

TEXTOS NEPO 5

CAFÉ, FERROVIA e POPULAÇÃO:  
O Processo de Urbanização em Rio Claro

Daniel J. Hogan  
Maria Coleta F. A. de Oliveira  
John Marion Sydenstricker Neto

BIBLIOTECA DO NEPO  
UNICAMP

NÚCLEO DE ESTUDOS DE POPULAÇÃO - NEPO  
UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS - UNICAMP  
CAMPINAS (SP) BRASIL

ABRIL 1986

BIBLIOTECA DO NEPO  
UNICAMP



NÚCLEO DE ESTUDOS DE POPULAÇÃO - NEPO  
UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS - UNICAMP  
CAIXA POSTAL - 1170

REITOR

PAULO RENATO COSTA SOUZA

PRÓ-REITORIA DE GRADUAÇÃO

Antonio Mario Antunes Sette

PRÓ-REITORIA DE PÓS-GRADUAÇÃO

Bernardo Beiguelman

PRÓ-REITORIA DE EXTENSÃO

José Carlos Valladão de Mattos

PRÓ-REITORIA DE PESQUISA

Hélio Waldman

PRÓ-REITORIA DE DESENVOLVIMENTO

Ubiratan D'Ambrósio

DIRETORA DO NÚCLEO DE ESTUDOS DE POPULAÇÃO

Elza Berquó

FICHA CATALOGRÁFICA

H678c	Hogan, Daniel J Café, ferrovia e população : o processo de urbanização em Rio Claro / Daniel J. Hogan, Maria Coleta F. A. de Oliveira e John Marion Sydenstricker Neto. — Campinas : NEPO : UNICAMP, 1986. (Textos NEPO, 5)  1. Rio Claro - Situação e condições sociais. I. Oliveira, Maria Coleta F A de. II. Sydenstricker Neto, John Marion. III. Título.  19. CDD- 981.61RC
-------	--

Índice para catálogo sistemático:

1. Rio Claro : Situação e condições sociais 981.61RC

CAFÉ, FERROVIA e POPULAÇÃO:  
O Processo de Urbanização em Rio Claro

Daniel J. Hogan

Maria Coletá F. A. de Oliveira

John Marion Sydenstricker Neto

## RESUMO

O presente trabalho procura uma melhor compreensão do crescimento urbano no período cafeeiro de São Paulo. Dentro dos limites de um estudo de caso, propomos repensar os mecanismos pelos quais café, ferrovia e cidade são relacionados. Apresentamos, primeiro, uma breve história da evolução urbana de Rio Claro; questionamos um modelo explicativo que atribue à ferrovia o papel de motor de urbanização; analisamos várias fontes de dados (especialmente o Almanak de 1873); e apresentamos uma explicação que redefine o timing do crescimento urbano e vê o mercado interno como o responsável para este crescimento.

CAFÉ, FERROVIA E POPULAÇÃO:  
O Processo de Urbanização em Rio Claro

Daniel J. Hogan

Maria Coleta F. A. de Oliveira

John Marion Sydenstricker Neto

I. INTRODUÇÃO

A evolução da rede urbana do Interior Paulista, que remonta aos primeiros dias da colonização do país, recebeu um impulso definitivo no século XIX. A configuração dessa rede de cidades preexiste a economia cafeeira, remontando ao ciclo açucareiro. Embora o desenvolvimento da cafeicultura tenha conduzido à consolidação e expansão da urbanização paulista, permanecem objeto de polêmica entre os especialistas os mecanismos responsáveis pelo processo. Berço da industrialização brasileira, esta região e sua experiência de urbanização nos apresentam a oportunidade de reexaminar tanto a teoria da urbanização, como as transformações sociais, econômicas e demográficas que marcaram o país no fim do século passado e início deste.

De um lado, as características dessa rede urbana não confirmam alguns lugares-comuns sobre a urbanização no terceiro mundo. O crescimento da capital paulista, por exemplo, nunca impediu a expansão urbana do interior e, no momento do primeiro censo nacional, São Paulo e Campinas até se igualavam demogra

ficamente. Quando a capital adquire "primazia urbana", uma ampla e diferenciada rede urbana já se encontrava instalada no Estado. O gigantismo de São Paulo, até em escala internacional, não deve ofuscar a urbanização do Interior ao longo do último século.

De outro lado, o fato da urbanização emergir fortalecida da economia cafeeira não significou que o perfil das cidades fosse marcado apenas pelos serviços financeiros e comerciais gerados pelo café. Ao contrário, indicações acerca das atividades econômicas presentes nos principais centros urbanos do interior paulista no período cafeeiro sugerem que a urbanização e industrialização marcharam juntas. A experiência paulista contraditória a difundida generalização de "urbanização sem industrialização" típica dos países da América Latina.

Esta urbanização se reveste, assim, de importância e interesse especiais. Quer da perspectiva da teoria de urbanização, quer da perspectiva da compreensão do papel da cidade nas transformações econômicas e demográficas de São Paulo no século XIX, é necessário reconstituir esta história. A análise da urbanização, porém, é caracteristicamente conduzida num nível de agregação que quase sempre revela um processo contínuo, de maior ou menor intensidade, coincidente ou não com a evolução de outros processos sociais e econômicos, mas sempre registrando aumento na taxa de urbanização. Essa "naturalização" do processo não permite enxergar e avaliar a influência das diversas forças que contribuem para o crescimento urbano. No caso do interior paulista por exemplo, o impacto do café e da expansão ferroviária a esta associada tende a ser avaliado mecanicamente. Este fato resulta pelo menos em parte, de uma historiografia que tomava o urbano como residual no período. Por todas estas razões, o estudo de caso se apresenta como estratégia de pesquisa capaz de por à descoberto as raízes do crescimento urbano paulista.

Os dados e interpretações contidos neste trabalho resultam precisamente dessa estratégia de pesquisa. Buscando reconstruir os processos demograficamente significativos no período

do que se estuda de 1.850 até a grande crise econômica de 29, o município de Rio Claro foi selecionado em função de sua importância como produtor de café (terceiro na Província de São Paulo em 1.886) e como centro ferroviário. Além desses fatores, esperava-se que a multiplicidade de estudos existentes sobre a região permitisse um aprofundamento dos mecanismos mais significativos. A estes estudos, juntou-se uma série de novas fontes, especialmente almanaques e crônicas de época com riquíssimas informações sobre a vida urbana no passado.

A estratégia adotada mostrou-se acertada, se não para todos os aspectos de interesse, certamente no que diz respeito ao crescimento urbano no período cafeeiro. A partir da história da evolução do núcleo urbano de Rio Claro, os mecanismos pelos quais café, ferrovia e cidade se relacionam são reavaliados. Questiona-se a linha explicativa que atribui à ferrovia o papel de motor da urbanização durante o período do café, ao mesmo tempo que são redefinidos o timing do crescimento urbano e o papel do mercado interno nesse crescimento.

## II. OS PRIMÓRDIOS DO ASSENTAMENTO NA REGIÃO: RIO CLARO COMO "BOCA DE SERTÃO" (1.739-1.835)

Rio Claro, de origem semelhante a uma gama de embriões urbanos na região, se desenvolveu na borda interna da Depressão Periférica Paulista, a partir de caminhos transversais com início em Campinas, Itú e Sorocaba. Esses lugarejos eram pousos de beira de estrada, erguidos nas últimas décadas do século XVII e primeira do XVIII. Estes caminhos iam em direção às novas áreas de povoamento: o planalto do Oeste e as terras matogrossenses.

