Tração, Luz e Força e seria transformada em linha de bondes¹²⁸. Cabe mencionar a transferência da sede da Mogiana para a Capital, em setembro de 1925¹²⁹.

¹²⁴ NEGRI, Barjas, GONÇALVES, Maria F. & CANO, Wilson, *O processo de interiorização do desenvolvimento e da urbanização no estado de São Paulo (1920-1980)*, in *A interiorização do desenvolvimento econômico na estado de São Paulo (1920-1980)*. São Paulo, SEADE, 1988 (vol. 1, nº 1), p. 21.

¹²⁵ BATTISTONI FILHO, Duílio. *Campinas - uma visão histórica*. Campinas, Pontes, 1996, p. 64.

¹²⁶ TARTAGLIA, José C. & OLIVEIRA, Osvaldo L. de. Agricultura paulista e sua dinâmica regional, in *A interiorização do desenvolvimento econômico na estado de São Paulo (1920-1980)*. São Paulo, SEADE, 1988 (vol. 1, nº 2), p. 11.

¹²⁷ SEMEGHINI, Ulysses C. (1991), *op. cit.*, pp. 66-71.

¹²⁸ MATOS, Odilon N. de (1988), *op. cit.*, p. 32-3. A Sorocabana é um verdadeiro caso à parte entre as demais ferrovias de São Paulo, pois nasce ligada à cotonicultura, integrando-se posteriormente ao transporte do café, em virtude do decréscimo da produção algodoeira: SAES, Flávio Azevedo M. de (1993), *op. cit.*, p. 05.

¹²⁹ *Relatório Nº 73 da Directoria da Cia. Mogiana de Estradas de Ferro e Navegação para a Assembléa Geral*. Campinas, Typ. Livro Azul, 1926, p. 09.

Tabela 8 - Mercadorias transportadas por Paulista e Mogiana¹³⁰ - 1905-1925 (em ton.)

Anos	Paulista		Mogiana	
	Café	Outros	Café	Outros
1905	356.896	369.004	178.067	13.863
1906	590.790	392.845	245.105	14.606
1907	527.107	448.076	255.020	25.169
1908	474.783	485.659	220.911	38.049
1909	629.648	491.618	276.813	28.010
1910	437.237	613.256	ND	ND
1911	489.668	707.054	ND	ND
1912	479.452	935.687	ND	ND
1913	532.951	1.008.312	ND	ND
1914	425.877	841.400	ND	ND
1915	600.865	756.422	ND	ND
1916	519.032	885.383	209.968	55.848
1917	534.801	944.706	205.831	74.736
1918	422.954	1.033.782	187.638	100.498
1919	239.709	1.233.556	107.611	136.426
1920	398.799	1.275.350	156.469	118.222
1921	489.815	1.174.749	167.243	80.274
1922	320.079	1.226.982	140.068	83.183
1923	399.442	1.351.214	150.108	105.058
1924	441.827	1.360.838	192.417	84.912
1925	436.663	1.614.346	148.535	90.186

Fonte: Relatórios da Diretoria da Cia. Mogiana de Estradas de Ferro e Navegação - 1910, 1921, 1922 e 1926 e Relatório da Cia. Paulista - Assembléia Geral - 1927.

No ramo da imprensa, vemos o surgimento do “Correio Popular”, em 1927; a Revolução de 1930 empastelaria neste ano (para sempre) a Gazeta e, em 1933, tenta-se implantar, sem sucesso, o “Jornal da Tarde” na cidade¹³¹.

Por essa época encontramos 11.805 empregados na indústria da região de Campinas, sendo 5.262 ocupados no setor têxtil; cabe citar que o setor de bens de

¹³⁰ Estas cifras não correspondem ao exato total dos volumes transportados pela Mogiana, mas apenas ao total baldeado para a Paulista em Campinas.

¹³¹ IBGE, *Monografia... op. cit.*, pp. 311-2.

capital e de consumo durável também apresenta dimensões consideráveis: são 1.294 operários (11,6% do estado), com destaque para a Cia. MacHardy (produtora de máquinas e equipamentos agrícolas), que possuía então 283 operários e para as oficinas da Mogiana (86 operários), da Sorocabana (em Cosmópolis, com 73 operários) e da Cia. Campineira de Tração, Luz e Força (de iluminação pública e, nessa época, dos bondes elétricos)¹³².

