

O Ciclo do Café e o Processo de Urbanização do Estado de São Paulo¹

Rodrigo Alerto Toledo

Resumo: Como poderemos observar nesse artigo, no Estado de São Paulo, a infraestruturação ferroviária e, conseqüentemente, a sua urbanização são fatores importantes para a formulação de um pensamento urbano brasileiro. A leitura do espaço paulista foi construída com interfaces no processo gradual da abolição da escravatura, na formulação da Lei de Terras e na economia do café. A abolição gradual da escravatura gerou um excedente de capital no Estado de São Paulo que foi canalizado para a infraestruturação dos transportes e para a abertura de novas fazendas de café. A Lei de Terras foi um instrumento/artimanha judicial/legal para, segundo Martins (1979), de alguma forma fazer perdurar a estrutura escravista após o fim da escravidão. Em outras palavras, a Lei de Terras não alterou a propriedade da terra, que continuou sendo de fazendeiros e comerciantes. A economia do café, gerou no estado o que denominamos complexo cafeeiro que conduziu o processo de infraestruturação e urbanização do interior. Esses fatores contribuíram para a construção de uma via que desembocou no processo de urbanização paulista sob a égide da economia cafeeira. As análises elaboradas no presente artigo estão fundamentadas em pesquisa bibliográfica, leitura, análise e interpretação de livros e periódicos, tal procedimento tornou possível estabelecer um painel crítico sobre o processo de ocupação territorial do estado de São Paulo. O planejamento territorial no Estado de São Paulo precedeu o planejamento urbano. A questão que se colocava não era desenhar o urbano, mas planejar o Estado territorialmente. Portanto, a marcha da ocupação do Estado de São Paulo, articulada ao complexo cafeeiro, realizou-se pelo avanço da fronteira agrícola (onde o café logo foi acompanhado de outras culturas) e pela concomitante criação de centros urbanos que a seguir se configuraram em novos municípios.

Palavras-chave: urbanização, políticas públicas, Estado de São Paulo, economia cafeeira, ferrovias.

Complexo cafeeiro e a urbanização do Estado de São Paulo

Na cultura do café, as propriedades originais não eram altamente concentradas e foram organizadas tanto para atividades de subsistência quanto para a lavoura da cana-de-açúcar. A expansão da cultura cafeeira possibilitou êxito, sobretudo aos lavradores que haviam obtido sucesso na exploração de culturas negociáveis. Esses plantadores puderam então comprar as propriedades dos seus vizinhos que sofriam com a falta de braços para tocar os empreendimentos agrícolas. Esses primórdios, portanto, da expansão do café significaram renovação da elite existente.

A capacidade criativa da elite cafeeira se manifestou, sobretudo, em duas áreas: na construção de estradas de ferro e na transição para um sistema de mão de obra livre. A mais importante das conexões ferroviárias, a Santos-Jundiaí, que necessitava de escalar cerca de novecentos metros de serra, construída com capital inglês, foi criada em São Paulo, subsidiada pelo legislativo da província e construída por um grupo de paulistas liderados pelo Barão de Mauá. Ao término da Guerra do Paraguai, diferentes grupos de agricultores construíram quatro linhas orientadas para áreas produtoras de café no interior.

Outro desafio a ser vencido pelos produtores era o relativo à escassez de mão de obra causada pelo fim do trabalho escravo no país. Segundo Dean (1971), a escravidão representava mais do que um mero desafio técnico ou financeiro; era a base social, no Brasil, de trezentos anos de exploração agrícola. A elite paulista consoante a esse problema da escassez logrou fomentar ativamente a conversão num sistema de mão de obra livre se pretendiam que a economia de exportação continuasse a crescer. A Lei Eusébio de Queiroz de 1871 colocou em pauta a necessidade de o governo imperial atuar como incentivador do transporte de camponeses italianos para o Brasil por meio de subsídios para companhias formadas com esse objetivo. O ano de 1886 foi emblemático para a Província de São Paulo, pois um novo contrato de imigração trouxe noventa mil europeus em apenas três anos para a Província.

