

café, imigrantes e empresas no nordeste de são paulo (ribeirão preto, 1890-1930)*

coffee, immigrants and enterprises in the northeast of são paulo (ribeirão preto, 1880-1930)

André Luiz Lanza**

Programa de Pós-Graduação Interunidades em Integração da América Latina (PROLAM), Universidade de São Paulo, São Paulo, São Paulo, Brasil

Maria Lúcia Lamounier***

Departamento de Economia, Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade de Ribeirão Preto, Universidade de São Paulo, Ribeirão Preto, São Paulo, Brasil

RESUMO

O trabalho examina as relações entre a expansão cafeeira e o crescimento das atividades industriais na região de Ribeirão Preto, São Paulo, entre 1890 e 1930. O cultivo do café foi introduzido no município na década de 1870, e em 1920 o município era o segundo maior produtor do estado. A cultura cafeeira atraiu extensa população, nacional e imigrante, provocando modificações no cenário urbano, dinamizando os setores de comércio e serviços e contribuindo para o aumento da demanda por produtos manufaturados. O texto está dividido em três seções. A primeira analisa a contribuição da

ABSTRACT

This paper examines the relations between the coffee expansion of industrial activities in the region of Ribeirão Preto, São Paulo, between 1890 and 1930. The coffee growth was introduced in the region on the decade of 1870 and in 1920 the municipality was the second greatest producer in the state. The coffee culture ample population, national and immigrant, provoking modifications in the urban scenery, giving dynamism to the commerce and service sectors, contributing to the increase on the demand for manufactured products. The text is divided in three sections. The first analyzes the contribution

* O presente artigo é uma versão modificada de trabalho apresentado no Tercer Congreso Latinoamericano de Historia Económica, de 23 a 27 de outubro de 2012, Bariloche, Argentina. Somos gratos aos pareceristas anônimos pelos comentários e sugestões para o presente artigo.

Submetido: 18 de setembro de 2013; aceito: 15 de junho de 2014.

** Aluno de mestrado e bolsista da CAPES – Demanda Social no Programa de Pós-Graduação Interunidades em Integração da América Latina (PROLAM), Universidade de São Paulo. *E-mail*: alanza@fearp.usp.br.

*** Professora associada do Departamento de Economia, Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade de Ribeirão Preto (FEA-RP), Universidade de São Paulo. *E-mail*: lucialamounier@fearp.usp.br.

expansão cafeeira, da rede ferroviária e da imigração para o crescimento da população e das atividades urbanas em Ribeirão Preto. A segunda seção examina a evolução das atividades industriais no município no período. A terceira seção analisa os principais ramos industriais e a atuação dos empresários locais.

Palavras-chave: Café. Imigração. Industrialização. Empresários. Ribeirão Preto.

of coffee expansion, railway net and immigration to the growth of population and urban activities in Ribeirão Preto. The second section examines the evolution of industrial activities in the municipality at the period. The third section analyzes the main industrial branches and the action of local entrepreneurs.

Keywords: Coffee. Immigration. Industrialization. Businessmen. Ribeirão Preto.

Introdução

O artigo examina o crescimento das atividades industriais no município de Ribeirão Preto, São Paulo, no período entre 1890 e 1930, destacando o papel significativo da expansão cafeeira e dos imigrantes no processo de industrialização do município.

A expansão cafeeira na região de Ribeirão Preto teve início a partir da década de 1870. A divulgação da excelência dos solos virgens de terra-roxa e a chegada dos trilhos da estrada de ferro da Companhia Mogiana em Ribeirão Preto, em 1883, atraíram diversos grupos de população, brasileira e estrangeira, em busca de trabalho e de terras para a lucrativa cultura do café e outros negócios. Pelos trilhos da Mogiana, escoava-se a produção cafeeira até o Porto de Santos, que dali era exportado para as mais diversas partes do mundo; pelos mesmos trilhos chegavam os imigrantes europeus vindos para o trabalho nas lavouras de café. Os imigrantes, incrementando a população do município, impulsionaram diversos setores de comércio e serviços e transformaram o cenário urbano. Com seus hábitos culturais e alimentares, passaram a demandar produtos que até então eram escassos ou não eram produzidos localmente. Como muitos imigrantes vinham de seus países com conhecimentos técnicos, isso lhes permitia aventurarem-se no meio urbano-industrial, fabricando e atendendo às demandas de seus compatriotas.

O debate sobre a gênese e a expansão da indústria no Brasil é longo e complexo. O núcleo principal da controvérsia, que envolve as questões “se foi a crise das exportações que propiciou o crescimento da indústria” ou “se foi a expansão das exportações que garantiu condições propícias

para o desenvolvimento industrial”, tem sido ampliado, procurando incorporar questões relacionadas às condições que propiciaram o desenvolvimento do capitalismo no Brasil e ao papel do Estado¹. Afinal, como observa Saes, o processo de industrialização “se traduz em relações complexas entre indústria, exportações e economia mundial que, em determinados momentos, passam por mudanças qualitativas fundamentais” (Saes, 1989, p. 36).

De um modo geral, e em meio às diversas interpretações, a bibliografia sobre as origens e o crescimento das atividades industriais no Brasil, na virada do século XIX para o XX, continua conferindo destaque às relações entre a economia agroexportadora, especialmente a cafeeira, e a imigração². Como observa Lewis (1991) a estabilidade política, a inserção na economia mundial, a modernização dos meios de transporte e comunicação, a entrada de capital estrangeiro e o aumento populacional por meio da imigração produziram um contexto social, jurídico e institucional que contribuiu para a expansão das manufaturas destinadas ao mercado interno. Paralelamente, a expansão do setor exportador de produtos primários, aliada à expansão do mercado de trabalho livre, contribuiu direta ou indiretamente para orientar o fluxo migratório para o país, especialmente para São Paulo. Nas províncias em que se fixaram, os imigrantes influenciaram o crescimento populacional, o aumento da massa salarial, o desenvolvimento do mercado interno, dinamizando os setores de comércio e serviços e o aumento da demanda por produtos manufaturados (Lewis, 1991, p. 235-236, 245).

¹ Como representante da vertente “industrialização induzida pela expansão das exportações”, ver, por exemplo, Dean (1971); para a vertente “teoria dos choques adversos”, ver Furtado (2007), Fishlow (1972) e Tavares (1973); sobre o desenvolvimento do capitalismo no Brasil e seu papel na industrialização, ver Mello (1975), Tavares (1974), Cano (1977) e Silva (1981); sobre a política industrialista do Estado, ver Versiani e Versiani (1977). Para uma revisão das interpretações, ver Saes (1989) e Suzigan (2000, cap. 1).

² Além de Dean, autores como Silva (1981), Suzigan (2000), Truzzi (2007) também relacionam a imigração e a agroexportação com as origens da indústria em São Paulo. Para autores que fazem a mesma associação para outras regiões do país, ver, por exemplo, para o caso de Minas Gerais, Giroletti (1988), Oliveira (1991), Pires (1993), Paula (2001). Para autores que destacam graus diferentes de associação entre o café e indústria, ver, para o caso de Minas Gerais, Lima (1977), e para Casa Branca em São Paulo, Fontanari (2011).

O artigo pretende contribuir para a discussão, examinando uma experiência regional de industrialização e procurando os nexos com os dois fatores, com a economia cafeeira e com a imigração. O período focalizado, 1890-1930, compreende os anos marcados pela rápida expansão cafeeira na região, pela chegada da ferrovia e dos imigrantes, pelo aumento da população; todos esses fenômenos apontam para relações importantes com possíveis transformações das atividades industriais. Em 1920, Ribeirão Preto alcançava o segundo lugar na produção cafeeira do estado de São Paulo e era um grande polo de atração de imigrantes na região da Mogiana. Segundo Camargo (1981, p. 126-127), entre 1901 e 1940, a região de Ribeirão Preto, Cravinhos, Sertãozinho e Pontal recebeu 95.687 imigrantes, grande parte (61%) entre 1901 e 1920; a chegada de estrangeiros e migrantes nacionais no mesmo período contribuiu para um aumento de cerca de 72% da população da zona da Mogiana. A expansão da estrada de ferro da Companhia Mogiana provocava uma grande valorização das terras e abria novas perspectivas de negócios para aqueles que desejavam investir os capitais amealhados na atividade agroexportadora.