Dados relativos ao número e categorias de estabelecimentos comerciais para os anos de 1922 e 1935 estão disponíveis, porém são pouco passíveis de sistematização; mostram entretanto, um panorama de crescimento discreto para a década de 1920 e uma pequena retração para os anos de 1930 - possivelmente consequência da crise que tomou lugar no princípio deste década¹³³.

(De qualquer modo, a região de Campinas chega a 1928 detendo a confortável posição de pólo agrícola e industrial, apresentando 115.000 habitantes na zona urbana, uma agricultura diversificada e indústria autônoma, explorando ramos de negócio complementares àqueles encontrados na Capital¹³⁴; ocupa 8,53% dos operários industriais do estado e é responsável por 9,17% do produto industrial¹³⁵.)

A Crise de 1929 vem trazer nova restrição de comércio internacional ao país, mas desta vez ligada à retração generalizada da economia mundial; no âmbito interno à economia cafeeira, porém, observa-se que, ainda que a referida crise internacional não tivesse ocorrido, uma brutal crise de superprodução teria sido inevitável, dada a expansão que conheceu a cafeicultura nos anos 20, respaldada por uma política permanente de defesa do café¹³⁶. A intervenção do governo federal (comprando e destruindo estoques em enormes) quantidades fez com que não somente se mantivesse o eixo exportador cafeeiro, mas que a crise deste complexo se espalhasse por toda a economia nele baseada; macroeconomicamente, o efeito foi análogo a uma grande

¹³² TARTAGLIA, José C. & OLIVEIRA, Osvaldo L. de, *op. cit.*, p. 71.

¹³³ IBGE, *Monografia...op. cit.*, pp. 518 e 519.

¹³⁴ NEGRI, Barjas, GONÇALVES, Maria F. & CANO, Wilson, *op. cit.*, pp. 27-8.

¹³⁵ TARTAGLIA, José C. & OLIVEIRA, Osvaldo L. de, *op. cit.*, pp. 123-5.

¹³⁶ CARDOSO DE MELLO, João M., *op. cit.*, pp. 167-8.

injeção de gasto público, quer zelou pela manutenção de patamares mínimos de atividade econômica, e destes, caminhou-se para a recuperação econômica.

São Paulo é o carro-chefe desta recuperação, levando a cabo um processo de diversificação de cultivo na agricultura; os moldes capitalistas de produção levaram os produtores a buscar as alternativas que parecessem propiciar as melhores condições de acumulação - o açúcar e o algodão são as opções mais procuradas, sendo que, em 1936/8 São Paulo já detinha a posição de maior produtor nacional de arroz e segundo maior plantador de feijão¹³⁷. A indústria paulista cresce com base na capacidade ociosa instalada na década anterior, aproveitando-se do acesso restrito às importações; é o momento de se crescer via mercado interno - eis a grande mudança de rumos na economia de todo o país.

Campinas acompanha este movimento de recuperação, mostrando mesmo uma retração apenas discreta em seu nível de atividade no entorno de 1929; o algodão revelou-se como o grande substituto do café nesta região, seguido da cana-de-açúcar. De fato, o algodão mantém seus preços elevados em toda a década de 1930, e dele Campinas torna-se o terceiro maior produtor do estado de São Paulo; mais que isso, instala-se no município todo um parque de beneficiamento deste gênero agrícola, o qual acaba por superar até mesmo o de Sorocaba, onde esta atividade era tradicional¹³⁸. Muito embora sua participação no produto agrícola do estado tenha caído para o patamar de 16,58% em 1931, detém ainda participação de peso - e desponta sua indústria¹³⁹. Apesar do movimento de diversificação, Campinas produziria ainda, em 1935, um total de 454.069 arrobas de café¹⁴⁰.

No dizer de Sergio Milliet, o referido ano de 1935 encontra Campinas:

¹³⁷ NEGRI, Barjas, GONÇALVES, Maria F. & CANO, Wilson, *op. cit.*, pp. 30-2.