A estrutura financeira do comércio do café se dividia em duas partes: os corretores (comissários), que forneciam crédito aos lavradores, e os exportadores, que lidavam com os corretores. Estes, em grande parte, eram fazendeiros que haviam passado a financiar as culturas dos vizinhos. Alguns fundaram firmas exportadoras ou se meteram em bancos. A eclosão da Primeira Guerra Mundial fez com que a participação de bancos estrangeiros na estrutura financeira do comércio do café fosse eclipsada.

O dinheiro do café estimulou o surgimento de outras indústrias, destinadas à transformação de recursos agrícolas ou minerais, construídas antes da Primeira Guerra Mundial, incluíam fábricas de enlatamento de carnes, curtumes, moinhos de milho e de mandioca, serrarias, fábricas de cal e de cimento, de fornos para tijolos, de tubos de cerâmica e vidrarias. Por outro lado, também havia grande interesse por parte dos cafeicultores pelas benfeitorias urbanas. Constituíram-se companhias para fornecer energia elétrica, bondes, serviços de água, telefones e para empreender pretensiosas construções públicas. (DEAN, 1971).

Para Dean (1973), esse reconhecido sucesso dos fazendeiros paulistas como empreendedores pode ser remetido à intensa operação da economia de mercado, isto é, pela maior lucratividade do café e pelo uso mais completo do dinheiro como meio de troca. Portanto, esse vanguardismo paulista na formação de uma gama de empreendimentos não pode ser entendido como produto de fatores culturais, pois muitos proprietários rurais não abandonaram as culturas de subsistência pelo café e um número ainda maior de brasileiros migraram de outros Estados para participar do surto do café. Por conseguinte, o talento

empresarial não era monopólio dos paulistas, mas distribuía-se geograficamente de maneira mais ou menos uniforme por diversas regiões do Brasil.

Dean (1971) conclui que:

[...] o êxito empresarial dos fazendeiros paulistas como classe pode ser atribuído, não a dotes inatos ou culturais, mas à operação de um mercado lucrativo, que atraía gente de fora e recompensava os capazes, ao capital trazido de outros lugares e de outras atividades, à necessidade de conformar-se às exigências de uma economia de mercado, particularmente à mão de obra livre, e à natureza da cultura do café, que recompensava os fazendeiros capitalistas – isto é, aqueles que reinvestiam. (DEAN, 1991, p. 51).

Outro fator importante apontado por Dean (1971), é que os fazendeiros controlavam a máquina do governo e usavam-na constante e eficazmente em favor de seus interesses. Em virtude das confusões do sistema brasileiro de propriedade imobiliária, os fazendeiros não poderiam adquirir grandes fazendas sem alguma influência política que lhes facultasse a legalização dos seus direitos.

O governo imperial assistiu à longa luta para promover o comércio do café, os cafeicultores utilizaram os parlamentos provinciais e imperiais a fim de apertar o governo para que concedesse subsídio para a imigração, a abolição da escravatura e a redução da autoridade imperial sobre a política econômica paulista.

A queda do império em 1889 surgiu como oportunidade de ampliação da influência paulista na política e na organização jurídica da República que nascia. A Assembleia Constituinte de 1891 foi um momento importante para que se impusesse a descentralização política, que proporcionou a São Paulo todos os elementos essenciais da soberania, tais como: o controle das terras imperiais, o direito de tributar a exportação e de agenciar empréstimos no exterior e um exército estadual.

A visão politizada dos fazendeiros paulistas sobre o desenvolvimento econômico limitava-se, quase sempre, a empreendimentos que o governo estadual poderia conceder configurados no formato de monopólios, como estradas de ferro, serviços de utilidade pública, bancos de emissão ou projetos que poderiam ser fortemente acompanhados pelo favoritismo oficial. Quando determinado projeto dos fazendeiros se revelava improficuo, era sempre possível o governo comprá-lo. A partir desse momento, curiosamente, a companhia continuava sob a direção de membros das famílias de fazendeiros, configurando um grupo de interesse.