A descoberta do ouro em Mato Grosso em 1718 ace-

lerou a ocupação da área onde viria a nascer Rio Claro. O caminho inicial para Mato Grosso era feito pelo rio Tietê até a baía do Paraná. Evitando o risco de contaminação pelas febres dos pântanos, os comboios iam por terra a partir de Piracicaba, fazendo um caminho muito difícil devido às escarpas bastante fortes. Entre 1719 e 1727 foi aberto um caminho por uma área mais suave e baixa, logo abandonado e reaberto somente entre 1765 e 1775. Ribeirão Claro era o local de pouso para descanso das mulas antes de iniciar-se a subida. Com o tempo, alguns arrieiros tornaram-se pequenos negociantes. Suprindo as tropas, iniciaram um comércio irregular de artigos de primeira necessidade, que atendeu por muitos anos uma população dispersa. Essa região a essa época era "boca de sertão", pois logo adiante, no planalto, começava o que era considerado realmente o ermo, o sertão de Araquara.

A ocupação incipiente da região de São João da Beira do Ribeirão Claro, situada nos sertões do Morro Azul teve provavelmente um marco inicial entre os anos de 1739-1732, quando as Sesmarias e Patentes registraram a doação de uma sesmaria nesta área ao sr. Francisco Pereira de Carvalho. Mas até o início do século XIX Rio Claro ainda era desabitada, como demonstram os diversos ofícios que caracterizavam-na como "habitação exclusiva das feras sem vestígios de pegada humana" (DINIZ, 1973:p.169). A fase mais representativa do povoamento desta região só ocorreu por volta de 1817 a 1821. Neste período intensificaram-se as concessões de sesmarias, antes que esse sistema de doações fosse extinto em 1822. As grandes fazendas da região tiveram sua origem na divisão das antigas sesmarias, como é o caso da sesmaria de Morro Azul desmembrada nas fazendas Ibicaba, Morro Azul, Santa Gertrudes e Paraguaçu.

Até 1850 o único título de posse de terra válido advinha dessas doações de sesmarias, efetuadas pelo Vice-Rei ou pelo Governador. Em geral tinham uma área de uma légua quadrada (44 km<sup>2</sup>) custando na ocasião cerca de 300 a 400 mil réis em despesas de expediente, "importância que não estava muito além da

capacidade de um colonizador livre, se ele já estivesse empenhado em algum tipo de cultura econômica" (DEAN, 1977, p.28). Em geral as doações beneficiavam no entanto, pessoas ricas e de influência política nas vilas, o que se mostrou ser também regra em Rio Claro. Das dez sesmarias concedidas, nove pertenciam à elite.

A propriedade da terra era bastante concentrada. Considerando a região de Piracicaba onde se localizava Rio Claro, predominava a cultura canavieira, possuindo as maiores fazendas de cana-de-açúcar do início do século XIX. Estas grandes fazendas possuíam áreas médias em torno de 4.176 alqueires, 14.5% dos proprietários possuíam 88.8% das terras e 32.5% deles, 0.8% da área. A região de Morro Azul segue o mesmo padrão: 5.6% dos proprietários tinham mais da metade das terras, enquanto 46% deles possuíam apenas 2.6% da área.

A decisão de erguer uma Capela Curada (Capela de São João Batista) na região de Morro Azul em meados da década de 1820, levou à consituição do Patrimônio de São João Batista. Foi escolhida uma área de 400 braças de terra em quadrado, definida como "os terrenos no chapadão, confinando com o curral dos Pereira e pertencente a Manuel Afonso Taborda e seu sogro Manuel Paes de Arruda". Posteriormente essa área foi doada por seus proprietários. Os limites do patrimônio doado se estendiam pela atual Avenida 1, desde a Rua 3 até a Rua 12, e daí pelas avenidas ímpares. O arruamento desde o início seguiu o modelo utilizado em Piracicaba e Limeira: em tabuleiro de xadrez com as ruas quase paralelas à direção dos pontos cardeais.

Oficialmente a Capela Curada de Rio Claro foi construída em 10 de junho de 1827, sendo seu primeiro capelão o padre Delfino Barbosa. Rio Claro passou a freguesia em 9 de dezembro de 1830, quando então o núcleo urbano contava com dois mil habitantes e possuía vinte casas de comércio.

Um marco na urbanização de Rio Claro foi a criação da Sociedade do Bem Comum em 1832. Tal sociedade constituiu-

-se numa administração provisória que durante aproximadamente sete anos tratou dos assuntos locais da nova povoação, que a Câmara Municipal da sede do Município (Constituição - hoje Piracicaba) descurova. Essa Sociedade reunia os mais destacados cidadãos de Rio Claro, deliberando em assembléias gerais, com resoluções executadas por um mordomo, um escrivão e um procurador nomeados por aclamação.

Logo após a sua organização, a Sociedade loteou a área que viria a ser o centro da vila, fixou o preço dos lotes e iniciou a venda. Os fundos arrecadados foram revertidos para a construção da Igreja Matriz, que teve seu contrato firmado no final de 1832. Após meados de 1833 a atividade da Sociedade diminuiu bastante, mas continuou atuando na construção da matriz e nas questões gerais da cidade. A sua última sessão foi em 3 de janeiro de 1839. O encerramento da Sociedade é desconhecido, mas provavelmente um dos seus últimos atos foi o fechamento do cemitério no centro da cidade e abertura de nova fase de venda de lotes ainda não construídos.

Por estar distante dos centros decisórios da Província, a Sociedade muitas vezes assumiu funções próprias às esferas do governo provincial ou do poder judiciário. Parece que além de Rio Claro somente Limeira contou com semelhante tipo de iniciativa. Esse fato já sugere que Rio Claro possuía nesta época (1830/40) uma organização social mais sólida que aquela esperada de uma povoação recém constituída.

Quanto à atividade comercial, a freguesia contava em 1835 com 60 domicílios que desenvolviam atividades não agrícolas no centro da vila, dos quais 23 de comércio, 19 de construção (carpintaria principalmente), e 15 de ofícios diversos, inclusive uma joalheria. Outros 34 se declaram joalheiros, pagos por dia, provavelmente trabalhando na agricultura. Um secretário do juiz de paz que funcionava como tabelião e o vigário completavam o quadro social. Cinco além deles declaram renda superior a 200 mil réis, sendo o mais rico um comerciante que vendia tecidos.

dos e ganhava 500 mil réis (DEAN, 1977:p. 36-37). Segundo DEAN , a atividade econômica cresceu muito em relação ao apresentado em 1822.

A partir de 8 de março de 1842, Rio Claro passou a ser subordinada à nova vila de Limeira e não mais a Piracicaba. Rio Claro foi elevada à categoria de vila em 7 de março de 1845, passando de vila a cidade em 30 de abril de 1857.