O texto está dividido em três seções, além desta Introdução e de uma Conclusão. A primeira seção analisa a contribuição da expansão cafeeira, da rede ferroviária e da imigração para o crescimento da população e das atividades urbanas em Ribeirão Preto. A segunda seção examina a evolução das atividades industriais no município no período. A terceira seção analisa os principais ramos industriais e a atuação dos empresários locais.

Para o exame do processo de diversificação das atividades industriais em Ribeirão Preto e dos setores que se destacaram ao longo do período, utilizamos, além de textos da bibliografia relevante, um conjunto de fontes documentais que inclui o *Anuario Commercial do Estado de São Paulo*, de 1904, o *Almanach Illustrado de Ribeirão Preto*, para o ano de 1913, e as *Estatísticas industriais do estado de São Paulo*, de 1928, 1929 e 1930, todos localizados fisicamente no Arquivo Histórico de Ribeirão Preto. Também foram consultadas as *Estatísticas históricas do Brasil: séries econômicas, demográficas e sociais de 1500 a 1988* e o quinto volume, relativo à indústria, do *Recenseamento do Brasil de 1920* na Biblioteca Digital do IBGE.

1. O café e os imigrantes em Ribeirão Preto

Segundo Bacellar e Brioschi, a região da Mogiana teve sua ocupação pioneira marcada pela “antiga trilha do Anhanguera – o caminho e posterior Estrada de Goiás ou dos Goyazes”; localizada no Nordeste Paulista, a área se estendia, “a Oeste, desde a linha formada pelos rios Mojiguaçu e Pardo, depois de sua confluência, até as divisas com o Estado de Minas Gerais” (Bacellar; Brioschi, 1999, p. 17).

Até meados do século XIX, a produção cafeeira da zona da Mogiana era insignificante. Só a partir da década de 1870, ocorreu um crescimento da produção cafeeira na região, devido ao aumento do consumo e aos preços internacionais favoráveis. A alta fertilidade do solo e a excelência das terras para o cultivo do café, amplamente divulgadas na imprensa paulista, bem como o contínuo crescimento das linhas férreas que ligavam as zonas produtoras ao Porto de Santos permitiram a rápida expansão cafeeira na região. Em 1886, a zona da Mogiana apresentava uma produção de café da ordem de 2.262.599 arrobas (21,81% da produção da província), o que a colocava em terceiro lugar entre as zonas produtoras da província. Em 1892, os maiores centros produtores de café se localizavam na Alta Mogiana, sendo representados pelos seguintes municípios: Ribeirão Preto, São Simão, Santa Rita do Passa Quatro, Franca, Ituverava, Jardinópolis, Batatais, Cravinhos, Nuporanga e Ser-tãozinho (Moraes, 1980, p. 18-25; Bacellar; Brioschi, 1999, p. 124-127).

De acordo com Lamounier e Colistete (2011, p. 7), a região formada por esses municípios, e incluindo Cajuru, Santo Antônio d’Alegria, Patrocínio do Sapucaí e Igarapava (antiga Santa Rita do Paraíso), correspondia, em 1905, a 20,1% da produção cafeeira e 9,3% da população do estado de São Paulo (em 1907).

A região manteve-se em posição de destaque até as safras de 1914/1915 a 1919/1920. Pires (1994, p. 22) afirma que a Mogiana, segundo o censo de 1920, sozinha produzia mais de um terço do café colhido no estado de São Paulo. Após essa data, a Alta Mogiana passou a perder posição no estado, e problemas climáticos, assim como o enfraquecimento do solo, levaram a uma diminuição da produtividade entre 1924/1925 e 1929/1930 (Bacellar; Brioschi, 1999, p. 127).

Depois de passar em Casa Branca (1878) e em São Simão (1882), a estrada de ferro atingiu Ribeirão Preto em 1883. A Mogiana foi a “pri-

meira artéria de penetração e possibilitou desenvolvimento rápido” da produção cafeeira na região de Ribeirão Preto, “assentando os trilhos em uma zona ainda mal povoada, mas já conhecida e balizada desde a época Colonial” (Monbeig, 1984, p. 174-175). Ao implantar seus trilhos, a Mogiana permitiu a integração dos cafezais dispersos ao mercado e, ao mesmo tempo, facilitou a comunicação, o desenvolvimento do comércio e de serviços para atender a população que ali se instalava³ (Lamounier, 2010, p. 25; Bacellar; Brioschi, 1999, p. 121-123).

Tabela 1 – Indicadores de crescimento econômico do estado de São Paulo: ferrovias, café e população (1870-1930)

ANO	MALHA FERROVIÁRIA EM KM	PÉS DE CAFÉ	POPULAÇÃO DO ESTADO SÃO PAULO
1870	139	60.462.000	830.000
1880	1.212	69.540.000	1.107.000
1890	2.425	106.300.000	1.384.753
1900	3.373	220.000.000	2.282.279
1910	4.825	696.701.545	3.142.875
1920	6.616	826.644.755	4.628.720
1930	7.099	1.188.058.354	7.160.705

Fontes: Gifun (1972, p. 46); Saes (1996, p. 177-196); Brasil, Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio (1916, p. 252-260); Brasil, Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas (1898, p. 5, 129); IBGE (1986, p. 5-8).

Em 1874, a “Capital do Café”, como era chamada Ribeirão Preto, contava com uma população de 5.552 pessoas; em 1886, esse total passou para 10.420. Em 1900, o município já contava com 59.195 habi-

³ Cano vê nas estradas de ferro um dos componentes de maior importância na expansão da economia cafeeira e também do desenvolvimento industrial: “as ferrovias requerem um grande aparato em termos de construção e reparos mecânicos, é fácil compreender sua importância, nos primórdios da nossa industrialização, quando instalaram importantes oficinas de reparo, construção e montagem, promovendo, inclusive, treinamento e habilitação de mão de obra” (Cano, 1977, p. 33). De acordo com Lamounier, “em São Paulo, as ferrovias claramente aparecem como tendo favorecido as transformações gerais, que incluem a grande expansão cafeeira, o influxo maciço de imigrantes, a industrialização, a urbanização e a difusão das relações de mercado” (Lamounier, 2008, p. 28-29).

tantes; em 1920, era de 68.838. Na Alta Mogiana, em 1874, a população compunha-se de 45.829 habitantes. Em 1886, habitavam a região 63.229 pessoas. Menos de 15 anos depois, a população da Alta Mogiana apresentou um crescimento de mais de 290%, chegando a 186.165 habitantes em 1900; em 1920, a população praticamente dobrara, alcançando a cifra de 355.171. O município de Ribeirão Preto contava com 12,1% da população da Alta Mogiana em 1874, 16,5% em 1890 e mais de 30% em 1900, quando passou a ser o mais populoso da região. Em 1920, a participação declinou para 19,3% do total, mas Ribeirão Preto continuava a ser o município mais populoso da Alta Mogiana (Bacellar; Brioschi, 1999, p. 153; Santos, 2003, p. 5; Pinto, 2002, p. 3-5).

A expansão cafeeira na região coincide com o encaminhamento do processo de extinção gradual da escravidão, iniciado em 1871 com a aprovação da Lei do Ventre Livre e concluído em 1888 com a abolição definitiva da escravidão no país. Paralelamente, os governos do Império e da província examinavam fontes alternativas de mão de obra e promoviam políticas de incentivo à imigração. A partir de meados da década de 1880, os fazendeiros de café paulistas, com o auxílio do governo provincial, implantaram com êxito um esquema de importação e transporte de imigrantes que estabeleceu um fluxo contínuo de trabalhadores estrangeiros, em sua maioria de italianos, até aproximadamente 1920⁴.