Uma parcela dos primeiros fazendeiros-industriais exerceu cargos políticos durante a maior parte de suas carreiras. Rodolfo Miranda, que possuía diversas propriedades, além de uma firma importadora e uma fábrica de tecidos em Piracicaba, foi deputado federal e ministro da agricultura. Eloy de Miranda Chaves, também deputado federal e protegido de Rodrigues Alves, era dono de uma fábrica de tecidos em Jundiaí. Antônio de Lacerda Franco, que administrava imensas propriedades da família em Itatiba, a oitenta quilômetros ao norte da capital, e que fundou uma firma corretora de café, foi senador federal e figura importante do Partido Republicano Paulista. Posteriormente fundou outra fábrica em Jundiaí, uma companhia telefônica, e foi diretor da Companhia Paulista de Estradas de Ferro.

Antonio da Silva Prado, cuja família sempre estivera na vanguarda de todos os progressos significativos no sistema das fazendas, abriu pessoalmente fazendas no Oeste paulista entre 1866 e 1889. Foi diretor presidente da Companhia Paulista e iniciador de fábricas que produziam garrafas, couro e carne congelada. Ministro do Império desempenhava papel importante ao incentivo à imigração e ao desenvolvimento de estradas de ferro e portos,

e apoiara o ato final da Abolição em 1888. Como prefeito da capital de 1889 e 1910, presidiu o embelezamento da cidade, que envolveu gastos consideráveis em obras públicasⁱⁱ.

As circunstâncias históricas explicam, em grande parte, a capacidade dos fazendeiros paulistas de desenvolver a economia cafeeira sem precisar transferir para estrangeiros a maior parte dos seus recursos. Grande parte do café produzido em São Paulo era vendida para os Estados Unidos e à Alemanha. Para Dean (1973), o mercado paulista nunca foi de grande interesse para as potências europeias, se o mundo não tivesse passado pela catástrofe da Primeira Guerra Mundial e da depressão, seus incursos no capitalismo paulista teriam sido maiores.

Mesmo que os empreendimentos dos fazendeiros parecessem ambiciosos e múltiplos não constituíam um programa completo de desenvolvimento, ou seja, grande foi o papel dos imigrantes no crescimento da economia paulista, pois os fazendeiros, pelos seus esforços, criavam a procura interna.

Contudo, a questão do planejamento urbano assumiu contornos diferentes ao longo da história das cidades brasileiras. Ela aparece, pela primeira vez somente no início do século XX trazendo o tema do controle e modernização do espaço urbano.

Esse é justamente o momento da passagem da cidade escravocrata para a cidade do trabalho livre e o advento do industrialismo, o que significou uma transformação profunda no modo de organização do espaço e do tempo urbanos. Na cidade escravocrata, o trabalho é cativo, mas a terra é livre, o que significa que o espaço de moradia urbana é apropriado a partir e na medida da necessidade de uso. Essa característica, mais do que qualquer outra, explica o desenho irregular e crescimento espontâneo da cidade. Também era uma cidade pouco fragmentada, pois a distância social que separava o senhor do escravo prescindia dos signos espaciais; por isso uma espécie de “promiscuidade”, segundo Rolnik (1989), de classes e cores define o uso do espaço.

Já na cidade do trabalho assalariado, o trabalho é livre, mas a terra é mercadoria cuja única forma de apropriação é o contrato monetário de compra e venda. Assim, a terra é previamente dividida em lotes regulares e milimetricamente mensuráveis. Por outro lado, afirma Rolnik (1989), sob o império da produção e da circulação de mercadorias, o espaço público – notadamente a rua – é capturado pela circulação, perdendo seu caráter de espaço de vida social. O contraponto desse processo é a clivagem entre a casa e a rua, que, a partir da tirania da intimidade burguesa, passam a ser dois termos em oposição.

Segundo Rolnik (1989),

A forma loteamento, a contraposição casa/rua e rua como domínio exclusivo do tráfego – elementos tão determinantes na estruturação da cidade - tem sua origem nesta forma particular e historicamente datada de apropriação do espaço. (ROLNIK, 1989, p.216).