A essa época o café já havia penetrado no município e começava a substituir a cana como produto principal. Mas, numa interpretação não rara entre os pesquisadores o aglomerado urbano seria então pequeno. As razões apontadas para as limitadas dimensões do núcleo são os precários meios de transporte e a autosuficiência que caracterizaria as fazendas de cana-de-açúcar e de café daquele tempo. Esses fatores teriam inviabilizado o desenvolvimento do comércio e dos serviços urbanos.

DINIZ, por exemplo, vai nessa direção quando afirma:

"Rio Claro nesta longínqua época do médio oitocentismo, era pouco mais de que um lugarejo, sem vida própria alguma, pois sendo rodeado de latifúndios autárquicos que se auto-satisfaziam, não podia crescer o seu comércio, a sua indústria, o seu artesanato, a sua burguesia, porque não haveria consumo para o que as mesmas produzissem" (DINIZ, 1973:p. 12).

Mas, as informações sobre o período compreendido entre as décadas de 1840-70 são muito escassas. Os dados disponíveis revelam que ocorreram grandes modificações no campo judiciário e administrativo. Em dezembro de 1852 foi criado o Distrito Policial. Sete anos depois Rio Claro passou a ser sede de comarca, através de lei provincial. Em 1870 foi erguido um prédio para a cadeia, que em seu segundo andar abrigava a Câmara Municipal. Em 1865 a cidade tinha 466 casas e o cartório do registro geral de hipotecas possuía 327 escrituras, representando um valor superior a 8.753 contos de réis.

Ocorreram, também, alguns desmembramentos. Em 1859 formou-se o município de Brotas que incluía vasta região a Oeste abrangendo uma área delimitada pelas atuais cidades de Torrinha, Barra Bonita, Bariri e Ribeirão Bonito. Descalvado, extremo norte da área de Rio Claro em 1857, foi desmembrado em 1865. Após esse período, e com exceção do município de Analândia formado em 1897 ao sul de Descalvado, outros demembramentos só vieram a ocorrer no século seguinte, a partir de 1935 (Itirapina 1935, Santa Gertrudes e Corumbataí 1948 e Ipeúna 1965) (DINIZ, 1973:16 mapa 02).

Rio Claro permanece, porém como centro de uma região na qual fazia sentir sua influência. Constituía o polo da fronteira cafeeira. De fato, até aproximadamente o final da década de 60, Rio Claro era considerado o posto mais avançado do ponto de vista da fixação e de povoamento em bases relativamente estáveis. Essa condição era fundamentalmente determinada pelas possibilidades de acesso e de escoamento das safras, que viabilizavam um maior avanço das fazendas de café em direção ao interior.

### III. RIO CLARO E A EXPANSÃO DA FERROVIA

A construção da Estrada de Ferro Santos - Jundiaí (1867) assegurou o avanço do café no Oeste Paulista. Na verdade, a fronteira cafeeira esteve sempre adiante da ferrovia que, ao se expandir, vinha ao encontro das necessidades dos fazendeiros. De qualquer modo, a chegada dos trilhos tem por efeito a extensão dos limites econômicos para o transporte do café, ao mesmo tempo que altera a importância relativa dos núcleos urbanos pré-existentes. Em 1872 a ferrovia chegou a Campinas e, apesar de toda a movimentação dos fazendeiros de Limeira e Rio Claro para que ela avançasse mais para o interior (ver DEBES, 1981 para um

relato dessa atividade), somente em 1873 o Governo Imperial autorizou a Província a abrir concorrência para a realização da obra. Em 1874 foi iniciada a construção da linha férrea, pela Companhia Paulista de Vias Férreas e Fluviais, sendo concluída em 1876.

A tornar-se "ponta de trilho" e permanecer nesta condição até 1884, Rio Claro realmente ampliou sua influência sobre vasta área, abrangendo toda a região compreendida entre as atuais cidades de Torrinha (ao sul de Brotas), Jaú, Jaboticabal, Descalvado e Cordeirópolis. (DINIZ, 1973: 170, mapa 07). Na condição de "terminal ferroviário", não só concentrou toda a produção das regiões mais interioranas, como reforçou o seu papel como centro do comércio no fornecimento e suprimento às atividades desenvolvidas em toda a região.

Na constituição da Companhia de Rio Claro em 1882, que adquiriu a concessão para o prolongamento das vias férreas para além de Rio Claro, se patenteia o grau de desenvolvimento da região e seu poderio econômico. Tal ferrovia foi a única construída até então sem subvenção governamental. A Companhia de Rio Claro sucedeu a Barão do Pinhal & Comp. que havia adquirido o privilégio de durante cinquenta anos construir, usar e explorar uma estrada de ferro que partindo de Rio Claro fosse até São Carlos do Pinhal. O seu capital era majoritariamente formado pelos fazendeiros da região. Em 1886, ano em que se concluiu a estrada para além de Rio Claro, a Cia. contava com 254 acionistas. Quatro grandes fazendeiros detinham mais de 50% do capital: o Visconde do Pinhal, o Barão de Araraquara, o Barão de Mello Oliveira e a Viscondessa de Rio Claro.

Ao tornar-se sede de uma Companhia de Estradas de Ferro, Rio Claro consolidava sua influência sobre o sertão, apresentando possibilidade de ser um centro de grande importância, comparando-se a Piracicaba. A ferrovia atingiu São Carlos em 15 de outubro de 1884; Araraquara em 18 de janeiro de 1885; Jaú em 19 de fevereiro de 1887 (DINIZ, 1973: p.165, mapa 06). DINIZ vê na extensão da ferrovia o ponto crucial para a retração de Rio

Claro, já que passava de "ponta de trilho" para a condição de estação intermediária da linha. DEAN e OTHAKE (após dele) parecem ir na mesma direção de DINIZ, encarando o esvaziamento de Rio Claro como a etapa posterior à dinamização imprimida pela chegada da ferrovia. A supervalorização da importância dessa verdade gerou uma interpretação equivocada do processo de urbanização.

Traça-se um perfil do crescimento urbano tal que a proliferação de atividades urbanas e o surto demográfico são da dos como resultado da chegada dos trilhos em Rio Claro em 1876, trazendo vida ao lugarejo letárgico. Assim, para simplificar, es creve-se uma história da cidade pré e pós ferrovia.

A interpretação se equivoca nas duas direções. Primeiro, a cidade, a julgar pelas indicações apresentadas até esse ponto, não era tão insignificante assim. E, como mostrará mais a diante a análise do Almanak de 1873 - três anos antes da chegada da ferrovia à cidade - Rio Claro possuía uma infraestrutura no tável e bem diferenciada sem que isso pudesse ser atribuído à chegada dos trilhos à cidade.

O confronto das taxas de crescimento de Rio Claro nos diversos períodos (Quadro 1) leva a conclusões semelhantes. A fase que poderia ser chamada de "ponta de trilho" (1876-1884) apresentou a menor taxa (2,4% ao ano) de todo o século 1822-1920. Tanto no período anterior com uma taxa de 8,6% (1857-1872) quanto no seguinte com uma taxa de 5,5% (1886-1890) vê-se uma eferescência ausente no período em que Rio Claro constituía o ponto mais avançado da estrada de ferro na região. O impulso ao crescimento não se localiza definitivamente aí. As análises que se referem à autosuficiência das fazendas de cana e de café como fator inibidor do desenvolvimento urbano padecem de problemas semelhantes. Não seria apenas a inclusão de mais fazendas auto-suficientes no raio de acesso de Rio Claro, propiciado pela ferrovia, que iria impulsionar seu crescimento.