Segundo Gifun, adicionalmente ao pagamento da passagem, o estado de São Paulo e o governo imperial começaram a “construir centros de recepção durante os anos de 1880 para prover ao imigrante uma estadia durante os vários dias entre o desembarque e sua colocação no interior” (Gifun, 1972, p. 70-71). Esse fato também foi registrado na revista *O Imigrante*, da Secretaria da Agricultura de São Paulo, publicada em quatro idiomas distintos e que tinha como objetivo “orientar (o imigrante), de um modo sincero e imparcial, tudo que diz respeito [...] ao meio agrícola, financeiro e econômico” (*O Imigrante*, 1908, p. 1):

O governo do Estado, de acordo com a lei N. 1045-C, concede especiaes favores a todo o passageiro de 3ª classe que desembarcar no porto de Santos e que, sendo agricultor, artista ou jornalista, queira se estabelecer nesse Estado. Os favores consistem em transporte gratuito em estrada de ferro,

⁴ Sobre a política de imigração para São Paulo, ver, entre outros, Hall (1979), Holloway (1984), Vangelista (1991).

para os ditos passageiros, suas famílias e bagagens, desde o porto até a Hospedaria do Governo na Capital, de onde então serão enviados, sempre com transporte gratuito, à estação mais próxima do seu destino no Estado [...]. Além do alojamento e alimentação gratuita, fornecidos durante seis dias, será dispensada assistência medica, bem como remédios e dietas, gratuitamente aos imigrantes que necessitarem. (*O Imigrante*, 1908, p. 3)

Os incentivos para a vinda de estrangeiros para São Paulo tiveram êxito e cerca de 60% dos quase 4 milhões de imigrantes que entraram no Brasil, entre 1884 e 1933, se dirigiram para aquele estado. Na última década de século XIX, mais especificamente entre 1893 e 1900, entraram em São Paulo 401.626 imigrantes (Versiani, 2002, p. 206; Bacellar; Brioschi, 1999, p 129).

Muitos imigrantes que chegaram a São Paulo nas décadas de 1880 e 1890 foram encaminhados para trabalhar nas fazendas de café da zona da Mogiana. Entre 1898 e 1902, mais de um terço dos imigrantes distribuídos entre as fazendas de café de São Paulo se concentrou em apenas cinco municípios, sendo Ribeirão Preto o que exercia maior atração, tendo recebido 14.293 imigrantes, seguido por São Simão, São Carlos do Pinhal, Araraquara e Jaú (Monbeig, 1984, p. 172). Na primeira década do século XX, chegaram à província 298.590 estrangeiros; na segunda década, 384.433, e, entre 1921 e 1928, foram 425.916. O Censo de 1920 mostra que cerca de um quinto a um terço da população das cidades paulistas era estrangeira (Bacellar; Brioschi, 1999, p. 129, 141-147).

Camargo (1981), em seu estudo sobre a população do estado de São Paulo, mostra dados sobre a população para a região da Mogiana e para Ribeirão Preto. A zona da Mogiana, entre 1901 e 1940, recebeu mais de 20% de todos os imigrantes do estado, 274.115 imigrantes. O conjunto Ribeirão Preto, Cravinhos, Sertãozinho, Pontal recebeu 95.687 imigrantes nesse período, dos quais 61% entre 1901 e 1920. O autor destaca a influência dos imigrantes na composição do quadro de trabalhadores da região: 72,3% dos trabalhadores eram estrangeiros e migrantes nacionais entre 1901 e 1940 (Camargo, 1981, p. 126-127)⁵. No ano

⁵ O autor faz a divisão regional do estado de São Paulo, com propósitos acadêmicos, em grandes regiões designadas pelo nome da estrada de ferro nelas existente. Feito isso, o autor estabelece unidades territoriais estatísticas formadas por blocos de municípios, visando manter a estabilidade dessas unidades. Isso se justifica pelo fato

de 1920, Ribeirão Preto, Cravinhos, Sertãozinho, Pontal constituíram os maiores núcleos de população estrangeira da zona da Mogiana, abrigando juntos mais de 37 mil estrangeiros, sendo mais da metade deles de origem italiana (Camargo, 1981, p. 136).

Em 1886, os estrangeiros em Ribeirão Preto constituíam 7,3% do total de habitantes, sendo o grupo composto por apenas 761 pessoas. Desse total, 46,2% eram austríacos, 20,7% eram italianos e 18,4%, portugueses. Em 1902, os estrangeiros passaram a compor 62% da população, totalizando 33.119 imigrantes. Essa população imigrante era representada por 83,7% de italianos, 7,9% de portugueses e 5,1% de espanhóis, as três nacionalidades mais representativas (Santos, 2006, p. 1-5).

Pode-se dizer que o primeiro surto de crescimento populacional na região de Ribeirão Preto ocorreu fundamentalmente devido à rápida expansão do cultivo de café e à chegada da estrada de ferro. O segundo surto de crescimento, expressivo e rápido, deriva justamente do início da imigração subsidiada pelo governo provincial após 1886, levando a um crescimento da ordem de 13,2% ao ano na cidade, enquanto, para o mesmo período, a província apresentou um crescimento de 4,5%, e a região da Alta Mogiana, 7,04% (Santos, 2006, p. 1; Silva, 2004, p. 259). O afluxo massivo de imigrantes para a região provocou grandes mudanças no espaço urbano e rural.

A relação entre o desenvolvimento da produção cafeeira, o crescimento da população, principalmente a chegada dos imigrantes e o incremento das atividades urbanas é observada por vários autores. Moraes (1980), por exemplo, argumenta que a urbanização em Ribeirão Preto ocorreu em decorrência dos imigrantes. A autora argumenta as mesmas razões que outros autores utilizaram para explicar a urbanização:

A mão de obra empregada na fazenda tinha necessidades de consumo e esta nova exigência transformou a estrutura comercial existente. Surgiram novos estabelecimentos com a finalidade de abastecer com gêneros alimentícios, vestuários, instrumentos de trabalho, etc. esta nova classe consumidora. Por outro lado, a cidade atuou como polo de atração para muitas

de novos municípios no período terem surgidos por meio de desmembramentos, anexações ou desanexações. Por isso, para a região da Mogiana, o autor condensou os municípios em 20 blocos, sendo o de Ribeirão Preto composto por Ribeirão Preto, Cravinhos, Sertãozinho e Pontal (Camargo, 1981, p. 27-35).

e influência e compravam tais máquinas e peças em grandes quantidades, estocando o excedente, e assim conseguindo descontos. Com isso, podiam aumentar o custo dos seus produtos finais sem aumentar os custos das matérias-primas (Dean, 1971, p. 31)⁷.

Dean (1971) também afirma que os imigrantes que fizeram parte do empresariado industrial em São Paulo, no começo do século, diferiam dos outros imigrantes vindos ao Brasil. Os imigrantes que se engajavam em atividades industriais eram naturais do meio urbano em sua terra natal, chegando ao Brasil já com alguma instrução técnica e/ou experiência no comércio e na manufatura. Possuíam também alguma forma de reserva de capital, seja trazido da Europa em espécie ou em mercadorias, ou a proposta de instalar uma filial de alguma empresa no Brasil. Outros imigrantes vinham contratados como técnicos ou administradores para o trabalho nos estabelecimentos industriais dos fazendeiros. “Em geral os burgueses imigrantes chegavam a São Paulo com recursos que os colocavam muito à frente dos demais e praticamente estabeleceram uma estrutura de classe pré-fabricada” (Dean, 1971, p. 59)⁸.

O papel dos imigrantes importadores também é discutido por Versiani e Versiani (1977, p. 124-125) em seu estudo sobre o processo de

⁷ Dean (1971, p. 37) cita alguns dos maiores e principais empresários industriais do começo do século XX em São Paulo, imigrantes que trabalhavam no ramo da importação de produtos manufaturados, como Francisco Matarazzo, irmãos Jafet, Pereira Ignacio, Rodolfo Crespi, Ernesto Diederichsen, Egydio Gambá, irmão Puglisi Carbone, Klabin e Weiszflog.