Naquele primeiro momento do planejamento, o debate sobre a organização do espaço era travado em torno de princípios higienistas, formulados por médicos e da mecanização dos equipamentos urbanos, defendida pelos engenheiros e industrialistas. Tratava-se, em outros termos, de adaptar a cidade à indústria, às relações de trabalho assalariadas e às novas concentrações demográficas, produzindo ao mesmo tempo um padrão de civilidade e respeitabilidade burguesas que serviriam como referência para o estabelecimento de uma legislação edilícia e urbanística. Rolnik (1989), afirma que não há como negar um conteúdo marcadamente ideológico nesta definição de formas permitidas e proibidas de apropriação do espaço. O modelo de cidade, assim como o de casa, ou de rua, produzido então sob o pretexto de responder a necessidades humanas abstratas, teve como paradigma a segregação e

diferenciação hierárquica dos espaços. A esta se associa imediatamente um diferencial de preço para o mercado imobiliário, que se encarrega de reiterar e reproduzir estes padrões.

O processo de ocupação do Estado de São Paulo tomou maior impulso a partir de meados do século XIX. Na década de 1850 foi criado um número de municípios superior ao total criado nos 50 anos anteriores – era o começo da expansão do café, ao lado da cultura canavieira já existente, a qual, gradualmente, veio a substituir. A partir daí acelera-se o surgimento de novos municípios, acompanhando a expansão cafeeira, ver a seguir na Tabela 1. Estado de São Paulo. Evolução do número de municípios 1532 a 1948, segundo Ohtke (1982). Entre 1870, quanto tomou impulso a cafeicultura com a estruturação do complexo cafeeiro, e 1929, quando ocorreu a crise definitiva do café, o número de municípios no território paulista triplicou: de 81 passou para 245, ver Tabela 1. Estado de São Paulo. Evolução do número de municípios 1532 a 1948, segundo Ohtke (1982). Nesse período, formatou-se a estrutura básica da rede urbana paulista, organizada fisicamente pelo traçado das ferrovias. É isto que pode denominar-se processo de urbanização articulado à estruturação e ao desenvolvimento do complexo cafeeiro.

Portanto, a marcha da ocupação do Estado de São Paulo, articulada ao complexo cafeeiro, realizou-se pelo avanço da fronteira agrícola (onde o café logo foi acompanhado de outras culturas) e pela concomitante criação de centros urbanos que a seguir se configuraram em novos municípios. Segundo Ohtake (1982) esta nova marcha se realizou em três grandes momentos:

1. Primeiro avanço da expansão cafeeira: do último quartel do século XIX até a crise do começo do século XX, quando se estruturou o complexo cafeeiro.
2. Segundo avanço do café: sustentado pela política de valorização até a crise de 1929, quando o complexo cafeeiro, face à crise da virada do século XIX para o século XX e às sucessivas medidas de sustentação da economia cafeeira, consolidou-se, desenvolveu-se, diversificou-se e abriu-se para outras formas de produção e de acumulação.
3. Terceira expansão do café posterior à crise de 1929: corresponde à transição da economia de base agrária para a economia industrial, quando finalizou-se a ocupação do território do estado, aí por uma atividade agrária diversificada articulada à uma economia urbano industrial que começava a se desenvolver – a ocupação era movida pela estrutura originada pelo complexo cafeeiro, mas não era mais o café a atividade dominante. Este passo é mais nítido até cerca de 1940, mas se encerra definitivamente na década de 1950.

A diversificação e rearticulação das atividades que motivaram a ocupação e uso do espaço agrário foi estruturando a rede urbana paulista e, ao mesmo tempo, paulatinamente, dando corpo a metrópole de São Paulo.

Tabela 1. Estado de São Paulo. Evolução do número de municípios 1532 a 1948, segundo Ohtke (1982).

Período	Municípios Criados	Total Agregado
1532/1599	4	4
1600/1699	12	16
1700/1799	13	29

1800/1849	19	48
1850/1849	22	70
1860/1869	11	81
1870/1879	23	123
1890/1899	38	161
1900/1909	--	161
1910/1919	31	192
1920/1929	53	245
1930/1938	18	263
1939/1948	42	305

Fonte: Departamento de Estatística: Quadro demonstrativo do desmembramento dos municípios. Quinquênio 1954-1958 (6ª edição).1954.

