

A ferrovia "The São Paulo Railway" (SPR) e a industrialização da cidade de São Paulo

Palmira Petratti Teixeira

Universidade do Grande ABC - Universidade Estadual Paulista

As Grandes Metrôpoles... "(...) são os maiores objetos culturais jamais construídos pelos homens"... nas últimas décadas – não importam onde se situem – elas trabalham em compasso em o ritmo do mundo (...)" (Santos: 1990:9)

Resumo

O estudo da "The São Paulo Railway Limited (SPR)" se torna tema instigante quando relacionado às transformações econômicas e sociais que ocorreram a partir da segunda metade do século XIX. Ao binômio café-ferrovia, acrescentamos a urbanização e a industrialização, passando pela Abolição e o advento da República. A estrada de ferro Santos a Jundiá ou "A Inglesa" ou a São Paulo Railway (SPR), retrato da consolidação do capitalismo em São Paulo e, responsável em grande parte pelas mudanças do cenário urbano desta cidade.

Abstract

To study the São Paulo Railway company's history becomes a very interesting theme, related to the economic and social changes which occurred in São Paulo state since the mid 19th century.

To the coffee-railway binomium, one can add the urbanization and industrialization processes, the end of slavery and the republic's born too.

This railroad, called also as "Santo a Jundiá Railway" or "A Inglesa" (The English), expressed the consolidation of capitalism in S. Paulo state, due to dramatic changes that its construction determined in the S. Paulo city urban aspects.

Ao binômio café-ferrovias impulsionador de atividades econômicas, devem ser acrescentados os fenômenos da urbanização e o da industrialização, ou seja, atividade cafeeira e o advento ferroviário. Especialmente neste último podemos atribuir grande peso na consolidação do sistema capitalista em São Paulo, e responsável pelas mudanças do cenário espaço-social desta cidade.

O café introduziu-se em São Paulo pelas vias fluminenses do litoral e planalto, iniciando a quebra do domínio da exportação de cana-de-açúcar na segunda me-

tade do século XIX e, em 1854, já se observava o aumento das fazendas de café, superando a supremacia do açúcar (Teixeira: 2000).

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

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

População Livre e Escrava de São Paulo

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

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

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

"(...) Realmente em uma organização quase capitalista que se esboçava nas fazendas de café era incompatível o trabalho escravo, pois esse correspondia com seu preço de compra a um adiantamento a longo prazo com lucro muitas vezes incerto (...)".¹

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

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

"O desenvolvimento da agricultura cafeeira em torno de Campinas e mesmo além coloca uma dupla dificuldade: era preciso vencer mais de 200 Km em tropas de mulas e era preciso que o porto de Santos fosse equipado pela a manutenção de uma tonelagem crescente. Um viajante alemão, Tschudi, notou em 1860, que era impossível plantar além de Rio Claro pois a distância a vencer era muito grande. Alguns anos

¹ Schorer Petrone, "Imigração assalariada", in S. B. de Holanda, *História Geral da Civilização Brasileira*, tomo II, volume 3º, São Paulo, Difusão Européia do Livro, 1976, p. 276.

antes, em 1855, o governador do Estado calculou que 500.000 arrobas de gêneros exportáveis permaneciam no lugar da produção por causa do custo alto do transporte.²

O autor Saes, estudioso da época e do tema afirma "que o custo do transporte impedia realmente a exportação de produtos do interior paulista, constituindo-se em obstáculo à circulação de mercadorias".³

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

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

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

Este quadro começa a ser enfraquecido a partir dos problemas internacionais do tráfico que foram abrandados através suprimento de mão pelo comércio negro entre as províncias do Norte para o Sul.⁴

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

Por essa época a compra de escravos se tornara mais difícil – apesar da entrada de escravos no Brasil ter aumentado nos anos anteriores à extinção do tráfico (Bill Aberdeen), os senhores de engenho do Nordeste e os fazendeiros de café fluminense, se encarregaram de comprá-los.

Exatamente no momento em que se estabeleceu a produção cafeeira em Campinas rumo ao Oeste paulista, o problema da mão-de-obra torna-se mais agudo. Segundo Saes, "a coincidência é significativa: a concessão para as colônias de parceria de Vergueiro 1846/47, a extinção do tráfico é de 1850 e em 1851 a exportação cafeeira pelo porto de Santos supera a exportação do açúcar, até então predominante no Oeste paulista."⁵

² Pierre Monbeig, *Pionniers et planteurs de São Paulo*, Paris, Librairie Armand Collin, 1952, p. 86.

³ Flávio A. M. Saes, *As ferrovias de São Paulo 1870-1940: expansão e declínio ferroviário em São Paulo*, São Paulo, HUCITEC, 1981, p. 40.