⁸ Silva (1981, p. 94-97) concorda com a opinião de Dean, afirmando que os imigrantes importadores formavam parte de uma classe social com condições para se tornarem industriais. O autor conclui que quem constitui a burguesia industrial nascente são “os burgueses imigrantes importadores enriquecidos no comércio, mesmo que outros grupos, como burguesia cafeeira ou investidores estrangeiros, também tenham sua parcela de responsabilidade” (Silva, 1981, p. 97). Segundo o autor, “graças às suas origens sociais, o burguês imigrante encontra facilmente um lugar no grande comércio. Ele torna-se representante de firmas e marcas estrangeiras e se encarrega da distribuição de produtos importados pelo interior do país” (Silva, 1981, p. 95). De acordo com Cano, “os próprios fazendeiros investiam seus lucros em indústrias diretamente, e indiretamente quando seus lucros transitavam pelo sistema bancário (ou eram investidos na própria constituição de bancos) ou por outra forma qualquer de intermediação financeira e de capital. Não se quer com isso afirmar que apenas os fazendeiros promoveram a implantação de indústrias. *As evidências históricas demonstram que também comerciantes, bancos, imigrantes, importadores e outros agentes do complexo cafeeiro fundaram ou adquiriram empresas industriais*” (Cano, 1977, p. 132, grifo nosso).

industrialização antes de 1930, através da análise da indústria têxtil. Os autores assumem a ideia de que parte dos importadores tenderia a diversificar seus investimentos como forma de se precaverem contra as baixas no setor cafeeiro e no câmbio. Essa diversificação surgiria na forma de investimento na manufatura local: “uma vez que passassem a produtores dos artigos que importavam, poderiam ganhar como produtores o que deixavam de ganhar como importadores, nas épocas de encarecimento das importações” (Versiani;Versiani, 1977, p. 126). Os importadores, durante os períodos de facilidade das importações, importariam também maquinário necessário para suas próprias manufaturas, evitando as perdas nas épocas desfavoráveis às importações.

Suzigan cita a participação dos imigrantes na instalação de estabelecimentos industriais, entre o final do século XIX e começo do XX, em diversos ramos da indústria, como o têxtil (Fábrica Mooca, instalada em 1897 por Regoli, Crespi & Companhia – imigrantes italianos – e Fábrica Mariângela, instalada em 1904 por F.Matarazzo, também imigrante italiano); a refinação de açúcar (Companhia União dos Refinadores, estabelecida em São Paulo, em 1910, por dois imigrantes italianos, os irmãos Puglisi Carbone); e os imigrantes alemães na fabricação de cerveja, tanto em pequenas manufaturas quanto nos grandes estabelecimentos (Suzigan, 2000, p. 153, 225, 229).

Mais recentemente, Marson (2012), analisando as origens dos empresários da indústria de máquinas e equipamentos no estado de São Paulo, entre 1900 e 1920, afirma que, em 1891, a relação entre comércio exterior e empresas de máquinas em São Paulo se acentua. Muitas das casas importadoras dos imigrantes comerciantes, além da importação de maquinário, passam a produzir máquinas e equipamentos localmente, visando atender à necessidade de assistência técnica aos bens que eles mesmos importavam⁹. Segundo o autor, em 1891 as empresas já haviam

⁹ Marson (2012, p. 509) também chama a atenção para outros imigrantes, vindos com conhecimento técnico, que fundaram estabelecimentos industriais sem ligação com as casas importadoras ou com ligação direta com a agricultura cafeeira. Essas manufaturas surgiram com máquinas e implementos que atendiam outros setores, como o de alimentos, beneficiamentos de outros produtos primários, como arroz, mandioca e algodão, indústria têxtil e outras de bens de consumo, na sua maioria localizadas na cidade de São Paulo. Mas Marson também afirma que o setor cafeeiro participou no surgimento e desenvolvimento dessas manufaturas, na medida em que dinamizou a economia e impulsionou a demanda por novos produtos industrializados.

ultrapassado o estágio de “meros reparadores de máquinas importadas”. Muitas já apareciam em anúncios de jornais como “fabricantes e importadores”, principalmente de máquinas agrícolas (Marson, 2012, p. 501).

Além do papel de importadores, os imigrantes também prestaram o papel de mão de obra no meio urbano. Parte dos estrangeiros já possuía algum conhecimento técnico ou experiência em atividades industriais e migrava para o Brasil diretamente para o mercado de trabalho no meio urbano ou então, após um breve período nas lavouras, migravam para as cidades em buscas de melhores oportunidades de trabalho¹⁰. Como destacam vários autores, a presença dos imigrantes como mão de obra e dos profissionais técnicos europeus foram de grande valia para as primeiras fábricas instaladas no estado¹¹. Os imigrantes com melhor capacidade e qualificação passavam a compor também o quadro de industriais e de operários qualificados do estado (Suzigan, 2000, p. 89-90).

2. O crescimento das atividades comerciais e industriais

Nos primeiros anos da República, Ribeirão Preto mostrou um ritmo de crescimento e dinamismo urbano, comprovados pelo desenvolvimento de diversas atividades urbanas, comerciais e industriais¹².

¹⁰ Na visão de Versiani, “a intensa entrada de imigrantes, a partir do final do século passado, teve efeito de grande importância no mercado de trabalho do setor industrial, pela melhoria qualitativa que trouxe à oferta de trabalho para essa atividade. Isso foi especialmente verdadeiro no Estado de São Paulo, destino principal do fluxo migratório. A supremacia industrial paulista, que se forma a partir da segunda década deste século [XX], foi certamente muito influenciada, nesse período, por tal fator” (Versiani, 2002, p. 201).

¹¹ Além de Dean, diversos autores chamam a atenção para o fato dos imigrantes terem um nível de instrução maior que o dos brasileiros. Sobre isso, ver Prado Jr. (1945, p. 197), Versiani (1993, p. 87), Suzigan (2000, p. 89-90). Versiani (2002, p. 206-208) destaca que os estrangeiros que tinham um maior nível de educação e qualificação profissional, em comparação com a mão de obra local, possuíam conhecimentos técnicos e experiência na indústria, se beneficiaram do processo migratório em São Paulo, ocupando funções especializadas em fábricas têxteis em São Paulo.

¹² Landes (2005, p. 312) divide as indústrias em duas classes: as que transformam e as que montam. A primeira incluiria indústrias têxteis e químicas, a metalurgia, a fabricação de vidro, o refino de petróleo, o processamento industrial de alimentos (“característica mais marcante é a transformação de determinado conjunto de matérias-primas em outra forma”); a segunda abrange a construção mecânica e a

Em apenas 10 anos, o número de estabelecimentos comerciais passou de 228, em 1890, para 914, em 1900, um aumento de 4 vezes. Em 1890, a indústria era responsável por 8% do total de estabelecimentos, um percentual muito tímido. Os estabelecimentos industriais compunham-se então de 15 olarias e 12 fábricas de cerveja (Marcondes; Garavazo, 2004, p. 211-212)¹³.

Segundo Silva, o comprometimento dos comerciantes e industriais foi determinante para o processo de desenvolvimento local, desde o começo caracterizado pelo esforço para a constituição de uma “associação [entre eles] de expressão nacional já nos primeiros anos do século XX” (Silva, 2004, p. 258). A fundação da Associação Comercial em 1904 já mostra que o setor de serviços e as atividades industriais iam ganhando expressividade econômica na cidade e que a classe empresarial local demandava a representação de seus interesses.

Pelo *Annuario Commercial do Estado de São Paulo*, de 1904, pode-se observar que o setor mais dinâmico da economia da cidade de Ribeirão Preto era o comércio: encontram-se para aquele ano 181 armazéns de secos e molhados. Apareciam também 42 estabelecimentos dedicados a ramos industriais. Aparecem listados sob o nome de “Officinas diversas” 9 ferreiros e ferradores, 3 fundições, 8 funileiros e caldeireiros (dentre eles, Domingos Inechi, que figura como industrial no *Almanach Illustrado de Ribeirão Preto*, de 1913), 3 mecânicos, 3 serralheiros e 2 serrarias a vapor. Entre os mecânicos já aparece oficina mecânica e de fundição de “Bianchi & Irmãos”, que permanece em atividade nas *Estatísticas*, de 1928 a 1930.