O primeiro momento é evidenciado por Ohtake (1982) nas décadas de 1880 e 1890, quando em vinte anos aumentou em 60 % o total de municípios existentes no Estado: de 100 em 1879 passou para 161 em 1889, conforme demonstramos anteriormente na Tabela 1. Estado de São Paulo. Evolução do número de municípios 1532 a 1948, segundo Ohtke (1982). Foram as décadas do auge do café que, ao se expandir no território, levou atrás de si a expansão das ferrovias – as *ferrovias do café*: Mogiana, Paulista e outras menores, como a Estrada de Ferro de Araraquara (EFA).

O Segundo momento da ocupação do território ocorreu conduzido pelas ferrovias, ainda com base no café (principal fonte de riqueza, cujo desenvolvimento era agora garantido pelo Estado) mas não mais exclusivamente. No entanto, à medida que as ferrovias avançavam para Oeste nem todas as terras mostravam-se adequadas à cafeicultura; a rede urbana formada na esteira do café crescentemente ampliava o mercado de consumo para produtos agropecuários diversos e a eclosão da I Guerra Mundial abriu, abruptamente, uma frente de demanda para produtos agropecuários. Intensificou-se, desta forma, o uso do solo agrário nesse momento da ocupação do território paulista, aproveitando-se as terras baixas para pecuária, as terras adequadas para o café e se desenvolveu também outras lavouras, quer como meio de formação de cafezais ou de pastagens, quer como objetivo em si mesmas (MANBEIG, 1952, *apud*, OTHAKE, 1982, p. 26).

Ao mesmo tempo, o tráfego de mercadorias nas ferrovias também se diversificou e, à medida que se estendia a sua rede, passavam elas a construir um importante meio para o desenvolvimento da divisão territorial do trabalho, não só dentro do estado, mas também interestadual (OHTAKE, 1982).

A expansão da rede de municípios a partir de 1910 tomou forte impulso na década de 1920, quando foram criados 53 municípios. Entre 1907 e 1930, a área plantada de café mais que duplicou, passando de cerca de 900 mil hectares para cerca de 23 milhões de hectares. Além disso, a expansão dos demais segmentos da agricultura paulista incorporou à exploração agrária no estado, entre 1900 e 1930, outros 2 milhões de hectares.

A Crise de 1929 desestruturou definitivamente a economia cafeeira e, mais uma vez, a marcha da ocupação diminuiu a intensidade para ser retomada, anos depois, com crescente intensidade. Muito embora o café fosse o grande impulsionador da ocupação das novas terras, já nessa época a produção agrária era suficientemente diversificada para sustentar a marcha da ocupação. A frente pioneira já alcançara o Rio Paraná em dois pontos, na Noroeste e na Alta Sorocabana, restando ainda por ocupar as regiões da Alta Paulista e da Alta Araraquarense.

Nos anos 1930, caiu o ritmo da expansão da ocupação: entre 1930 e 1933 não surgiu nenhum município novo. Enquanto os criados até 1935 distribuíram-se parte na zona pioneira

e parte consolidando a rede urbana de zonas novas anteriormente ocupadas ou de zonas já antigas. O número de municípios criados nessa época correspondeu a apenas um terço dos criados na década anterior. Metade deles surgiu entre 1936 e 1938, todos no oeste em zonas desbravadas a partir da segunda metade do século XX.

Nos anos 1940, intensificou-se o crescimento do número de municípios criados, dando sequência e acelerando o terceiro grande passo da ocupação do território paulista, sendo que a maior parte não se concentrava a Oeste do Estado.