¹³⁸ MATOS, Odilon N. de (1988), *op. cit.*, p. 49.

¹³⁹ NEGRI, Barjas, GONÇALVES, Maria F. & CANO, Wilson, *op. cit.*, pp. 46-7.

¹⁴⁰ Em 1920, teriam sido produzidas na cidade 795.680 arrobas do produto: MILLIET, Sergio, *op. cit.*, p. 48.

“(...) em pleno progresso, (...) nova capital, *princesa do oeste* reinando sobre o vasto *hinterland* da Mogiana, Paulista e Araraquarense. A pequena propriedade se instala, com a emigração dos latifúndios para as terras virgens, e novas culturas vêm aumentar-lhe a riqueza. Assim é que a fruticultura se desenvolve e a produção da laranja atinge nesse ano 1.026.000 caixas.”¹⁴¹

Em 1937 encontramos o município (e região respectiva) dotado de 715 estabelecimentos industriais, empregando 24.731 operários, 10,5% do total do estado; são 9.577 empregados no setor têxtil e 3.438 na indústria de material de transportes (ramos de maior peso relativo); dados de 1938 apontam a presença de 20 usinas de açúcar e álcool, bem como 61 fábricas de beneficiamento de algodão (o que corresponderia a 21,8% de todo o beneficiamento do estado), fato que mostra a importância destes dois produtos nesta fase de recuperação de Campinas¹⁴¹. Se cresce a sua indústria com respeito ao resto de São Paulo, sua agricultura volta a perder importância relativa, estacionando num patamar de 14,31% de participação no total do produto agrícola paulista¹⁴².

O comportamento das finanças atesta que o arrefecimento representado pela Crise de 1929 não representou significativo recrudescimento de movimentação de capitais (vide tabela abaixo).



¹⁴¹ TARTAGLIA, José C. & OLIVEIRA, Osvaldo L. de, *op. cit.*, p. 83.

¹⁴² *Ibidem*, pp. 49-51.

Tabela 9 - Evolução do ramo financeiro em Campinas, 1922-1936

Anos	Receita	Despesa
1922	1 664:570\$540	1 463:134\$140
1923	2 027:530\$600	2 034:633\$100
1924	3 006:830\$950	2 800:625\$540
1925	3 116:081\$300	3 303:867\$535
1926	3 699:011\$900	3 695:051\$000
1927	4 255:270\$500	3 750:209\$600
1928	5 219:740\$834	4 556:462\$534
1929	5 478:145\$100	5 583:073\$500
1930	5 453:121\$005	4 800:800\$400
1931	5 547:202\$903	5 322:876\$656
1932	5 184:305\$553	5 652:996\$500
1933	5 662:731\$663	5 517:635\$200
1934	5 398:790\$608	5 159:963\$600
1935	6 543:655\$968	8 455:266\$900
1936	6 854:324\$041	7 619:350\$900

Fonte: Monografia Histórica de Campinas, IBGE, 1952.

Esse fato vem de encontro à proposição de que o capital cafeeiro, em seu braço urbano-industrial, parece ter adquirido, já a partir dos anos 20 certa independência de sua atividade nuclear (que, então, já não gerava excedentes que exigissem, urgentemente, uma outra forma qualquer de valorização de capital - tal qual nas últimas décadas do século anterior¹⁴³); assim, o espaço urbano e as atividades que lhe são peculiares se independentizam, em definitivo, quando uma crise de maior monta se manifesta e toda a economia nacional se engaja num ciclo de crescimento voltado ao mercado interno; nesse sentido é fundamental o surgimento de um Estado mais centralizador e de grupos sociais identificados com a face industrial e financeira de um capital cafeeiro que, ao se expandir criou as condições para sua própria superação, em

¹⁴³ CARDOSO DE MELLO, João M., *op. cit.*, pp. 143-4; nesse contexto, bastava que a indústria fosse uma opção de lucros (não importando se equiparáveis ou não aos da cafeicultura), de modo a simplesmente permitir reprodução ampliada do capital.

termos de importância relativa, numa interessante analogia com o que ocorreu com a introdução da ferrovia no bojo da cafeicultura escravista¹⁴⁴.