O *Annuario* lista os industriais e seus negócios em 1904 e podemos ver, pelos seus sobrenomes, como, por exemplo, Tazzo, Tedeschi, Marelli, Facchi, Bianchi, Inechi, Bertoldi, Pacci, entre outros, que está presente um número expressivo de imigrantes. Podemos observar que 28 dos 45 industriais que figuram na listagem do *Annuario* possuem sobrenome italiano e atuavam em diversos ramos; entre as “Officinas diversas” mencionadas acima, 18 dos 28 sobrenomes são estrangeiros, a maior parte

engenharia, a fabricação de roupas, calçados, as indústrias de construção (característica mais marcante é a montagem).

¹³ Enquanto Marcondes e Garavazo (2004) examinam a relevância do setor comercial diante do industrial em Ribeirão Preto, o trabalho aqui apresentado focaliza apenas o setor industrial.

de origem italiana. Isso mostra que os imigrantes marcavam presença no setor industrial na cidade, logo no início do século XX.

Os ramos da indústria existentes em 1904 incluíam marcenaria, composto por três fábricas de cadeiras; indústria de cerveja, com quatro fábricas; bebidas, com duas fábricas de gasosas e licores; ramo de alimentos, representado por seis fábricas de massas; ramo de máquinas agrícolas com quatro pequenas fábricas para beneficiamento de café e fubá. Encontram-se ainda representados cinco fábricas de sabão, sete de calçados, um curtume a vapor (artigos de couro), três oficinas mecânicas para construção e reparação de veículos, três representantes do ramo de serralheria e duas serrarias a vapor¹⁴.

A análise do *Almanach Illustrado de Ribeirão Preto* para o ano de 1913 indica que, em menos de dez anos (entre 1904 e 1913), o setor industrial se expandiu muito, havendo outros tipos de indústrias que apontam para o desenvolvimento e crescimento econômico e social da cidade de Ribeirão Preto¹⁵. Procurando organizar as informações por ramos, vemos que em 1913 a indústria em Ribeirão Preto está composta pelos seguintes ramos: marcenaria, com uma fábrica de baús, duas fábricas de cadeira, uma de objetos de vime e uma de peneiras; indústria de cerveja, representada por três fábricas, e entre estas já se encontra a Companhia *Antarctica* Paulista, que tem grande expressão no setor cervejeiro do país e seguirá assim nas décadas seguintes; ramo de bebidas, com uma empresa; alimentos, com três fábricas de massas, uma de confeitos e uma de doces; sabão, com três fábricas; ramo de calçados, cinco fábricas; ramo de artigos de couro, com um curtume; construção e reparação de veículos, composto por três fábricas de carroças; serrarias com três representantes; máquinas agrícolas, representado pelas fábricas de moinhos de café e pelas empresas de máquinas para beneficiar café e arroz – devemos ressaltar que estas se encontram ligadas à indústria metalmeccânica, que inclui outros ramos que serão analisados logo mais; couros e peles,

¹⁴ Ressaltamos que os últimos três ramos, no *Annuario Commercial de São Paulo* para 1904, figuram como “Officinas diversas”, e não como “Indústrias”, mas eles aparecem listados como “Indústrias” nas estatísticas que servirão como base para a análise seguinte.

¹⁵ Temos que levar em conta também o fato de que os dados provêm de duas fontes distintas e que pode haver diferenças na classificação das empresas, como notado no *Annuario Commercial* para o ano de 1904.

ramo representado pelo Curtume de Stefani & Carvalho; ramo de fogos, composto por duas fábricas; cigarros, com duas fábricas; e por fim duas fábricas de instrumentos musicais representando esse ramo.

Observamos que no *Almanach*, de 1913, aparecem alguns nomes de industriais e de estabelecimentos industriais que voltarão a figurar nos anos subsequentes, revelando a consolidação de alguns ramos e a permanência das empresas criadas. É o caso do ramo de cervejas, com as empresas Companhia Antártica Paulista, Silvano Malerba e Livi & Bertoldi, e o caso do empresário Antônio Diederichsen, imigrante alemão que possuía investimentos em diversos ramos e aparece também no ramo de serraria, em 1913.

Na década de 1920, o setor industrial em Ribeirão Preto já se apresenta bem mais desenvolvido e diversificado¹⁶. Isso se revela no número de empresas e no volume de capital investido. Por exemplo, a empresa Companhia Electro-Metallurgica Brasileira do engenheiro Flávio de Mendonça Uchoa, uma das maiores da cidade em 1928. A indústria dedicava-se à fabricação de ferro e aço fundido, laminado, forjado, estampado, possuía um capital investido de 6.000:000\$000 (seis mil contos de réis) e empregava 100 operários. Outra empresa que se destacava naquele ano era a Companhia Cervejaria Paulista, com um capital de 3.000:000\$000 (três mil contos de réis) e com 205 operários trabalhando na produção de cerveja de baixa fermentação, gasosas e guaraná.

Além de mais numerosas, atuando em diversos ramos, com maior capacidade de produção e com maior capital investido, a permanência de algumas empresas ao longo do tempo revela, além da solidez, a consolidação dos negócios. As três fábricas de cerveja listadas em 1913 continuaram existindo em 1928 com algumas mudanças: Quarto Bertoldi aparece como único industrial e, além de cerveja, também passou a produzir licores, gasosas e xaropes sob o nome de Cervejaria Borgarelli; a Destilaria Malerba passou a ser propriedade de Silvano Malerba & Cia; e a Companhia Antártica Paulista passou a produzir gasosas e guaraná além de cerveja. Antônio Diederichsen, que em 1913 aparece

¹⁶ Os dados para os anos de 1928, 1929 e 1930 foram coletados da *Estatística industrial do estado de São Paulo*, por apresentar detalhes para cada empresa, tais como capital social, número de operários e descrição dos bens fabricados, diferindo dos dados do *Anuario Commercial* e do *Almanach Illustrado*, que apresentam apenas uma relação geral dos nomes das firmas e dos ramos.

no ramo de serrarias, passou então para o ramo de máquinas agrícolas, com um capital investido de 330:000\$000 (trezentos e trinta contos de réis) e empregando 79 operários. Nesse mesmo ramo de máquinas agrícolas, vemos Adolpho Bianchi, com uma indústria de rodas d'água para engenhos de cana com um capital mais modesto, de 40:000\$000 (quarenta contos de réis) e 30 operários.

O ano de 1929 apresenta uma grande evolução em relação a 1928, com o surgimento de novas empresas em todos os ramos industriais. Continuamos a notar a grande quantidade de sobrenomes imigrantes na composição dos industriais, principalmente italianos e alemães. Podemos citar como exemplo os industriais alemães, Antônio Diederichsen e João Emschermann; e italianos, Adolpho Bianchi, Torquato Rizzi, Paschoal Innechi e os Irmãos Vecchi, entre outros.

No ano de 1929, a Companhia Electro-Metarllurgica Brasileira ainda era a maior indústria de Ribeirão Preto, seguida pela Companhia Cervejaria Paulista. No setor de bebidas, no ano de 1929, estão incluídas fábricas de licores, vinagres, xaropes e vinho de frutas. Vários industriais passaram a diversificar seus investimentos. Paschoal Innechi continuava no ramo de móveis de ferro, em que em 1928 aparecia com um capital de 154:000\$000 (cento e cinquenta e quatro contos de réis) e empregando 10 operários; mas, agora, também no de massas, com um capital total de 300:000\$000 (trezentos contos de réis); desse total, metade estava investido no ramo de móveis de ferro e metade na fabricação de massas. Antônio Diederichsen ampliou e diversificou seus investimentos. No ano anterior, Diederichsen aparecia apenas no ramo de “máquinas para lavoura e indústria”, com 300:000\$000 (trezentos contos de réis) de capital e 79 funcionários. Em 1929, apresenta-se no ramo de “máquinas para lavoura e indústria” e no ramo de serrarias, com um capital total de 600:000\$000 (seiscentos contos de réis) e 123 operários no total. Os Irmãos Vecchi expandiram seus negócios para além de oficinas mecânicas, investindo em olarias e fábrica de sabão.