A década de 1930, principalmente, estendendo-se para a década de 1940, configurou-se um período de transição no que se diz respeito à organização territorial do trabalho, de um processo de urbanização articulado à economia industrial. A indústria de transformação de produto agrícola se dispersou pelo território, que distribuiu uma nova função urbana – a função industrial – por sobre o sistema urbano gerado pelo complexo cafeeiro. Ao mesmo tempo, o desmembramento de novos municípios, nesse período, deveu-se principalmente ao desenvolvimento da cultura algodoeira e à pecuária, quase finalizando a ocupação do Oeste do estado. Como resultado desse processo, tivemos a definição, mais plenamente, da estrutura básica da rede urbana paulista. Ao desenvolvimento urbano ocorrido nesse período, quando o complexo cafeeiro, desenvolvido e diversificado, abriu-se e deu lugar à economia industrial, pode-se denominar de processo de urbanização articulado à transição para a economia industrial.

A partir dos anos 1950, a concentração industrial na metrópole – organização territorial que correspondeu ao amadurecimento do processo de industrialização – redefiniu o sistema urbano, pela redefinição urbana originária do período do complexo cafeeiro e pela redistribuição da população no território, alterando-se o peso relativo de certos núcleos no volume populacional urbano do estado.

A ocupação do Oeste pelo complexo cafeeiro seguiu o ritmo do esgotamento do rendimento do café produzido no Vale do Paraíba. Na porção central do estado, as terras de Campinas começaram a mostrar sinais de cansaço. Na zona da Mogiana, nas barreiras da Mantiqueira, a produção era crescente; na zona Paulista, ao norte de Campinas, também. No entanto, os maiores centros produtores de café, segundo Mombeig (1952), os responsáveis pela superprodução de 1900-1905 graças aos solos favoráveis, estavam em torno de Ribeirão Preto e Araraquara.

A partir dessa época, o movimento de expansão da rede ferroviária foi de alcançar os municípios que já estavam produzindo café, ultrapassá-los e avançar para Oeste, penetrando em áreas despovoadas e, com isto, puxando a ocupação ao invés de segui-la como vinha fazendo até então; ao mesmo tempo, também penetrou nas áreas em que se desenvolvia a pecuária.

Em 1875 já se estabelecia a ligação ferroviária entre São Paulo e Rio de Janeiro. A Mogiana penetrou em Minas, Poços de Caldas, Guaxupé, Pouso Alegre e Uberaba. A Leste articulou-se com a rede ferroviária do Sul de Minas e ao Norte, a partir da linha Uberaba-Araguari veio articular-se com a E.F. Goiás em 1911.

A Companhia Paulista foi à última ferrovia a alcançar a margem do Rio Paraná, projeto consolidado apenas no final da década de 1920. A Sorocabana, em 1905 estendeu um pequeno trecho da sua linha de Agudos a Bauru.

O desenvolvimento da rede ferroviária não seguia um plano pré-determinado, mas ocorria ao sabor dos interesses da cafeicultura. No entanto, algo claramente novo aconteceu no início do século XX: foram criadas duas novas companhias ferroviárias, com o objetivo nítido de adentrar os estados vizinhos: a Araraquarense e a Noroeste.

A Araraquarense (E.F.Araraquara) foi construída em 1896, mas só inaugurou o seu primeiro trecho, até Taquaritinga, em 1901. Partindo de Araraquara, pretendia percorrer um traçado aproximado ao proposto no projeto Pimenta Bueno-Taquaritinga, Rio Preto, São Francisco de Sales (em Minas), Jataí (em Goiás) e Corumbá (em Mato Grosso). Entretanto, o seu percurso foi outro: chegou em Rio Preto em 1912, onde ficou estagnada por muitos anos devido a dificuldades financeiras. Após a sua incorporação pelo Estado, o que ocorreu em 1919, estendeu, no ano de 1930, a sua linha novamente, mas seguindo outro traçado: fazendo a ligação Rio Preto-Porto Taboado (atual Porto Presidente Vargas), a antiga rota do gado, onde chegou somente em 1952. (OHTAKE, 1982).