Como consequência de um amplo crescimento concentrado no tempo, a estrutura urbana da cidade passou a demandar planejamento para crescer; assim, ainda em 1934 é contratado junto ao escritório do arquiteto Prestes Maia um projeto de planejamento urbano, onde são priorizados os fatores de: possibilidades de comunicação interna, separação das funções urbanas (lazer, administração, residência, etc), espaços para expansão futura e para a circulação de automóveis/trânsito rodoviário¹⁴⁵; de fato, já em 1924 a rodovia chega à cidade. A macro-estrutura mononuclear da cidade, que concentrou em sua porção central toda uma rede de serviços, comércio e construção civil (em parte graças à concretização do plano de Prestes Maia) deu a ela um posicionamento radial com respeito à rede rodo-ferroviária, fato que, mais uma vez, confirma e reafirma suas potencialidades como *nó* do sistema paulista de transportes e centro distribuidor regional¹⁴⁶. Ao mesmo tempo, a destruição de algumas construções representativas da aristocracia cafeeira constituiu excelente paralelo com o deslocamento das oligarquias de cafeicultores que ocupava o poder federal, bem como da face urbana do capital cafeeiro, que sobrepujava, neste momento, a sua base agrária.

É nesse cenário que Campinas despontaria com forte vocação urbano-industrialista; já contando com 132.819 habitantes (apenas no município - não incluindo sua região -, dados de 1934), assume a posição de maior pólo industrial do interior, configuração econômica que viria a perdurar até nossa época¹⁴⁷.

¹⁴⁴ SAES, Flávio Azevedo M. de (1986), *op. cit.*, pp. 284-6.

¹⁴⁵ CAMPINAS, *Subsídios...* *op. cit.*, p. 24; BADARÓ, Ricardo de S. Campos, *op. cit.*, pp. 36-43.

¹⁴⁶ CAMPINAS, *Subsídios...* *op. cit.*, pp. 255-6.

¹⁴⁷ NEGRI, Barjas, GONÇALVES, Maria F. & CANO, Wilson, *op. cit.*, p. 47.

6. Conclusão

Os primórdios da história de Campinas indicam que esta surgiu na condição de caminho ou rota em direção de um centro de atividade econômica - o ciclo das minas, especificamente; não tardou para que o *bairro* se tornasse pousada e, mais que isso, entreposto comercial. Ao ingressar na economia açucareira a *freguesia* preserva esta característica de centro comercial local; porém, dada a magnitude de sua produção dentro do quadrilátero do açúcar, sua inserção na província paulista passa a ser marcada pela atividade econômica desenvolvida dentro de seus limites físicos, vale dizer, acumula-se, pela primeira vez, as funções de centro distribuidor e de produção agrícola.

Além de introduzir esta mudança de inserção econômica regional, o ciclo do açúcar trataria de reunir na *vila* uma série de características que funcionaram como pré-condições ao florescimento da cafeicultura em moldes que viabilizariam uma acelerada acumulação de capital; tal afirmação é proposta particularmente em face da região do Vale do Paraíba, onde a expansão da economia cafeeira esbarrou em limites técnicos e econômicos que levaram à não configuração de um complexo econômico, fato que, por sua vez, limitou o caráter urbanizante do ciclo do café nesta região. A baixa produtividade dos solos, as técnicas rudimentares de cultivo e a expansão da produção a custos crescentes - por conta do progressivo escasseamento e encarecimento da mão-de-obra escrava e do advento tardio da ferrovia - fazem colapsar o desenvolvimento da cafeicultura no Vale. A citada vinda da ferrovia mostrou-se efetivamente tardia tanto por pouco ter-se prestado a baixar os custos de transporte quanto por não ter constituído alternativa para valorização de capital quando do auge do ciclo produtivo na região; os entraves à acumulação levaram a expansão ao Centro-Oeste ou Zona Central, onde o panorama seria bem outro.