⁴ Flávio A. M. Saes, *Café, população e ferrovias em São Paulo: o estabelecimento de diretrizes das estradas de ferro*, São Paulo, HUCITEC, INL, 1981, p. 43.

⁵ Flávio A. M. Saes, *A grande empresa de serviços públicos na economia cafeeira*, Tese de doutoramento, USP, São Paulo, 1979, mineo.

A partir de 1870 é retomada com vigor a questão da mão-de-obra. A política de incentivo à imigração é emblemática. Fazendeiros empenhavam-se em apresentar soluções para os problemas do transporte. A “modernização” chegara.⁶

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

“Os interesses de mão-de-obra e conseqüentemente os do povoamento, os das vias de comunicação, os dos preços foram considerados e tratados antes de tudo em função dos interesses de fazendeiros: a marcha pioneira foi antes de mais nada o seu negócio”.⁷

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

Paralelos ao advento dessa cultura, outros fenômenos revelaram o aumento da população: o advento do trabalho livre e o desenvolvimento de centros urbanos. Do ponto de vista social e político destacou-se a ascensão dos fazendeiros, grandes proprietários de terra de café, englobando em torno de si a gerência da vida regional e nacional.

Muitos deles tornaram-se, durante a Primeira República, os “homens de estado” de fato e, muitas vezes de direito, apoiados que eram em suas fortunas provenientes do café, as mesmas que acabariam em parte suscitando o surto industrial moderno e provocando a liderança político-econômica paulista. A mudança do cenário urbano da cidade de São Paulo foi pré-requisito para o estabelecimento industrial.⁸

“Representa para São Paulo a segunda metade do século XIX uma época de profundas transformações, através dos quais começou a delinear-se a grande cidade de nossos dias.”⁹

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

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

Surgia São Paulo como “Metrópole do Café”, acrescentando-se ao mesmo tempo sua ligação com o Porto de Santos. Esses fatos permitiram explicar o porque

⁶ Richard Graham, *A Grã-Bretanha e o início da industrialização no Brasil 1850-1914*, São Paulo, Brasiliense, 1973, p. 37.

⁷ Pierre Monbeig, *Pionniers ...*, op. cit., p.124.

⁸ Palmira Petratti Teixeira, *A Instituição da São Paulo Railway*, São Paulo, Kids, 2000, p. 24.

⁹ Raul de Andrade e Silva, Odilon Nogueira de Matos e Pasquale Petrone, “Evolução urbana de São Paulo” In: *Revista de História*, São Paulo, 1955, pp.53 e segs.

de São Paulo ter sofrido, em menor grau, os efeitos da crise provocada pela substituição do trabalho escravo pelo assalariado.

Enfim, as atividades geradas pelo complexo cafeeiro, isto é, o conjunto das atividades geradas por este produto se constituíram em atividades urbanas diversificadas de modo a estimular o advento industrial e alterar as relações no espaço social, econômico e político.

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

Em São Paulo "(...) localizando-se á distância relativamente curta do Rio de Janeiro e sediando o governo apenas em nível provincial, veio a prosperar com ele (RJ) nas mesmas atividades econômicas, basicamente a indústria manufatureira e o controle da produção do café, através de mobilização de capitais e terras, organização de crédito, recrutamento e distribuição de mão-de-obra, implantação e exploração de transportes ferroviários, e, em Santos, a comercialização internacional. Ao que se somam a exploração de serviços públicos e especulação urbana. Os centros urbanos passaram a ter um papel agregador de atividades econômicas variáveis, chamariz para imigrantes de várias origens, responsáveis pelo aumento da população.¹⁰

A tendência ao crescimento da população paulista ocorreu concomitantemente ao desenvolvimento da cafeicultura. O recenseamento de 1872 atribuiu a São Paulo uma população de 837.354 habitantes, e 14 anos depois em 1886, esse número havia se elevado em mais de 45% (1.221.394 indivíduos).¹¹

Foi nos centros urbanos que as sociedades instituídas de acionistas, originarem no centro urbano. "Aqui surgem os setores de serviços urbanos (transportes, bondes, iluminação, água e energia) como os mais evidentes. Ao mesmo tempo, vale observar o desenvolvimento do comércio e dos bancos no período.¹²

A expansão da cultura cafeeira incrementou a atividade comercial. As casas comissárias, próximas ao porto de Santos, geralmente de propriedade de estrangeiros compravam o café do produtor para exportá-lo. Havia um entrelaçamento de interesses entre produtor de café, ferrovias e comércio exportador.

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

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

¹⁰ Maria Irene Szmrecsányi, *Raízes em substituição da metrópole nacional*, São Paulo, Revista USP nº 17, março-abril-maio 1993, p. 209.