A estruturação da região da Alta Paulista, assim como a de outras áreas ocupadas a partir de meados da década de 1920, não teve mais a organização prévia do espaço determinada única e exclusivamente pelas ferrovias. O relevo nesta área do estado fez com que, a partir do veio traçado pelas ferrovias correspondesse um veio natural definido pelos espigões, a ocupação pôde se adensar, alargando o povoamento a partir do espigão para os lados, por meio de um sistema viário-rodoviário criado para o uso do caminhão e das famosas “jardineiras”. Esta inovação nos meios de transportes alargou o impacto das diferentes companhias ferroviárias, conectadas, agora, em seus espigões por um sistema viário-rodoviário. Este padrão se alastrou por todo estado: tanto refizeram as ligações anteriores feitas pela ferrovia como, mais céleres que aquelas, estabeleceram novas relações interurbanas, concentrando e integrando o sistema urbano. Desta forma, configurou-se a malha de transportes rodo-ferroviários do estado:

No Oeste de modo geral reforçaram e desdobraram os eixos ferroviários; na porção centro-oeste do estado, de ocupação mais antiga, acabaram por alterar os pesos dos eixos de tráfego estruturado pelas ferrovias, em razão das próprias mudanças sócio-econômicas ocorridas na região.(OHTAKE, 1982, p. 51).

Essas mudanças, por conseguinte, redefiniram, em parte, o sistema de relações interurbanas regional. Assim, a configuração que a divisão territorial do trabalho assume, e, por conseguinte, o processo de urbanização, vai sendo historicamente definido pela somatória de determinações de ordem e natureza diferentes. A ocupação pelo complexo cafeeiro incorporou a pecuária pré-existente na região e a desenvolveu, ou seja, o processo de desenvolvimento que reproduzia a frente pioneira ao mesmo tempo em que tornava necessário ampliar a divisão do trabalho promovia o desenvolvimento de diferentes setores da economia, em um ensaio de industrialização, em grandes centros como a capital, São Paulo, e em Campinas.

Considerações finais

Portanto, o complexo cafeeiro promoveu um efeito urbanizador no Estado de São Paulo. Esse efeito não está diretamente ligado à produção física do café e única e simplesmente na organização interna das fazendas. Mas ele deve ser recolocado à luz de análises que contemplem todo o processo de geração e reprodução do complexo cafeeiro, enquanto movimento articulado a uma modificação nas relações sociais de produção e nas repercussões sobre a organização da sociedade e a estruturação do espaço.

Como vimos, ao descrevermos a constituição da malha ferroviária paulista, o processo de formação e urbanização das cidades no Estado de São Paulo, bem como o de estruturação e consolidação de sua rede urbana, foi em muito relacionado com uma dinâmica de internalização do capitalismo, de generalização da mercadoria, exatamente no momento em

que a atividade condutora da economia do país era a produção e a comercialização do café. (DEVESCOVI, 1985).

O movimento de ocupação do solo paulista pelo complexo cafeeiro e as transformações na divisão social do trabalho e do espaço são os resultados dessa dinâmica de urbanização. Em certa medida, os resultados dessas transformações - concretamente as cidades do interior paulista e a própria cidade de São Paulo -, serão tematizadas em suas questões urbanas por catedráticos da FAU-USP a partir das primeiras décadas do século XX tendo como influência um conjunto de propostas urbanísticas americanas e europeias.

As correntes formuladoras de modelos de cidades que, no início do século XX, determinaram as intervenções urbanas, inicialmente, nas cidades brasileiras que estavam passando por esse surto de desenvolvimento econômico-industrial, são: o sanitarismo, que propunha uma reforma sanitária higiênica das cidades assoladas por epidemias, a visão historicista de Camille Sitte, uma concepção que propunha repensar o espaço urbano do ponto de vista artístico e técnico, as cidades-jardim de Howard, que se opunha a acumulação capitalista ao propor um modelo de cidade em que os espaços e a produção agrícola fossem comunitárias e, por fim, a experiência francesa, um conjunto de instrumentos franceses de ordenação e regulamentação da ocupação do solo urbano que serviram de base para o “pensar” urbanístico brasileiro. Será nesse momento que assistiremos ao surgimento de dois importantes ícones do pensamento urbano nacional formados pela FAU-USP que, em certa medida, incorporaram traços das propostas urbanas em debate, principalmente na Europa e nos Estados Unidos, Francisco Prestes Maia e Luiz Romeiro Ignácio de Anhaia Mello.