Por volta de 1870, com o café já implantado na re

QUADRO 1 - População de Rio Claro, 1822-1920

A N O	T O T A L	CRESCIMENTO ANUAL
1.822	1.514	-
1.835	2.906	6,5%
1.857	6.564	6,0%
1.872	15.035	8,6%
1.886	20.133	2,4%
1.890	24.584	5,5%
1.900	38.426	5,6%
1.920	58.262	2,6%

FONTE: DEAN, 1977 (Quadro 6.2)

O ano 1.857 inclui Brotas; todos os anos incluem Analândia.

gião, o efeito urbanizador do café já começava a ser sentido. Apesar de ser quase autosuficiente em alimentos, materiais de construção, animais de tração e alguns artefatos, as fazendas não eram autônomas e satisfaziam algumas das necessidades na cidade. O algodão, por exemplo, embora fosse tecido pelos escravos, nessa época já era mais comum a compra de produtos ingleses por jardas. Por outro lado, a fabricação de tijolos e materiais afins, localizada nas fazendas, aproveitando as jazidas de cal e argila, contava com a demanda para a sua expansão. Além das olarias, as propriedades rurais possuíam com frequência moinhos e serrarias movidas por energia hidráulica ou a vapor, que também supriam a cidade. Por sua vez, a cidade fornecia alguns produtos manufaturados como arreios, carroças, trabalhos de carpintaria e ferro batido. Os pequenos produtores rurais eram os principais fornecedores de carne de porco consumida nas fazendas, mas raramente ali produzida. Vendiam também, com menos regularidade, algum milho para as fazendas. Outros produtos, como o tecido inglês mencionado acima, foram importados. Vemos, então, uma economia regional que, embora voltada primordialmente para o café, deu margem a uma diferenciada gama de atividades urbanas, e a relações rurais-urbanas sistemáticas.

A interpretação "ferrovista" se apoia em dados de 1883 (sete anos depois da chegada dos trilhos e um ano antes da sua expansão). Naquele ano a cidade possuía um comércio bastante ativo com trinta e quatro casas de secos e molhados, vinte e quatro casas de ferragens, vinte e dois de armarinhos, moda e chapéus, oito sapatarias, duas ourivesarias e sete alfaiatarias. Contava com máquinas de beneficiar arroz e café, fábricas de cerveja e licores. Prestava serviços médicos e educacionais, demonstrando ser um pequeno centro cultural. Dispunha de cinco médicos, dois dentistas, dois professores de canto e piano, quatro farmácias, seis colégios particulares, seis sociedades recreativas, um teatro e dois jornais" (DINIZ, 1973:p. 171). Em 1884 a Assembléia Legislativa provincial autorizou a Câmara Municipal de Rio Claro a contratar a construção de uma linha de "bonds" na cidade, quando os "trólis" já de há muito faziam parte da paisagem

de Rio Claro. João Jacob Meyer, o fabricante em Rio Claro, tinha instalado a sua oficina em 1854.

Mas o impacto da ferrovia sobre a vida urbana de Rio Claro é visto em seus efeitos contraditórios pelos estudos realizados anteriormente. DEAN chama a atenção para o fato de que se por um lado ocorria a modernização da pauta de consumo e de serviços por "efeito-demonstração" do desenvolvimento que se processava na Capital, por outro lado havia um encurtamento de distâncias, e os serviços postais e telegráficos permitiam que os grandes fazendeiros se mudassem para a Capital e desta administrassem suas propriedades. Na cidade restou uma classe média e um proletariado não muito diversificado que influenciaram e marcaram a paisagem urbana através da homogeneidade nas edificações, ainda hoje observada. "A política local ficou abandonada nas mãos dos boticários, donos de armazéns, escrivães e outras pessoas de destaque da classe média local." (DEAN, 1977:56).

Esse esvaziamento porém, era da elite cafeeira, e não implicou na estagnação da cidade. Eram "os grandes fazendeiros" que DEAN aponta como transferindo a sua residência para a Capital, acarretando certamente mudanças na vida política e cultural de Rio Claro. A contribuição à demanda para bens e serviços representada pelas fazendas, porém, não ia se alterar tanto com a transferência dos seus donos para a Capital. É essa demanda que determina o crescimento da cidade, processo que não foi interrompido. Ao contrário: o crescimento mais lento do período "ponta de trilhos" (2,4% anual) era logo seguido pela retomada de altos níveis de crescimento (5,5%) no período 1886-1890, quando a cidade passou a ser uma estação intermediária. O fator que parece ter impulsionado o crescimento da cidade foi exatamente o seu caráter de centro ferroviário. Além de ser residência dos ferroviários, em si gerando uma demanda razoável, tornou-se também sede de oficina da Cia. Paulista de Estrada de Ferro, com mais de dois mil empregados em 1892.

O significado da ferrovia parece estar nas suas im

plicações para esta expansão do mercado de trabalho e a consequente demanda de bens e serviços da cidade. Assim, é o momento quando Rio Claro deixa de ser "ponta de trilhos", quando a linha é estendida a outras cidades que ela cresce. Como sede de ferrovia, como residência para os empregados ferroviários, e mais tarde, em 1892, com a oficina e seus dois mil operários, Rio Claro recebe o seu verdadeiro impulso de crescimento. Essa oficina deve ter tido um efeito multiplicador em termos de gerar demanda para outros serviços industriais e comerciais, que fizeram da cidade um centro regional industrial.

Então, o desencontro das análises sobre o efeito urbanizador da ferrovia se deve a essa conclusão. Rio Claro urbano cresce e se desenvolve pela presença de um contingente de consumidores. Descartada, assim, a explicação hinterland para o crescimento da cidade, deixa de ser contraditória a coincidência constatada nesta pesquisa de uma grande diferenciação da estrutura urbana anterior à chegada da ferrovia. A própria existência dessa estrutura reforça a procura de outras explicações.

#### IV. O ALMANAK DE 1873 E O TIMING DO CRESCIMENTO URBANO

O Almanak, uma verdadeira radiografia da cidade, identifica uma complexa estrutura de atividades comerciais, industriais, culturais e sociais, que revelam já em 1873 um centro bastante desenvolvido. Quadro 2 apresenta o número de estabelecimentos em funcionamento naquele ano. Incluem-se as atividades industriais de bens de consumo pessoal, de materiais de construção, de mobiliário e de metalurgia e mecânica, transporte e alimentos; de serviços de consumo pessoal, de lazer, de comunicação e transporte. O setor do comércio incluía 127 estabelecimentos dos mais variáveis produtos. Embora algumas das atividades rela-

QUADRO 2 - Atividades Econômicas em Rio Claro, 1.873

	<u>Atividades</u>	<u>Nº de Estabelecimentos</u>
I.	<u>INDÚSTRIA/ARTESANATO</u>	
I.1	<u>Bens de Consumo Pessoal</u>	
	Alfaiate	14
	Chapeleiro	01
	Costureiro	10
	Modista	04
	Ourives	02
	Sapateiro	08
I.2	<u>Construção Civil</u>	
	Carpinteiro e mestre d'obras	33
	Pedreiro e mestre d'obras	15
	Vidraceiro	05
	Pintor	07
I.3	<u>Materiais de Construção</u>	
	Olarias	11
I.4	<u>Mobiliário</u>	
	Marceneiros	11
	Colchoeiros	04
	Entalhadores	02
	Empalhadores	06
I.5	<u>Metalurgia e Mecânica</u>	
	Fábrica de Máquinas	04
	Ferrovias	07
	Ferradores	05