¹¹ Sueli Robles Queiroz, *Escravidão negra em São Paulo*, Rio de Janeiro, Livraria José Olímpio Editora, 1977, p. 435.

¹² Flávio A. M. Saes, *A grande empresa...*, op. cit.

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

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

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

Os empreendimentos de Mauá refletiam as profundas transformações por que passou a economia brasileira ao longo do Império, porém, muitas vezes sua atuação assumiu proporções tamanha que influenciou a evolução dos próprios acontecimentos. Assim, Mauá tem duplo papel na história do Brasil. Primeiro, como empresário inserido no processo de transformações de sua época e segundo, Mauá, o agente de importantes transformações que, estava bem além da visão da maior parte de seus pares.¹³

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

Mauá, riquíssimo aos trinta anos de idade se sentia atraído pela indústria. Conseguiu lançar as bases das mesmas num período protecionista. Sofreu o efeito desastroso da retirada desta proteção e jamais se conformou com o fato do governo ter favorecido o café em detrimento da indústria.¹⁴ Era um empresário liberal e abolicionista. Não valorizava os títulos nobiliários que recebera.

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

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

Representante do capital mercantil nacional deu passos no sentido industrial. As palavras de Mauá atestam: "Causou-me forte impressão o que vi e observei, e logo aí se gerou em meu espírito a idéia de fundar em meu país um estabelecimento a que me refiro".¹⁵

¹³ Flávio A. M. Saes, "Mauá e sua perseverança na economia brasileira do século XIX", In: *Barão de Mauá Empresário & Político*, São Paulo, Bianchi Editores, 1987, pp. 81-105.

¹⁴ Ottaviano de Fiore Dicropani, "Mauá e a Industrialização Brasileira", In: *Barão de Mauá Empresário...*, op. cit., pp. 23-39.

¹⁵ MAUÁ, *Exposição do Visconde de Mauá aos credores de Mauá e Cia.*, Rio de Janeiro, Typ. Imp. e Const. de J. Villeneuve & Cia., 1878, citado por Saes, p. 93.

Após as primeiras investidas de Mauá na indústria ferroviária assistimos na década de 1870 uma onda de construção de linhas e ramais especialmente na região cafeeira.

A autora Maria Lucia Lamonier chama atenção para a relação mão-de-obra e a Lei Rio Branco (1871) que dispunha sobre a libertação gradual dos escravos. "A partir de então até a abolição da escravidão várias políticas foram realizadas na tentativa de resolver o problema da mão-de-obra e reorganizar as relações de trabalho (...) na década de 1880, no intuito de garantir a contínua expansão cafeeira, o governo da Província de São Paulo, iniciou a política de imigração subsidiada que resultou um grande afluxo de imigrantes italianos para Brasil.¹⁶

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

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

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

A família Silva Prado, Antonio Queiroz Teles e José Estanislau do Amaral (grandes proprietários de café e o Barão do Tietê, presidente da empresa de Seguros Cia União Paulista) estavam entre os principais acionistas da Mogiana (1875). A Ituana (1873), controlada por grandes fazendeiros de café, família Pais de Barros (Cia Paulista) e Pacheco Jordão.

A empresa Sorocabana (1875), embora da mesma época teve uma característica distinta. A elevação dos preços do algodão no mercado internacional durante a Guerra de Secessão norte-americana, estimulou a plantação deste produto em São Paulo. A Sorocabana nasceu da necessidade da redução dos custos de transporte dos proprietários de terra ligados a esta cultura.¹⁷

Posteriormente a região dedicou-se à cultura cafeeira, aparecendo nitidamente à relação de interesses entre plantadores de café e atividade comercial urbana, e dirigentes de empresas ferroviárias. Assim "(...) o prolongamento da linha férrea é uma condição para que novas áreas sejam incorporadas à produção cafeeira; por outro lado à produção de café representa para as ferrovias a garantia de elevada rentabilidade.¹⁸

¹⁶ Maria Lucia Lamounier, *Ferrovias, Agricultura de exportação e mão-de-obra no Brasil do Século XIX*. História Econômica & História de Empresas, São Paulo, HUCITEC/ABPHE, III, 1 (2000), pp. 42 e 43.

¹⁷ Flávio A. M. Saes, *Estradas de Ferro e diversificação da...*, op. cit., p. 182. Ver também Odilon Nogueira de Matos, *A evolução cafeeira em São Paulo*, São Paulo, Alfa-Omega, 1974, pp. 59-70.

¹⁸ Flávio A. M. Saes, *Estradas de Ferro e diversificação da...*, op. cit., p. 183.