Referências bibliográficas

CAPRI, Roberto. *Álbum comemorativo, Companhia Vidraria Santa Marina; Monte Domecq' et Cie.*, p. 661; A. d'Atri, *L'État de São Paulo et Le renouvellement économique de l'Europe*, p.44;

D'ABRANCHES, Dunshee. *Governos e congressos da República dos Estados Unidos do Brasil, 1889 a 1917*, I, p. 180-181; II, p. 166-167; Monte Domecq' et Cie, p. 645;

DEÁK, C & SCHIFFER, S (Orgs.). *O processo de urbanização no Brasil*. São Paulo: Edusp/Fupam, 1999.

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

DEAN, Warren. *A industrialização de São Paulo (1880-1945)*. Tradução de Octávio Mendes Cajado. São Paulo: Difusão Europeia do Livro/EDUSP, 1971.

DEPARTAMENTO DE ESTATÍSTICA: *Quadro demonstrativo do desmembramento dos municípios*. Quinquênio 1954-1958 (6ª edição).1954.

DEVESCOVI, Regina de Campos Balieiro. *O processo de produção do espaço urbano e da segregação espacial*. Dissertação de Mestrado. Área de Concentração: Administração e Planejamento Urbano. Professor Orientador: Luís Carlos Bresser Pereira. Curso de Pós-Graduação da EAESP/FGV, 1985.

MARTINS, Ala Luiza. *Império do Café*. A grande lavoura no Brasil – 1850-1890. São Paulo: Atual Editora, 1991.

MARTINS, Carlos. *Arquitetura e Estado no Brasil*. Dissertação de mestrado apresentada à FFLCH-USP. São Paulo: mimeo, 1979.

MONBEIG, Pierre. *Pioneiros e Fazendeiros do Estado de São Paulo*. São Paulo: Hucitec, 1984.

MORSE, Richard. *Formação histórica de São Paulo*. São Paulo: Difusão Europeia do Livro, 1970; *50 anos de vidro*, 1903-1953;

OHTAKE, Maria Flora Gonçalves. *O processo de urbanização em São Paulo: dois momentos, duas faces*. [Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo]. São Paulo, 1982.

PRADO, Nazareth. *Antonio Prado no Império e na República*, p. 473-480.

ROLNIK, Raquel. *A cidade e a lei: legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo*. São Paulo: Studio Nobel, 1989.

_____. Zonas de interesse social. *Boletim Dicas: ideias para a ação municipal*. Instituto Polis, n. 117, 1998.

_____. *Planejamento urbano nos anos 90: novas perspectivas para velhos temas*. In: RIBEIRO, Luiz César de Queiroz; SANTOS JÚNIOR, Orlando Alves dos Santos (Org.). *Globalização fragmentação e reforma urbana: o futuro das cidades brasileiras na crise*. 2. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2000.

ⁱ Artigo produzido por Rodrigo Alberto Toledo, aluno do curso de doutoramento no programa de Pós-Graduação em Sociologia, da Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Letras de Araraquara. Mestre em Sociologia e Especialista em Gestão Pública e Gerência de Cidades.

ⁱⁱ D'ABRANCHES, Dunshee. *Governos e congressos da República dos Estados Unidos do Brasil, 1889 a 1917*, I, p. 180-181; II, p. 166-167; Monte Domecq' et Cie, p. 645; MORSE, Richard. *Formação histórica de São Paulo*. São Paulo: Difusão Europeia do Livro, 1970; *50 anos de vidro*, 1903-1953; CAPRI, Roberto. *Álbum comemorativo, Companhia Vidraria Santa Marina*; Monte Domecq' et Cie., p. 661; A. d'Atri, *L'État de São Paulo et Le renouvellement économique de l'Europe*, p.44; PRADO, Nazareth. *Antonio Prado no Império e na República*, p. 473-480. Referências citadas por DEAN, Warren. *A industrialização de São Paulo (1880-1945)*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1991.