Nesta região, a cafeicultura seria beneficiária de heranças da cultura canavieira, a saber, fundamentalmente: uma estrutura fundiária previamente montada, rotas de escoamento da produção já consolidadas (ainda que precárias, presentes - e tenha-se em mente que o café era um produto cujo transporte se revelou mais fácil que o do açúcar) e, mais importante, um enorme estoque de mão-de-obra, apto a viabilizar rápida expansão do cultivo mesmo em face da progressiva escassez de escravos - aqui bastante relativizada. Campinas é o locus onde tais características se mostram presentes com maior contundência, devido à intensa acumulação propiciada pelo ciclo do açúcar e pelo uso intensivo de escravaria, fato que libera os cafeicultores de uma expansão a custos insuportáveis (Campinas tem o maior plantel de escravos de São Paulo, no início da década de 1870); a importação de mão-de-obra livre também começa bastante cedo na região e, por mais que as primeiras tentativas de uso do imigrante não fossem as mais frutíferas, prestaram-se a fixar trabalhadores livres na cidade. A cafeicultura também encontra aqui maior fertilidade dos solos, técnicas mais apuradas de cultivo e melhores condições de acesso a maquinário de uso agrícola.

Todo esse quadro viabiliza um sobrelucro ou acumulação superior no bojo da atividade cafeeira - é, portanto, neste primeiro *rush* do café que Campinas se torna a *capital agrícola da província*; é iniciado, neste momento um ciclo virtuoso de crescimento na economia campinense, uma vez que, no auge do processo de acumulação de capital, surgem importantes alternativas de valorização dos excedentes acumulados: as empresas de serviços públicos, as indústrias e as ferrovias. Ora, se as duas primeiras atividades esboçam a complexificação da economia de Campinas e lhe emprestam uma fisionomia mais urbana, as estradas de ferro fazem com que a cidade se torne cabeça-de-ponte de toda a expansão rumo ao Oeste; cabe lembrar que estas diferentes atividades se interpenetram - até porque as ferrovias, além de terem criado um núcleo de trabalho livre numa organização produtiva apoiada na escravidão, disseminaram também uma cultura empresarial capitalista num meio pouco habituado à impessoalidade das organizações baseadas em propriedade acionária - configurando

todo um bloco de interesses ligados ao espaço urbano e a atividades comerciais, industriais e terciárias.

Quando a franja pioneira se desloca efetivamente para o Oeste Paulista (no segundo *rush* cafeeiro), Campinas já se mostra um espaço econômico com inserção diferenciada dentro do complexo cafeeiro de São Paulo; se a cidade recebe os estímulos comerciais, industriais e de serviços dos municípios que se erguem à margem dos trilhos da Paulista, muito mais diretamente o será com aqueles ligados à Mogiana, companhia sediada na cidade, onde concentrava seus escritórios e oficinas (ocupadas com operações de alto valor agregado, como montagem de carros e serviços completos de reparo e recondicionamento de material ferroviário).

As duas últimas décadas do século anterior assistem, portanto, à consolidação do grande capital cafeeiro, o qual acaba por constituir um significativo braço urbano-industrial - neste momento ainda submetido ao café, atividade nuclear para a província (e mesmo para o país, em escala de peso relativo na pauta de exportações), geradora de divisas, as quais a atividade industrial e o ambiente urbano demandavam para se manterem.

Quase na virada do século eclodem as epidemias de febre amarela em Campinas, um golpe inesperado na espiral de crescimento, ininterrupta até então. A brusca queda nos efetivos populacionais e a fuga de capitais (em grande parte, rumo à Capital) é duramente sentida pela cidade, que parecia estar prestes a constituir-se, às portas do Século XX, como centro urbano de grande porte.