A Companhia Agrícola Fazenda Dumont também ampliou os seus interesses. Em 1929, tinha negócios no setor de oficinas mecânicas para reparação de automóveis e na produção de sabão, com um capital total de 90:000\$000 (noventa contos de réis) e 20 operários em seus serviços.

Em nossa opinião, o setor de oficinas mecânicas é o de maior importância, pois sinaliza que a economia está se desenvolvendo. O que se

pode inferir também, baseado nas análises anteriores sobre Ribeirão Preto, é que a economia urbana começou a ganhar força.

Suzigan (2000, p. 35) observa que a crise do final da década de 1920 paralisou o acúmulo de capital do setor agroexportador, transferindo essa função para outros setores da economia. Silva (2004, p. 265) chamou a atenção para o mesmo tema, observando que, com a quebra da Bolsa de Nova York e as crises nas exportações, uma boa parte da mão de obra das lavouras cafeeiras passou a migrar para Ribeirão Preto, buscando possibilidades de emprego nos setores tipicamente urbanos, tais como comércio e prestação de serviços. A autora também afirma que a rede urbana já formada e o capital que vinha sendo acumulado graças ao auge do café forneceram condições para que a economia entrasse em transição, passando a atender às necessidades do mercado interno e industrial.

Marcondes e Garavazo (2004, p. 216-217) afirmam que, durante a década de 1920, mudanças ocorreram na economia brasileira. O governo passou a participar mais ativamente na indústria e em Ribeirão Preto, essa mudança começara com o declínio da produção cafeeira, ocorrendo desde a forte geadada de 1918 e se acelerando com a crise de 1929. Esse declínio levou a um aumento da produção interna e, no meio urbano ribeirão-pretano, pode-se notar um aumento dos estabelecimentos comerciais em 1927 da ordem de 46,4% em comparação com 1918.

A *Estatística industrial do estado de São Paulo* para 1930 mostra que alguns industriais diversificaram seus investimentos. Notamos também que a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro apareceu no ramo de construção e reparo de veículos. Podemos ver também a inclusão da Empresa de Força e Luz de Ribeirão Preto nas estatísticas, passando a ser a empresa de maior valor nesse ano, com um capital de 10.000:000\$000 (dez mil contos de réis), empregando 129 operários, também de propriedade do fazendeiro e engenheiro Flávio de Mendonça Uchoa. Os Irmãos Vecchi aumentaram seus investimentos e diversificaram suas atividades com participação em vários ramos: construção e reparação de veículos, fábrica de ladrilho e olaria e produção de sabão.

3. Os principais ramos industriais

Analisaremos aqui a evolução de alguns ramos industriais com maior representatividade em Ribeirão Preto, em relação ao estado de São Paulo e ao resto do país.

Em 1986, o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) publicou, em três volumes, as *Séries Estatísticas Retrospectivas*, compilando diversos dados quantitativos de séries históricas do Brasil. Nessas séries, entre outros, constam os dados dos Inquéritos Industriais de 1907 e 1912 e os dados do Censo de 1920. Os autores das *Séries* chamaram a atenção para diversos problemas, ao se compararem os resultados daqueles censos: “nem sempre foi fácil aos agentes recenseadores adotarem a mesma norma para inclusão ou exclusão de certas empresas no arrolamento censitário” (IBGE, 1990, p. 368). Há discrepância em relação à mão de obra listada no censo industrial daquela para a do censo demográfico de 1920; o levantamento demográfico indicava 980 mil pessoas envolvidas na manufatura, enquanto no censo industrial esse total era de apenas 350 mil. Tal diferença devia-se à classificação do que era manufatura: o censo demográfico incluía nesse total os alfaiates e costureiras. Outros problemas de comparação ocorrem devido à mudança de conceituação, modificações na estrutura de produção etc. (IBGE, 1990, p. 368-369). No entanto, ainda que com limitações, tais dados são importantes para verificarmos o crescimento dos ramos industriais e comparar os dados para o Brasil, São Paulo e Ribeirão Preto.

Os dados do IBGE nos informam que, para os três períodos, 1907, 1912 e 1920, a maior indústria no Brasil é a indústria têxtil, apresentando crescimento constante tanto no número de fábricas quanto no número de pessoal empregado e quanto ao valor do capital investido. O setor alimentício também aparece nos três censos, ainda que sob diferentes classificações (ou com os dados em separado para as indústrias que o compõe). Ainda que isso dificulte a comparação no decorrer do tempo, é possível notá-lo em clara expansão. O Inquérito de 1907 classifica como indústria alimentar as indústrias de massas, de manteigas e queijos e a de bebidas, listadas em separado; já em 1912 a indústria alimentícia aparece composta pelos ramos de manufaturas de conservas, bebidas e vinagres; no Censo de 1920, encontramos 24 manufaturas que

compunham as “indústrias de alimentação”¹⁷. Ao compararmos os dados para 1907 e 1912 sobre o ramo de bebidas e o de cerveja, notamos que estes se expandiram, tendo evoluído no Inquérito de 1912, e, vendo que essas manufaturas estavam listadas sob a classificação de “indústrias de alimentação”, observamos que também no Censo de 1920 houve aumento¹⁸. O de calçados só aparece listado em separado no Inquérito de 1907 (IBGE, 1990, p. 366-387). No Censo de 1920, esse ramo encontra-se incluído com as indústrias de vestuário e toucador (Brasil, Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio, 1927, p. 484). Tomando estes como os maiores ramos do período, vamos detalhar um pouco mais os correspondentes para Ribeirão Preto, destacados nos dados colhidos para o município.

Inicialmente, merece destaque o setor calçadista. Este foi um dos primeiros da economia industrial do país a se desenvolver. Até a década de 1860, era composto por uma enorme quantidade de pequenas oficinas com trabalho totalmente manual. Foi a partir de 1870 que as máquinas de costura, então introduzidas no país por meio de importa-

¹⁷ De acordo com o Censo de 1920, as manufaturas listadas como “Indústrias de alimentação” eram as seguintes: beneficiamento do arroz; beneficiamento do café; beneficiamento do mate; moagem de cereais e fabricação de farinha de mandioca, trigo e polvilho; fabricação de massas alimentícias; fabricação de biscoitos; torrefacção e moagem de café; fabricação de chocolate; refinação de açúcar; fabricação de conservas de frutas e de legumes, de doces, balas e confeitos; fabricação de conservas de carne e de peixe; fabricação de charque; fabricação de banha; beneficiamento da banha; fabricação de manteiga; beneficiamento da manteiga; fabricação de queijo, de leite condensado e congelamento de leite; fabricação de vinagre, de massa de tomates e outros condimentos; fabricação de cerveja; fabricação de bebidas alcoólicas e xaropes; fabricação de vinhos e licores; destilarias de álcool e aguardente; fabricação de cigarros, charutos e outros preparados de fumo; congelamento de carne, que juntas totalizavam 3.969 estabelecimentos industriais recenseados (Censo de 1920, v. 5, p. 475-483).

¹⁸ O Inquérito Industrial de 1912 arrola 1.526 manufaturas no ramo de bebidas. São listadas as seguintes manufaturas: cervejas, bebidas alcoólicas e gasosas, xaropes, licores, vinhos e águas minerais artificiais; o inquérito não mostra o número de empresas para cada ramo (IBGE, 1990, p. 383). Podemos comparar, separadamente, o crescimento das manufaturas de cerveja entre 1907 e 1920. No primeiro inquérito, foram listadas 186 fábricas de cervejas, aumentando para 214 em 1920. Agrupando os ramos restantes listados, temos: bebidas alcoólicas e gasosas (146), xaropes e licores (8), vinho (104) totalizam juntas 258 manufaturas em 1907; bebidas alcoólicas e xaropes (234), vinhos e licores (183) totalizam 372 manufaturas (se incluirmos as destilarias de álcool e aguardente (308) listadas em 1920, temos um total de 680 manufaturas de bebidas diversas) (IBGE, 1990, p. 383-385; Censo de 1920, v. 5, p. 480-482).