O entusiasmo pela construção de vias férreas na década de 1870, levou os empresários a desbravarem novas zonas. Construiu-se nestes anos, mediante concessões do governo, dezenas de estradas. Complementaram-se umas às outras.¹⁹

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

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

A formação de empresas capitalistas e suas necessidades não eram compatíveis com o modo de vida tradicional. Elas exigiam uma convivência urbana... “Agora, os fazendeiros de café imprimiam um aspecto original à função urbana ao final do século XIX”.²⁰

Os cafeicultores diante da expansão das lavouras, preocuparam-se para que se obtivesse mão-de-obra suficiente. Assim é que se fez a política de incentivo à imigração, pois o trabalhador estrangeiro representava a parcela mais alta do continente de mão-de-obra. Também as companhias de estradas de ferro ofereciam passagens gratuitas aos trabalhadores, como meio de facilitar o deslocamento da mão-de-obra. Saes, aponta o papel que os interesses dos cafeicultores exerciam na época.²¹

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

Dentro desta política de incentivo à imigração e colocação da mão-de-obra, é que observamos a instalação da Hospedaria dos Imigrantes, marcando um progresso da cidade no espaço. Foi São Paulo que distribuiu entre as várias regiões cafeeiras a leva de imigrantes desembarcados em Santos. Pensões modestas nas vizinhanças da Hospedaria e pequenos comércios modificaram o cenário urbano. São Paulo “era um mercado de trabalho, mais que um mercado de produtos agrícolas e industriais.” O mercado de trabalho reforçou a função comercial da cidade.²²

O grande salto numérico da entrada de imigrantes europeus ocorreu justamente em 1887 quando foram beneficiados pelas leis provinciais. Foram 33.310 indivíduos; número superior aos dos cinco anos anteriores somados. Dos imigrantes que entraram e se beneficiaram em 1887, 28.840 eram italianos, 2.523 portugueses, 199 espanhóis e os demais pertenciam a várias nacionalidades.

Entre 1887 e 1888 vieram 125.000. A maior parte dos imigrantes destinava-se suprir as necessidades de mão-de-obra das fazendas das zonas Oeste e Sul da Província, destacando-se neste período as regiões de Campinas, Ribeirão Preto, Descalvado, São Carlos do Pinhal e Casa Branca.²³

¹⁹ Gilberto Leite de Barros, *A cidade e o planalto. Processo de dominância da cidade de São Paulo*, São Paulo, Livraria Martins Editora, p. 533.

²⁰ Pierre Monbeig, *La croissance de la ville de São Paulo*, Grenoble, Institut et Revue de Géographie Alpine, 1953, pp. 27-29.

²¹ A. M. Flávio Saes, “Café, população...”, op. cit., p. 41-42.

²² Pierre Monbeig, *Pionniers...*, op. cit., pp. 123-124.

²³ Relatório apresentado à Assembléia Legislativa Provincial de São Paulo pelo Presidente da Província de São Paulo Exmo Sr. Dr. Francisco de Paula Rodrigues Alves, São Paulo, Typografia a Vapor de Sec-ker, 1888, pp. 35-36.

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

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

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

A construção ferroviária abriu novo mercado de trabalho aos trabalhadores pobres. Inseridas nas mudanças do final do século XIX, as ferrovias interferiram nas relações de trabalho. "A incorporação de imigrantes e a emancipação gradual da escravidão, exigiam novas atitudes em relação ao trabalho (...)".²⁴

A atividade ferroviária como já afirmamos teve impacto no processo de urbanização e no aparecimento de novas cidades ligadas às estações ferroviárias, sedes e oficinas. Foi, também, fator decisivo, pouco mais tarde, quando da industrialização e da formação de bairros e vilas operárias. O industrial ao escolher um terreno para instalação de sua indústria levava em conta a proximidade com a estação ou ramal ferroviário.

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

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

No final da década de 1890, já se desenhava a configuração urbano espaço-social que foi acentuada e definida nas primeiras décadas do século XX: na parte alta, no maciço os bairros mais ricos e na parte baixa, rios Tietê e Tamanduateí, na várzea os bairros e vilas operárias".²⁵

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

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

O quadro abaixo, demonstra o crescimento das exportações. Isto nos sugere riqueza e crescimento para a "Companhia Inglesa" e indiretamente para a cidade e atividades urbanas.

²⁴ Maria Lucia Lamounier, *Ferrovias...*, op. cit., pp. 44-48.

²⁵ Palmira Petratti Teixeira, *A Fábrica do Sonho: trajetória do industrial Jorge Street*, Rio de Janeiro, Ed. Paz e Terra, 1990, pp. 70-74.

Exportação de Café

Período	Exportação de café Brasil (1000) Valor (1000)	Participação das exp. de café no total (%)
1821-25	4237740	17,5
1851-55	88364313	48,8
1881-85	11359	58,7

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

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