Seu reerguimento, por outro lado, torna-se compreensível somente quando se tem em mente a gama de inter-relações que já havia sedimentado com todo o complexo cafeeiro, onde suas ferrovias desempenham importante papel; pois, se o nível de atividade econômica interna sofria forte decréscimo em termos de quantidade e qualidade (ou seja, fuga de recursos humanos, materiais e de iniciativas empresariais de forte potencial em demanda derivada, antes aqui sediadas), somente impulsos econômicos advindos do exterior da cidade - do restante do complexo - poderiam

determinar a recuperação do nível de atividade interna; com toda certeza, esta é uma clara mostra de que a cidade já tinha mudada a natureza de sua inserção neste mesmo complexo¹⁴⁸. Perde-se a posição de *capital agrícola da província*, mas a função de centro distribuidor de produtos e serviços é confirmada e exponenciada, sob a égide da expansão ferroviária; na zona da Mogiana, repetidas vezes encontramos Campinas como principal eixo de conexão econômica para municípios do norte de São Paulo e de Minas Gerais (a Mogiana conecta-se até mesmo com Goiás, ligando-se à estrada de ferro daquele estado).

A esta altura, o braço urbano-industrial do capital cafeeiro cresce em volume e passa a ser não mais apenas uma alternativa de valorização de capital para excedentes que ultrapassavam as possibilidades de reinversão dentro do bojo da economia cafeeira, mas também uma forma de preservar o ritmo de acumulação dos capitais oriundos desta atividade, particularmente em face das crises de superprodução do café, no longo período de 1897 a 1910-11. Nesse período, Campinas cresce baseando-se na diversificação de sua base agrícola e em suas atividades urbanas; o ritmo de crescimento é, porém, moderado.

Com o advento da I Guerra Mundial, o estrangulamento de comércio exterior faz a indústria nacional (paulista, essencialmente) ver viabilizadas suas possibilidades de expansão, pela conjuntura de sustentação do governo à atividade-núcleo do complexo cafeeiro e de “proteção circunstancial de mercado”. Assim, ocorre implantação industrial, em considerável volume, em São Paulo; Campinas é um dos centros onde esse processo se manifesta mais fortemente - daí o seu peso relativo significativo dentro da economia paulista durante a década de 1920.

O café continuaria a ser preponderante na pauta de exportações do país no decorrer da referida década, posição esta que é profundamente abalada pela Crise de

¹⁴⁸ SINGER, Paul. *Economia política da urbanização*. 4ª ed., São Paulo, Brasiliense, 1977, p. 143: “Se examinarmos (...) a economia de uma cidade por dentro, verificamos que ela se divide em duas partes: atividades que se destinam ao exterior e atividades que atendem o consumo interno. São as primeiras que definem a função econômica da cidade.”

1929, quando a superprodução cafeeira do Brasil somou-se à depressão da economia mundial (nova crise de superprodução ocorreria por volta de 1933-34). As políticas de defesa do café acabam por zelar pelo nível de atividade econômica interna do país, cuja dinâmica começa a voltar-se ao mercado interno - novo momento de “proteção circunstancial de mercado” faz a indústria nacional florescer, baseada na capacidade anteriormente instalada (novas inversões produtivas estariam temporariamente vetadas pelo contexto retracionista internacional).

Este é o momento onde Campinas passa a se configurar definitivamente como pólo industrial - o maior de todo o interior paulista, superando Sorocaba e Ribeirão Preto - com base autônoma e, em parte, complementar à da Capital. A configuração de grande centro urbano regional é definitivamente assumida, sendo que o núcleo principal de atividade econômica da cidade é o mercado interno, em analogia perfeita à situação de São Paulo para com o resto do país.

7. Bibliografia consultada

FONTES PRIMÁRIAS

ALMANAK de Campinas para 1871. LISBOA, José M. (org.). Campinas, Typographia da Gazeta de Campinas, 1870.

ALMANAK de Campinas para 1872. LISBOA, José M. (org.). Campinas, Typographia da Gazeta de Campinas, 1871.

ALMANAK de Campinas para 1873. LISBOA, José M. (org.). Campinas, Typographia da Gazeta de Campinas, 1870.

ALMANACH POPULAR para o ano de 1878. SILVA, José Hypólito da. Campinas, Typographia da Gazeta de Campinas, 1877.

ALMANACH de Campinas para o ano de 1879. SILVA, José Hypólito da. Campinas, Typographia da Gazeta de Campinas, 1878.

ALMANACH administrativo, comercial e industrial a província de São Paulo para o ano bissexto de 1884. São Paulo, Jorge Seckel e cia., 1883.