(continuação Quadro 2)

	<u>Atividades</u>	<u>Nº de Estabelecimentos</u>
	Fundidores de ferro e bronze	04
	Funileiros	05
	Caldeireiros	
	Maquinistas	05
I.6	<u>Transporte</u>	
	Fábrica de trollys	03
	Seleiros	05
I.7	<u>Indústria de Alimentos</u>	
	Fábrica de licores	01
	Fábrica de vinagre	01
	Fábrica de cerveja	01
	Refinação de açúcar	01
I.8	<u>Outros</u>	
	Tanoeiro	02
	Fogueteiro	05
II.	<u>COMÉRCIO/SERVIÇOS</u>	
II.1	<u>Serviços de Consumo Pessoal</u>	
	Tintureiro	01
	Engomadeira	04
	Relojoeiro	01
	Cigarreira	04
	Barbeiro	02
II.2	<u>Serviços de Lazer</u>	
	Bilhares	01

(continuação Quadro 2)

	<u>Atividades</u>	<u>Nº de Estabelecimentos</u>
	Jogos de Bola	03
	Violeiros	02
	Hotéis	04
II.3	<u>Serviços de Comunicação/Transporte</u>	
	Alugadores de carros p/passeios e viagens	08
	Carroceiros e senhores de carroças	12
	Cocheiras	07
	Viação	06
	Tropeiros	04
	Próprios e camaradas	06
II.4	<u>Comércio de Gêneros Alimentícios</u>	
	Padaria	04
	Confeitaria	04
	Doceria	03
	Açougue	09
	Armazéns de Molhados, louças...	63
	Armazéns de depósito de gêneros da terra	08
	Depósito de açúcar	06
	Depósito de farinha de trigo	01
	Depósito de sal	09
II.5	<u>Comércio em Geral</u>	
	Lojas de fazendas	18
	Lojas de ferragens	08
	Depósito de calçados	05
	Depósito de máquinas de costura e gêneros americanos	04
	Depósito de correias p/máquinas	01
	Farmácias	03
	Depósito de chapéus	06

(continuação Quadro 2)

	<u>Atividades</u>	<u>Nº de Estabelecimentos</u>
	Depósito de madeira	02
	Depósito de solas e couros	04
	Depósito de zinco, ferro, cobre chumbo, estanho, ...	04
	Casas Importação, Exportação e Comissões	08
	Depósito de cal	04
II.6	<u>Saúde</u>	
	Casas de Saúde	03
II.7	<u>Outros</u>	
	Abridor	01
	Afinador de Piano	01
	Armadores de Gala e Funerais	03
TOTAL GERAL . . . . .		430 (1)

Obs.: (1) Essa soma representa o número de atividades sendo realizadas; conferindo as atividades por nome do artesão/proprietário para determinar o número de pessoas realizando múltiplas atividades, chegou-se a um total de 269 pessoas diferentes.

FONTE: Informações retiradas do Almanak de São João do Rio Claro para 1873, organizado por Thomaz Carlos Molina e publicado por José Maria Lisboa.

cionadas possam representar emprego somente para um artesão, um exame das categorias deixa evidente que muitas outras envolvem mais pessoas, minimamente um ajudante. Conferindo as atividades por nome de artesão ou proprietário para determinar o número de pessoas realizando múltiplas atividades, chega-se ao total de 269 pessoas diferentes. Considerando suas famílias, os empregados e suas famílias, uma estimativa conservadora seria uma população de 1.500 pessoas que vive de atividades claramente urbanas. Isto representa 10% da população do Município (15.000 ao primeiro recenseamento no ano anterior).

Um segundo elemento que permite enxergar o quão desenvolvido era o centro urbano de Rio Claro, é a estrutura da propriedade urbana. A cidade já tinha chegado, em 1873, a assistir uma especulação imobiliária razoável. Não era só o lugar de residência daqueles que serviam a economia cafeeira mas também um local de investimento, uma fonte de renda para uma parte considerável dos proprietários. Analisando a lista de proprietários, um por um, revela-se que dos 298 proprietários registrados nominalmente, 37% tiveram mais de uma propriedade (Ver Quadro 3). Embora não se conheçam estudos comparativos que apontem o momento do desenvolvimento urbano em que surge a terra urbana como fonte de rendas, esses dados seguramente indicam um centro que é mais que um aglomerado de serviços destinados à economia cafeeira.

Este quadro é reforçado com dados apresentados no Quadro 4, que mostram a ocupação do espaço urbano de Rio Claro, no período de 1827 a 1976. Já em 1870, seis anos antes da chegada da ferrovia, a área urbana delimitada e ocupada cobria quarenta e quatro quarteirões. O crescimento regular e substancial que caracteriza a cidade neste período, demonstra a importância da economia açucareira nos primórdios da urbanização Rioclarense. Antes da dominação do café e antes da entrada da ferrovia, havia uma estrutura urbana sedimentada.

Quanto à importância da ferrovia, é interessante observar que o mesmo ritmo de crescimento (já em torno de 1% ao ano) se mantém desde o núcleo inicial em 1827. O índice de crescimento do período 1871-81 é até ligeiramente inferior aos dos

QUADRO 3 - Propriedade urbano em Rio Claro, 1873.

Proprietários com 01 imóvel	188	63%
Proprietários com 02 imóveis	69	23%
Proprietários com 03 imóveis	30	10%
Proprietários com 04 imóveis	03	1%
Proprietários com 05 imóveis	03	1%
Proprietários com 06 imóveis	02	1%
Proprietários com 07 ou mais imóveis	03 (1)	1%
Total de Proprietários (2)	298	
Total de Propriedades (3)	568	

(1) - Incluído o Senador Vergueiro que havia vendido recentemente seis ou sete quarteirões onde foram erguidas mais de vinte casas.

(2) - Além dos 298 proprietários nomeados, são mais 90 "cujos nomes não se pôde obter", e um número desconhecido de "outros"

(3) - Incluídos os 90 sem especificação do proprietário.

FONTE: Almanak de São João do Rio Claro para 1873.