ções ocorridas com concessões governamentais, passaram a fazer parte da indústria calçadista. Ainda que a indústria doméstica estivesse se expandindo, ela não tinha condições de concorrer com os sapatos importados, já que na década de 1880 o preço desse produto, com a crise nos países industrializados e a utilização de melhores máquinas para sua produção, estava caindo. Enquanto isso, o produto brasileiro dependia muito das matérias-primas estrangeiras. Nessa mesma década, a proteção tarifária à indústria de calçados aumentou e, na década seguinte, a desvalorização do mil-réis contribuiu para a proteção do ramo (Suzigan, 2000, p. 186-189).

Ao final do século XIX, a indústria calçadista, antes concentrada na cidade do Rio de Janeiro, se espalha para outras localidades. O estado de São Paulo, à época, possuía 3 fábricas, que juntas produziam 270 mil pares de sapatos anuais. Porém, o que ainda predominava no estado eram fábricas menores, com processo de fabricação manual e mão de obra imigrante; os operários italianos muitas vezes forneciam também a matéria-prima. Na primeira década do século XX, o ramo de calçados ganhou força com a instalação em São Paulo, em 1904, da que viria a ser “uma das maiores produtoras e retalhistas de calçados do país”: a Companhia de Calçados Clark, subsidiária da empresa britânica Clark Company, equipada com maquinário americano e empregando operários especializados americanos e ingleses para a área de administração técnica, e imigrantes italianos para a área de produção, com capacidade para produção de até mil pares de sapatos por dia (Suzigan, 2000 p. 189-191).

Segundo Suzigan (2000), no período de 1907 a 1913, o desenvolvimento desse setor aprofundou-se após o plano de defesa do café, que criou condições para aumentar as importações. Em 1910, das 37 fábricas no país que produziam mais de 100 pares de sapatos por dia, 13 delas encontravam-se em São Paulo e todas estas movidas a energia elétrica. A maior delas, a Clark, localizava-se em São Paulo. Suzigan (2000, p. 193-198) observa ainda que, entre 1912 e 1913, a indústria calçadista já estava totalmente instalada no país, e nas regiões cafeeiras o crescimento da demanda por calçados estava relacionado com o aumento do mercado consumidor e o aumento da renda interna.

Barbosa (2003, p. 129-132), observando a origem dos empresários que compunham a indústria calçadista de Franca, no final dos anos 1920 e começo dos 1930, destaca que esses industriais eram ex-trabalhadores

do couro e do calçado, tendo atuado anteriormente como artesãos ou trabalhadores manuais, operários ou sapateiros autônomos¹⁹. O autor cita como exemplo Miguel Sábio de Mello, fundador do grupo Samello/Misame, filho de imigrantes espanhóis e trabalhador rural até 1922, quando se muda para a cidade de Franca, para trabalhar como ajudante em uma sapataria de consertos e em fábricas locais até começar sua própria oficina de consertos em 1926. O autor observa a participação de imigrantes e filhos de imigrantes que vieram para o trabalho nas fazendas cafeeiras e posteriormente se dirigiram para o meio urbano, onde começaram a trabalhar em oficinas e empresas calçadistas antes de começarem seus próprios negócios. Em outro estudo, também sobre o ramo calçadista de Franca, Barbosa (2006, p. 42) aponta o imigrante italiano como fator decisivo na evolução da indústria do calçado naquela cidade. Segundo o autor, “das principais empresas que marcaram a consolidação da cidade como um polo calçadista importante, quase todas foram iniciadas por italianos ou filhos de italianos” (Barbosa, 2006, p. 42). Os imigrantes vinham para o trabalho nas lavouras e, após se transferirem para o meio urbano, acumulavam recursos para a consolidação de empreendimentos industriais, iniciados com modestos capitais e se consolidando nas décadas seguintes. O mesmo pode se supor para Ribeirão Preto, onde grande parte dos industriais listados no ramo de calçados era de origem imigrante.

Em 1904, o *Anuario Commercial de São Paulo* apresenta, para Ribeirão Preto, 7 fábricas de sapatos, todas movidas a eletricidade, e 1 curtume a vapor. Desses 8 empresários, por seus sobrenomes vemos que 6 são claramente estrangeiros: Matranguolo, Drienna, Mignon, Galvani, Adenuci e Luparoni & Estephani. Não dispomos de dados sobre capital nem número de trabalhadores, mas podemos supor que eram pequenas

¹⁹ Essa visão encontra uma interpretação diferente na visão de Tosi (1998). O autor, em sua tese de doutorado sobre a formação da indústria de calçados em Franca, entre 1860 e 1945, observa que, apesar de haver proprietários de empresas calçadistas que teriam anteriormente trabalhado como operários no setor, a ascensão a industrial do setor não teria sido muito comum. Segundo Tosi, havia empresários do couro e dos calçados que não tiveram suas origens em meio aos operários, mas, nas palavras do autor, “eram negociantes, homens profundamente envolvidos com o mercado, que conseguiram ver as oportunidades, os limites e as possibilidades de obterem lucro fazendo o que sabiam, pois todos eles estavam de uma forma ou de outra envolvidos com a cadeia produtiva do couro e do calçado” (Tosi, 1998, p. 243).

oficinas, provavelmente com produção artesanal, como no restante do estado à época. Como nem os industriais nem as oficinas aparecem nos dados de 1913, supomos que não se mantiveram no mercado por muito tempo. No ano de 1913, o *Almanach Ilustrado de Ribeirão Preto* nos mostra 5 empresas no ramo de calçados, outra vez com a maioria dos empresários com sobrenome italiano: Ambrosio, Chiurco e Pocio. Vemos listado outra vez, nesse ano, a existência de 1 curtume em Ribeirão Preto, que provavelmente deveria fornecer couro para as fábricas de sapatos. Na década de 1920, a produção cresceu ainda mais com a expansão das exportações cafeeiras e conseqüente aumento da renda interna. No fim da década, a indústria já estava em plena capacidade e com possibilidade de atender ao mercado consumidor (Suzigan, 2000 p. 199-200). Nas *Estatísticas industriais de São Paulo* para 1928, constam 2 manufaturas em Ribeirão Preto com um capital total investido de 810:000\$000 (oitocentos e dez contos de réis) e empregando 19 operários; para 1929, 2 manufaturas computavam um capital total de 38:500\$000 (trinta e oito contos e quinhentos réis) e 31 operários empregados. Para 1930, vemos que existia 1 fábrica de couro, que, dentre outros produtos, produzia solas, possivelmente para a indústria calçadista, e 4 fábricas de sapatos com um capital total de cerca de 29:000\$000 (vinte e nove contos de réis) e empregando 32 operários.

A indústria alimentícia é outro setor que possui alguns ramos importantes na cidade: o de moagem de trigo e o da fabricação de massas alimentícias. A moagem do trigo para a produção de farinha foi uma das primeiras indústrias manufatureiras do país. O consumo desse produto era mais comum no litoral do país, já que no interior o costume era utilizar a farinha de milho e de mandioca. Com o desenvolvimento de um sistema de moagem mais eficiente na Europa e nos EUA, o consumo foi mais estimulado e cresceu com a chegada dos imigrantes. O hábito alimentar destes, principalmente dos italianos, acostumados a consumir massas e pães, levou ao desenvolvimento do ramo. Segundo Suzigan (2000), o ramo sofria com a concorrência externa e dependia totalmente das importações para funcionar. Após 1895 o ramo melhorou, ganhando mais proteção do governo e, em princípios do século XX, obteve mais investimentos de imigrantes italianos. Foi quando surgiram novos empreendimentos, como Moinho Matarazzo, Moinho Santista e Grandes Moinhos Gamba, além dos já existentes Rio Flour

Mills e Moinho Fluminense. Em 1903, com exceção do Grandes Moinhos Gamba, os outros quatro mais a Companhia de Moinho Rio-Grandense eram responsáveis por 50,9% do total de farinha consumida, subindo para quase 57,5% em 1909, e entre 1910-1913 a produção expandiu-se com o surgimento de novos pequenos moinhos, atendendo 64% do consumo (Suzigan, 2000, p. 200-206).