ALMANACH do Correio de Campinas para 1886. BARCELLOS, Henrique de (org.). Campinas, Typographia a vapor do Correio de Campinas, 1885.

ALMANACH de Campinas (Litterario e Estatistico) para 1892. CARDONA, Francisco e ROCHA, José (orgs.). Campinas, Typographia Cardona, 1892.

AMARAL, Leopoldo (org.). A cidade de Campinas em 1901. Campinas, Typographia Casa do Livro Azul, 1901.

ALMANACH de Campinas para 1908. OTÁVIO, Benedito e MELLILO, Vicente (orgs.). Campinas, Typographia Casa Mascotte, 1907.

ALMANACH historico e estatistico de Campinas - 1912. OTÁVIO, Benedito e MELLILO, Vicente (orgs.). Campinas, Typographia Casa Mascotte, 1911.

ALMANACH histórico e estatistico de Campinas para 1914. OTÁVIO, Benedito e MELLILO, Vicente (orgs.). Campinas, Typographia Casa Mascotte, 1913.

ALMANACH da Cia. Mogyana - 1908 - 1909. MELLILO, Vicente (org.). Campinas, Typographia a vapor LIVRO AZUL, 1908.

CIA. MOGYANA DE ESTRADAS DE FERRO E NAVEGAÇÃO - Relatórios da Directoria - 1910, 1921, 1922, 1923, 1926, 1927, 1931 e 1936.

CIA. PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES - Relatório para Assembléia Geral. São Paulo, Typographia do Correio Paulistano, 1883.

CIA. PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES - Relatório para Assembléia Geral - 1927. São Paulo, Casa Vanordem, 1927.

DOSSIÊ - Companhia Paulista de Estradas de Ferro - CJFT, CMU - UNICAMP.

INFORME DA CIA. MOGYANA: A crise dos transportes no Estado de São Paulo. Rio de Janeiro, Typ. Montenegro, 1892.

FONTES SECUNDÁRIAS

AMARAL, Leopoldo. Campinas - Recordações. São Paulo, Secção de Obras Raras D'“O Estado de São Paulo”, 1927.

AURELIANO DA SILVA, Liana Maria Lafayette. *No limiar da industrialização*. São Paulo, Brasiliense, 1981.

BADARÓ, Ricardo de S. Campos, *Campinas - O despontar da modernidade*. Campinas, CMU, UNICAMP, 1996.

BAENINGER, Rosana. Espaço e tempo em Campinas: migrantes e a expansão do pólo industrial paulista. Campinas, CMU/UNICAMP, 1996.

BATTISTONI FILHO, Duílio. *Campinas - uma visão histórica*. Campinas, Pontes, 1996.

CAMPINAS: Subsídios para a discussão do Plano Diretor. Campinas, Prefeitura Municipal de Campinas, 1992.

CANO, Wilson. *Raízes da concentração industrial em São Paulo*. 3ª ed., São Paulo, Hucitec, 1990.

CARDOSO DE MELLO, João Manuel. *O Capitalismo Tardio*. 3ª ed., São Paulo, Brasiliense, 1984.

COSTA, Wilma P.. *Ferrovias e trabalho assalariado em São Paulo*. Campinas, IFCH/UNICAMP, Dissertação de Mestrado, 1976.

DEAN, Warren. *A industrialização de São Paulo, 1880/1945*. São Paulo, Difusão Européia do Livro/Edusp, 1971.

ELLIS JR., Alfredo. *A evolução da economia paulista e suas causas*. São Paulo, Nacional, 1937.

FEITOSA, Miguel Alves, *A volta da exposição - notas e impressões*. Campinas, Typ. a Vapor do Correio de Campinas, 1886.

FURTADO, Celso. *Formação econômica do Brasil*. 6ª ed., Rio de Janeiro, Fundo de Cultura, 1964.

GRANZIERA, Rui Guilherme. *A Guerra do Paraguai e o capitalismo no Brasil*. São Paulo, Hucitec, 1979.

IBGE. *Monografia Histórica do Município de Campinas*. Rio de Janeiro, 1952.