QUADRO 4 - Ocupação do espaço urbano de Rio Claro, 1827-1976

Período	Acrêscimo de quarteirões	Acrêscimo em Área (m <sup>2</sup> )	Total de quarteirões	Índice de Crescimento quarteirões/Ano	Índice de Crescimento Área m <sup>2</sup> /ano
1827 (núcleo inicial)	01	10.000	1	1	10.000
1828-1835	08	80.000	9	1,1	11.428
1836-1870	35	370.000	44	1	10.911
1871-1881	07	70.000	51	0,7	7.000
1882-1886	26	250.000	77	6,5	62.500
1887-1900	71	660.000	148	5,4	50.769
1901-1945	244	2.320.000	392	5,5	52.727
1946-1953	296	2.750.000	688	42,2	392.857
1954-1964	227	2.210.000	915	22,7	221.000
1965-1976	564	5.120.000	1479	51	465.555

períodos anteriores. A partir de 1882, até a década de 1940, o crescimento prossegue num outro patamar, de 5 a 6% ao ano. Isto é, não foi o período da chegada da ferrovia (década de 1870) que assistiu um surto de crescimento, mas a década seguinte, marcada pela extensão dos trilhos além de Rio Claro. De novo, vemos que não foi a condição de ponta de trilhos que fez crescer a cidade, como não foi a perda dessa condição que interrompeu o crescimento. Este fato sugere que não é pelo seu aspecto de transporte que as ferrovias contribuíram para a urbanização, mas principalmente pelos empregos criados e a infraestrutura da indústria, serviços e comércio gerada. É como sede, primeiro da Companhia Rio Claro (1882), e depois das oficinas da Paulista (1892), que o crescimento urbano atinge um ritmo acelerado. Finalmente, nota-se que a conhecida urbanização do país das últimas décadas também caracteriza Rio Claro, com uma significativa expansão da área ocupada. O que esses dados sugerem, em resumo, não são crises e/ou estagnação do crescimento de Rio Claro, mas uma evolução constante, cuja mudança de patamar indica não descontinuidade mas transformações na relação rural-urbana.

## V. RIO CLARO COMO CENTRO URBANO

A análise desenvolvida até este ponto permitiu a reformulação das interpretações comuns sobre o processo de urbanização no período cafeeiro e sobre o papel da expansão ferroviária sobre esse processo. Apesar da importância da mudança tecnológica que o transporte ferroviário representou, não é possível a ela atribuir um papel determinante nas transformações res

ponsáveis pela configuração da rede urbana. Certamente que o maior ou menor impacto da estrada de ferro irá depender de especificidades locais e regionais. Mas, seguramente, à sua chegada, já se encontravam em ação as forças que conduziram à consolidação da vida urbana no interior. Os dados arrolados a seguir reiteram convicções acima e sugerem a necessidade de aprofundamento da pesquisa na direção indicada.

A partir de meados da década de 1870, ocorreram várias concorrências para a iluminação da cidade por meio de lâmpadas a querosene. E meados da década seguinte foi contratada e em 1885 instalada, a iluminação elétrica pelo sistema de arco voltaico, sendo a segunda cidade do país e a primeira da província a possuir tal sistema. Em 1889 teve início uma série de mudanças no sistema e em 1900 a Central Elétrica de Rio Claro foi inaugurada. Posteriormente foi ampliada a sua rede, possibilitando o fornecimento de energia para Limeira, Araras, Leme, fazendas destas regiões e mais os povoados de Cordeiros e Pirassununga. Todos os sistemas de iluminação de Rio Claro estiveram nas mãos de firmas particulares.

Antes da instalação de um sistema de água em Rio Claro, a cidade foi abastecida por meio de poços e bicas. No início da década de 1880, foram abertas concorrências para a captação de água das cabeceiras e para o abastecimento de chafarizes. Em 1885 foi inaugurado o sistema de águas de Rio Claro. Ainda nesta época os domicílios não possuíam água encanada, o que veio a ocorrer em 1897 com o início das ligações domiciliares. O sistema de esgoto teve início em 1898 com o início da instalação de emissários e braços coletores. Três anos depois foi inaugurada a rede coletora de esgotos com a instalação do primeiro filtro. O sistema de águas e esgotos sempre esteve sob a responsabilidade de empresas particulares e somente em 1929 passou para o poder público. Nesta época o sistema contava com 3.300 ligações de água e 1700 ligações de esgoto.

No final do século XIX foi instalada a rede tele-

fônica da cidade com a implantação em 1895 da Cia. Telefônica Rio Clareense, de propriedade particular. Nove anos depois a província concedeu direitos, também a um particular, para que interligasse por telefones a cidade de Rio Claro com Araras, Limeira e Anápolis (hoje Analândia).

No que se refere a saúde, Rio Claro desenvolveu uma rede bastante extensa. Em 1863 foi designado um médico para cuidar da vacinação de varíola, que esteve presente no Município desde 1844 quando ocorreu o primeiro surto. Nas últimas décadas do século XIX o hospital para tratamento da varíola foi aberto e fechado algumas vezes, sempre em função do controle da epidemia.

Em 1872 Rio Claro possuía três casas de saúde, sendo estas mantidas pela Prefeitura e Irmandades. Em 1885 foi instalada a Sta. Casa de Misericórdia que na época era um dos hospitais da província. Em 1908 foi inaugurado o Hospital dos Lázaros que após mais de duas décadas de funcionamento foi fechado sendo seus pacientes transferidos para o de Pirapitingui.

Por possuir um clima considerado excelente, Rio Claro sempre atraiu muitos doentes a procura de repouso. Muitos foram os tuberculosos que para lá se transferiram, apesar da inexistência de um serviço específico de tratamentos pulmonares. No início do século XX foi inaugurada a Casa de Repouso com tratamentos de banhos e massagens, que em 1919 passou por uma reforma. Em 1917 foi criado o Sanatório de Rio Claro.

Os dados sobre a educação escolar em Rio Claro são bastante esparsos e confusos. No entanto nota-se que ao lado da criação de escolas públicas, um número expressivo de estabelecimentos particulares se desenvolveram.

A constituição de escolas em Rio Claro parece datar de meados da década de 1840 quando foram formadas duas escolas: uma particular e outra subvencionada pelo poder municipal, que se manteve até 1885. Uma rede tanto pública quanto privada

pelo que os dados coletados indicam, só se firmou a partir da década de 1870.

Na década de 1880 Rio Claro contou com cinco escolas particulares destacando-se entre elas o Colégio Americano e a Escola Alemã, embrião do atual Ginásio Koelle. Na rede privada foi muito marcante a presença de instituições protestantes. Apesar do número elevado de escolas, o Relatório da Instrução Pública do final do século XIX apontava para insuficiência de escolas para a população em idade escolar em Campinas, Rio Claro, São Carlos do Pinhal e Piracicaba.

Nos primeiros vinte anos deste século surgiram aproximadamente mais cinco escolas particulares. Entre elas estavam algumas que forneciam uma formação profissionalizante. Durante a década de vinte surgiram mais alguns colégios, merecendo destaque a Escola Normal de 1928, que teve papel importante na formação de futuros professores para toda a região. Durante quase trinta anos a Sociedade Italiana de Beneficência e o Círculo Operário de Rio Claro mantiveram cursos noturnos de alfabetização para os seus associados.

No campo cultural Rio Claro teve, após sua consolidação como cidade, uma atividade muito intensa, em grande parte fomentada pelos imigrantes estrangeiros.

Em 1864 foi inaugurado o teatro São João, de propriedade particular. Era o segundo da província, possuindo trinta e duas frisas, trinta e dois camarotes, quatrocentos lugares na platéia mais a galeria. O teatro São João era circuito obrigatório para as mais famosas companhias líricas nacionais e estrangeiras. Em 1888 passou a denominar-se Phenix após ter sido inteiramente reformado. Em 1901 passou neste teatro o primeiro filme exibido na cidade.

Muitas sociedades artísticas, recreativas, musicais e culturais se formaram e se desenvolveram durante a década

de 1870. Entre elas merecem destaque a orquestra de Rio Claro (1871); Philarmônica Rio Clarense (1879), que em 1882 importou dois pianos de cauda; e o Gabinete de Leitura com mais de quatro mil volumes, que em 1910 editou a "Revista do Gabinete". No final do século XIX e primeiras décadas deste, os clubes, grêmios, sociedade recreativas, grupos teatrais e dançantes se proliferaram em grande número. Entre os organizados por estrangeiros merecem destaque a Sociedade de Ajuda Mútua (1891)— hoje Sociedade Italiana do Brasil; Sociedade Dramática Dançante Umberto I (1901) e Clube Ginástico Rio Clarense. Nas primeiras décadas do século XX foram criadas duas escolas de desenho e uma de pintura, destacando-se aqui também a contribuição estrangeira.

O cinema se firmou em Rio Claro primeiramente com a inauguração de duas salas de projeção: Iris em 1905 com projetor manual e Bijou em 1910 com um projetor elétrico. Estes dois cinemas tiveram curta duração. Em 1914 foi inaugurado o Teatro de Variedades, também particular com trinta e duas frisas, com lugares na platéia e quinhentos nas gerais. A sua inauguração motivou a vinda de um maior número de companhias líricas para a cidade. Algum tempo depois, passou também a exhibir filmes. Em 1916 foi criado o cine Parques com frisas e platéia, e que acabou fechando em 1925.

A década de trinta assistiu a criação da Radio Club Rio Claro em 1933 e em 1938 do Cine Excelsior. Inicialmente apresentou peças teatrais mas em breve passou a ser exclusivamente cinema. A sua suntuosidade e imponência provocaram uma forte concorrência, levando o Teatro Phênix ao fechamento.

A intensa dinâmica da vida cultural de Rio Claro espelha-se também na grande quantidade de periódicos que surgiram no início da década de setenta e continuaram se proliferando durante mais de quarenta anos. Muitos foram os redatores e a maioria dos periódicos teve uma vida efêmera. De 1872 quando surgiu o primeiro periódico, "Echo do Povo", até meados da década de vinte, surgiram aproximadamente setenta periódicos.

## VI. CONCLUSÕES

A explicação do desenvolvimento urbano como uma sequência de crescimento incipiente mas reprimido pela falta de demanda das fazendas (boca de sertão), um surto de urbanização na fase de ponta de trilhos, e estagnação com a extensão dos trilhos (estação intermediária) e a perda de controle do hinterland não encontra apoio nesta análise. O quadro que emerge é de um desenvolvimento bastante diferenciado já antes da chegada dos trilhos, e mais contínuo no tempo. Se estagnou durante algum período, foi justamente o de "ponta de trilhos". A ferrovia teria chegado quando o café já estava bem estabelecido (e tinha gerado a riqueza que foi investida nela). Isto é, veio servir uma produção já instalada, e não gerou nenhuma grande extensão da produção, capaz de aumentar ou diferenciar ainda mais a estrutura urbana. Os dados sobre a produção cafeeira (Quadro 5) em Rio Claro mostram que o patamar alcançado na década de 1870 só foi superado no fim do século, chegando ao seu ponto máximo em 1901. (DEAN 1977:52). Se houve uma retração nesse período, com a mudança de fazendeiros para a Capital, foi mais do que compensado com a extensão dos trilhos além de Rio Claro. Longe de ter tirado o dinamismo da cidade, subtraindo dela o monopólio do acesso a uma grande região produtora de café, foi o fator que mais fez a cidade crescer.

Frente às taxas de crescimento demográfico do período, e à complexa vida urbana revelada no Almanak de 1873, é preciso relativizar o obstáculo à urbanização que a autosuficiência das fazendas representava. Seguramente falta mais pesquisa para identificar e dimensionar os consumidores da extensa gama de bens e serviços disponíveis à população Rioclarense em 1873. Mas não há como negar a complexa estrutura de indústria, comércio e serviços, a especulação imobiliária evidente, a vida cultural rica e diferenciada, o ritmo de crescimento da malha urbana, que mostram um centro urbano propriamente dito.

QUADRO 5 - Produção de café e cana em Rio Claro, 1822-1929  
(em toneladas)

A N O	C A F É	C A N A	A N O	C A F É	C A N A
1822	-	158	1897	9.300	-
1835	0,5	177	1898	9.815	-
1851	294	-	1899	11.378	-
1852	470	-	1900	10.503	-
1853	756	522	1901	14.824	-
1854	1.671	-	1903	9.071	-
1855	1.466	-	1905	13.172	-
1857/59 (média)	1.764	-	1907	14.642	-
1862	2.557	264	1909	12.356	-
1874	4.410	-	1911	8.940	-
1876	6.000	-	1913	9.135	-
1884	6.000	-	1915	10.785	-
1886	9.000	-	1917	10.980	-
1892	7.895	-	1919	8.070	-
1894	6.269	-	1929	4.050	-
1895	8.024	-			

FONTE: DEAN, 1977 (quadros 2.1 e 2.5)

Essa análise leva à indagação sobre o que diferencia Rio Claro das outras cidades que compõem a rede urbana do interior paulista. Vale lembrar que foi na Fazenda Ibicaba que se deu a primeira tentativa de substituição da mão-de-obra escrava pela livre. É possível que os imigrantes tenham mudado o perfil da demanda de bens e serviços, além de contribuir, com o abandono das fazendas por parte de alguns deles, à população urbana. Houve, ainda, uma certa parcela da população que veio especificamente servir os estrangeiros, como médicos, professores e religiosos, por exemplo.

O que é que isso nos ensina sobre urbanização e crescimento populacional? Em poucas palavras, que o motor do crescimento urbano é o mercado interno. Em última análise, está na economia cafeeira a origem desse crescimento: não como consumidor dos produtos urbanos, mas sim pelo efeito multiplicador de que era capaz.

NOTAS

- (1) - O presente trabalho é o produto de um amplo projeto de pesquisa em andamento no Núcleo de Estudos de População, sobre a Transição Demográfica em São Paulo, financiado pela Fundação SEADE, FINEP e CNPq.
  
- (2) - O período cafeeiro (1850-1930) representa o primeiro dos períodos estudados no projeto maior. Sobre este e outros períodos, ver OLIVEIRA (1985) e SYDENSTRICKER et al. (1985).

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Almanak de São João do Rio Claro para 1873

- 1981 Almanak de S. João do Rio Claro para 1873. Edição fac-similar, São Paulo: Convênio IMESP/DAESP.

DEAN, Warren

- 1972 "Condições do Mercado de Trabalho e Organização do Trabalho nas Plantações na Economia Cafeeira de São Paulo, 1885-1915, uma análise preliminar". Estudos Econômicos, 2(6):145-180.
- 1976 "A Pequena Propriedade dentro do Complexo Cafeeiro: Sitiantes no Município de Rio Claro, 1870-1920". Revista de História, 53(106):487-494.
- 1977 Rio Claro: Um Sistema Brasileiro de Grande Lavoura (1820-1920). São Paulo. Paz e Terra.

DEBES, Célio

- 1981 "O Surto Ferroviário Paulista: A Importância de Rio Claro". Revista do Arquivo Municipal. 44(194).