LAPA, José Roberto do Amaral. *Primeiras notas para uma Bibliografia da História de Campinas*, in *Estudos Históricos*, nº 5. Marília, Tipografia Fonseca Ltda., 1966.

_____. *A economia cafeeira*. São Paulo, Brasiliense, 1983.

_____. *A Cidade - os cantos e os antros*. São Paulo, Edusp, 1996.

LOVE, Joseph. *A locomotiva: São Paulo na Federação Brasileira (1889-1937)*, Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1982.

MATOS, Odilon N. de Um pouco da história de Campinas. *Revista Notícia Bibliográfica e Histórica*, PUCCAMP, Campinas, ano XVII, nº 117, 1985.

_____. *Campinas, das origens até a década de 1930*, in *Campinas de ontem e de hoje*. Campinas, Empresas Lix da Cunha, 1988.

_____. *Café e Ferrovias*. 4ª ed., Campinas, Pontes, 1990.

MILLIET, Sergio. *Roteiro do café e outros ensaios*. São Paulo, Hucitec/INL, 1982.

NEGRI, Barjas, GONÇALVES, Maria F. e CANO, Wilson. *O processo de interiorização do desenvolvimento e da urbanização no estado de São Paulo (1920-1980)*, in *A interiorização do desenvolvimento econômico na estado de São Paulo (1920-1980)*. São Paulo, SEADE, 1988 (vol. 1, nº 1).

OCTÁVIO, Benedito. *Campinas - apontamentos históricos e estatísticos*. Campinas, Typographia da casa Mascote, 1907.

PETRONE, Maria Tereza S.. *A lavoura canavieira em São Paulo*. São Paulo, Difusão Européia do Livro, 1968.

PRADO JR., Caio. *História Econômica do Brasil*. 13ª ed., São Paulo, Brasiliense, 1970.

PUPO, Benedito B.. *Oito Bananas por um Tostão - crônicas campineiras*. Campinas, Secretaria Municipal de Cultura, Esportes e Turismo, 1995.

PUPO, Celso M. M., *Campinas, seu berço e juventude*. Campinas, 1969, Publicações da Academia Campineira de Letras, nº 20.

SANTOS FILHO, Lycurgo de C. & NOVAES, José N.. *A febre amarela em Campinas: 1889-1900*. Campinas, CMU-UNICAMP, 1996.

SAES, Flávio Azevedo Marques de. *As ferrovias de São Paulo: Paulista, Mogiana e Sorocabana: 1870-1940*. São Paulo, Hucitec/INL-MEC, 1986.

_____. *A grande empresa de serviços públicos na economia cafeeira*. São Paulo, Hucitec, 1986.

_____. *Estradas de ferro e diversificação da atividade econômica na expansão cafeeira em São Paulo (Brasil): 1870-1900*. São Paulo, 1993 - Texto apresentado no I Congresso de História Econômica - 2ª Conferência Internacional de História de Empresas, 07-10/09/1993, USP, São Paulo.

SEGNINI, Liliana Petrilli, *Ferrovia e ferroviários - uma contribuição para análise do poder disciplinar na empresa*. São Paulo, Cortez Editora, 1982.

SEMEGHINI, Ulysses C., *Uma trajetória dinâmica: Campinas de 1930 aos dias atuais*, in *Campinas de ontem e de hoje*. Campinas, Empresas Lix da Cunha, 1988.

_____. *Do café à indústria - uma cidade e seu tempo*. Campinas, Editora da UNICAMP, 1991.

SESSO JR., Geraldo, *Retalhos da velha Campinas*. Campinas, Empresa Gráfica e Editora Palmeiras Ltda., 1970.

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

SINGER, Paul I. *Dinâmica populacional e desenvolvimento*. 2ª ed., São Paulo, Hucitec, 1976.

_____. *Economia política da urbanização*. 4ª ed., São Paulo, Brasiliense, 1977.

TARTAGLIA, José C. & OLIVEIRA, Osvaldo L. de. *Agricultura paulista e sua dinâmica regional*, in *A interiorização do desenvolvimento econômico na estado de São Paulo (1920-1980)*. São Paulo, SEADE, 1988 (vol. 1, nº 2).