DINIZ, Diana M.F.L.

- 1973 Rio Claro e o Café - Desenvolvimento, Apogeu e Crise (1850-1900). Tese de Doutorado, FFCL de Rio Claro.

FONT, Maurício

- 1983 Planters and the State: The Pursuit of Hegemony in São Paulo, Brazil (1889-1930). Tese de Doutorado, Univ. de Michigan.

HALL, Michael M.

- 1969 The Origins of Mass Immigration in Brazil, 1871-1914.  
Tese de Doutorado, Columbia University

HOLLOWAY, Thomas H.

- 1984 Imigrantes para o Café. Rio de Janeiro: Paz e Terra

KELLER, Elza

- 1964 "Notícia Geográfica de Rio Claro". Pág. 56-71. In:  
Rio Claro 1964. Prefeitura de Rio Claro. Rio Claro.

OHTAKE, Maria Flora G.

- 1982 O Processo de Urbanização em São Paulo: Dois Momentos,  
Duas Faces. Dissertação de Mestrado, PUC-SP

Prefeitura Municipal de Rio Claro

- 1971 Sinopse Estatística 1971. Rio Claro: Prefeitura Municipal.

Rio Claro Sesquicentenária

- 1978 Rio Claro Sesquicentenária. Rio Claro. Museu Histórico e Pedagógico "Amador Bueno da Veiga".

SALLUM Jr., Brasílio

- 1982 Capitalismo e Cafeicultura: Oeste Paulista: 1888-1930  
São Paulo: Duas Cidades

SOAVE, Vera Lúcia de Oliveira

- 1983 "Transformações do Espaço Arquitetônico do Centro Histórico da Cidade de Rio Claro". Campinas:FAU/USP.

TROPPEMAIR, Helmut

- 1978 "Aspectos Geográficos". Pág. 75-87 In: Rio Claro Sesquicentenária. Rio Claro: Museu Histórico e Pedagógico "Amador Bueno da Veiga".

## COFFEE, RAILROADS AND POPULATION:

The process of urbanization in Rio Claro

Daniel J. Hogan

Maria Coleta F. A. de Oliveira

John Marion Sydenstricker Neto

The growth of the urban network of the Paulista Interior, which dates from the colonial period, experienced definitive take-off in the 19th century. Although the coffee economy has been identified as responsible for this urbanization, the mechanisms of the relationship continue to be the object of disagreement among scholars. As the birthplace of Brazilian industrialization, this region and its urbanization experience present us with the opportunity to reexamine both urbanization theory and the social, economic, and demographic transformations which marked Brazil at the end of the 19th and beginning of the 20th centuries.

On the one hand this growth and this network do not confirm some common generalizations about urbanization in the Third World. The growth of the city of São Paulo was never an impediment to urban growth in the Interior, and at the time of the first national census (1872). São Paulo and Campinas had similar populations. When the growth of São Paulo took on characteristics of "urban primacy", a widespread and differentiated urban network was already in place. The gigantic nature of São Paulo, even on an international scale, should not obscure the urbanization of the Interior over the last century.

On the other hand, this experience also fails to

Both proceeded simultaneously, and the fact that urbanization emerged from the coffee economy did not mean an urban profile marked only by financial and commercial services generated by this product.

This urbanization, then, has its own special interest and importance. Whether from the point of view of urbanization theory, or of understanding the role of the city in the economic and demographic transformations of São Paulo in the 19th century, it is necessary to reconstruct this history. Demographic analysis of urbanization, however, is characteristically carried out at a level of aggregation which nearly always reveals a continuous process, of greater or lesser velocity, coincident or not with the evolution of other social and economic processes, but almost always registering increases in percent urban. This "naturalization" of the process does not permit us to discern and evaluate the influence of the diverse forces which contribute to urban growth. In the case of the Paulista Interior, for example, the cities are seen as consequences of coffee and railways. The interpretation tends to be mechanic, in part a consequence of an historical tradition basically concerned with the sugar and coffee economies, which regarded cities as residual categories.

When we turn our attention to cities in the coffee period, then, we find a series of obstacles. The lack of data, an historiographic tradition concerned with agriculture, and a mechanistic explanatory model which incorrectly identifies the roots of urban growth: all these factors recommend the case study as a research strategy. The choice of Rio Claro is due to its importance as a coffee producer (third in the Province of São Paulo in 1886) and as rail center, and to its having been the object of several previous studies. With a series of monographs as starting point, we hoped to comb them to reconstruct the urbanization process. To this material we have added the city almanacs, especially that of 1873, which contain much data on urban life.

The present paper, then, is an attempt to understand better urban growth of the coffee period. Within the limits of a

case study, we propose to rethink the mechanisms by which coffee, railroads, and the city are related. We first present a brief history of the evolution of the urban nucleus of Rio Claro; we call into question an explanatory model which attributes to the railroad the role of engine of urbanization; we analyze several data sources (especially the Almanak of 1873); and we present an explanation which redefines the timing of urban growth and sees the internal market as responsible for this growth.

The explanation of Rio Claro's development as a sequence of incipient growth, repressed by lack of demand from the fazendas ("boca de sertão" - frontier settlements); a spurt of urbanization during the phase when the city was the last stop on the railway ("ponta de trilhos"); and stagnation with extension of rail lines and loss of control over the hinterland, does not find support in this analysis. The picture which emerges is of a differentiated development before the arrival of the railway, and more continuous in time. If there was a period of stagnation, it was precisely that of "ponta de trilhos". The railroad arrived when coffee was already well established (and had produced the wealth which built it). That is, it served an already established economy, and did not generate any considerable expansion of production, capable of increasing or further differentiating urban structure. The data on Rio Claro coffee production (Table 5) show that the levels reached in the 1870s were only surpassed at the end of the century, reaching their high point in 1901. If there was a regression in this period, with fazendeiros moving to São Paulo, it was more than compensated for by the extension of the rail line beyond Rio Claro. Far from having withdrawn the source of the city's dynamism, eliminating its monopoly over access to a large coffee producing region, it was the factor which most contributed to the city's growth.

Demographic growth rates in this period and the complex urban life revealed by the Almanak of 1873, lead us to see the thesis of self-sufficiency of fazendas as obstacle to urbanization, in a different perspective. Without doubt, further research is required to identify and assess the importance of the consumers of goods and services available to residents

of Rio Claro in 1873. But the complex structure of industry, commerce, and services, the unmistakable speculation in real estate, a rich and diverse cultural life, and the growth rhythm of the network of streets, all of which reveal a genuine urban center, cannot be denied.

This analysis raises the question of what differentiates Rio Claro from the other cities which constitute the urban network of the Paulista Interior. It is worth remembering that it was this region (on the Ibicaba fazenda) which witnessed the first experiments involving the substitution of slave with free labor. Is it possible that immigrants changed the demand profile of goods and services, besides contributing to the urban population, as some abandoned life on the coffee fazendas. There was, in addition, a certain part of the population which came specifically to serve the foreigners, such as doctors, teachers, and ecclesiastics.

What does this teach us about urbanization and population growth? Briefly, that the engine of urban growth is the internal market. In the last analysis, the origin of this growth is in the coffee economy: not as consumer of urban products, but through the multiplying effect of which it was capable.