Observamos que, para Ribeirão Preto, logo em 1904 o *Anuario Commercial* mostra que existiam quatro indústrias de “Café e fubá”. Inicialmente, apareceram dúvidas se essas indústrias eram ou do ramo de beneficiamento desses produtos primários ou se estavam relacionadas à produção de máquinas, isto é, moinhos de café e de fubá. Mas a análise do *Almanach Illustrado de Ribeirão Preto* para 1913 revela que se tratava da produção de máquinas para moagem, pois notamos que Antônio Gomes Duarte, previamente listado como um dos industriais de “Café e fubá” em 1904, apareceu como proprietário de indústria classificada como “Moinhos de café”. Ainda para esse ano, vemos que existem quatro indústrias de moinhos de café e três de máquinas para beneficiar café e arroz.

Observamos também que, em 1904, existiam em Ribeirão Preto 6 fábricas de massas, todas, sem exceção, de empresários com sobrenome italiano (Pacci, Mareli, Somma, Pizanelli e Facchi); indício da difusão dos hábitos alimentares dos imigrantes estrangeiros e influência que exerciam sobre seus investimentos em moinhos para fabricação de matéria-prima para as massas. Já em 1913 houve uma diminuição no número de fábricas de massas, figurando apenas 3 naquele ano. Podemos pensar também que essas fábricas eram fábricas pequenas voltadas para o mercado da região, já que as listadas em 1904 não se repetem em 1913 e estas tampouco em 1928. Outro dado apontado por Suzigan (2000, p. 207-211) é que a Primeira Guerra Mundial levou a uma escassez de trigo, devido à alta dos preços e à diminuição na sua importação, o que reduziu muito a produção de farinha nos anos de 1917-1918. Por isso, a década de 1920 experimentou grande expansão nesse ramo, com o surgimento de novos moinhos e a recuperação dos investimentos. Nas *Estatísticas industriais do estado de São Paulo* para 1930, o ramo de massas alimentícias em Ribeirão Preto aparece com 3 fábricas com um capital total de 320:000\$000 (trezentos e vinte contos de réis) e empregando 80 funcionários.

A indústria de cerveja também era relevante em Ribeirão Preto. As indústrias cervejeiras foram as primeiras a aparecerem nos relatos industriais da cidade. Já em 1890 havia 12 fábricas da bebida. Suzigan (2000, p. 228) afirma que o setor cervejeiro, logo no começo do século passado, possuía grande representatividade dentro das indústrias, com o terceiro lugar em capital investido e o quinto em valor da produção. A produção de cerveja era um processo simples, que requeria baixo investimento e pouca mão de obra e por isso teve um grande número de fábricas pequenas operando quase artesanalmente no país.

Isso talvez explique o número relativamente grande dessas fábricas em Ribeirão Preto, na última década do século XIX. Nos dados para 1904, encontramos seis fábricas da bebida. Nessa mesma época surgiram as grandes fábricas de cerveja, contando com os imigrantes industriais, nesse caso principalmente os alemães. No decorrer da década de 1880, surgiram as cervejarias Brahma, esta localizada no Rio de Janeiro, Bavária e a Companhia Antartica Paulista, ambas localizadas em São Paulo, e esta última teve grande participação na indústria ribeirão-pretana (Suzigan, 2000, p. 229-230). Segundo Suzigan (2000), a maioria das cervejarias listadas no Inquérito de 1907 era pequena e de produção manual, e podemos supor que isso se aplica também às existentes em Ribeirão Preto, em 1890 e 1904. Havia na cidade uma das três maiores fábricas do país, a Companhia Antartica Paulista, que, com a Brahma, dominava o mercado cervejeiro nacional (Suzigan, 2000, p. 235)²⁰.

A Companhia Antartica foi fundada em 1888, no Bairro da Água Branca, em São Paulo, e se tornou sociedade anônima em 1891, com um capital total de 3 mil contos de réis, quando foi comprada por dois empresários imigrantes naturalizados brasileiros, Antônio Zerenner, alemão, e Adam Ditrík von Büllow, dinamarquês. Os dois acionistas mencionados também possuíam a casa de importação Zerenner, Büllow e Cia, com filiais em São Paulo e Santos, que no final do século XIX atuava importando cervejas alemãs de boa qualidade. As casas de impor-

²⁰ Agradecemos os comentários da professora Teresa Cristina de Novaes Marques, destacando que a Antartica foi criada com o propósito de ser um frigorífico e se tornou uma indústria cervejeira, quando a crise cambial inviabilizou o negócio, e observando também que os demais produtores da bebida se distinguiram da Antartica por adotarem o sistema de produção de alta fermentação, enquanto a Antartica produzia uma cerveja de baixa fermentação.

tação alemãs detinham quase que o controle absoluto da importação da cerveja vendida no país. Em 1891, por meio do Bank für Deutschland, adquiriram a Antarctica e importaram a maquinaria necessária para a produção de uma cerveja de alta qualidade (Semenechin, 2001, p. 34).

Zerenner e Büllow são exemplos de importadores industriais mencionados por Dean (1971). A cervejaria Antarctica produzia uma cerveja leve, que foi bem-aceita pelos consumidores, levando-a a expandir sua produção. Em 1893, com a depreciação cambial, a companhia passou por dificuldades financeiras, já que tinha dívidas em moedas estrangeira e custos com o maquinário alemão importado. Como a firma de Zerenner e Büllow possuía crédito com a Antarctica, durante as dificuldades financeiras este foi transformado em ações. Ao final da década de 1890, a companhia já se recuperava, possuindo então um capital de 3.500:000\$000 (três mil e quinhentos contos de réis), empregando 300 operários e com produção de 42 mil litros de cerveja por dia. Em 1904 a companhia comprou a Bavária, expandiu e diversificou a produção para refrigerantes e água. Em 1911 expandiu a fábrica para o interior do estado, começando então a construção de uma filial em Ribeirão Preto, com o objetivo de atingir o mercado consumidor da região do Nordeste Paulista e de Minas Gerais. Faria cita uma edição da *Brazil Magazine* de 1911, em que, além da exaltação à cidade de Ribeirão Preto, a Companhia Antarctica Paulista também é mencionada:

O commercio tem um desenvolvimento completo e supre a vida social em todas as exigencias do viver moderno. Estabelecimentos bancários importantes, fazem quotidianamente grandes movimentos de dinheiro [...]. Ao lado da cidade e junto da estação da estrada de ferro, um bello e novo edificio chama a attenção dos viajantes. É a fábrica de cerveja da Antarctica Paulista, a poderosa brasseria de São-Paulo que não satisfeita com os dous estabelecimentos modelos que possui na capital, acaba de abrir esta importante succursal em Ribeirão-Preto. (Faria, 2006, p. 49)

Com a proteção dada pelo governo por meio do aumento das tarifas sobre a importação de cerveja e com a depreciação cambial, o setor pôde crescer rapidamente e, ao final do século XIX, o consumo interno já era abastecido pelas cervejarias brasileiras. Durante a Primeira Guerra Mundial, a produção diminuiu e os preços se elevaram, já que a

importação da matéria-prima foi prejudicada; mas após esse período o ramo voltou a crescer (Suzigan, 2000, p. 230–237).

Outro setor que teve grande representatividade na economia industrial de Ribeirão Preto foi o setor metalmeccânico, responsável pela produção de implementos agrícolas e ferramentas. Em 1880, havia 34 indústrias metalmeccânicas e fundições no Rio de Janeiro, onde apenas as maiores indústrias, 15 no total, faziam uso de energia elétrica. Em São Paulo, o setor se desenvolveu apenas depois de 1870, com o avanço da economia agroexportadora na província, com o surgimento das fábricas de máquinas de beneficiamento de café, arroz e moinhos de fubá. Nas décadas seguintes, essas indústrias cresceram devido à proteção do governo e à demanda cada vez maior por esses produtos nas áreas de produção agrícola (Suzigan, 2000, p. 244–251).

Em Ribeirão Preto, o setor metalmeccânico aparece relacionado à expansão da agricultura e das ferrovias na região. Em 1904, as fontes apontam para o município, nesse setor, a existência de nove ferreiros e ferradores, três fundições, oito funileiros e caldeireiros, três mecânicos, três serralheiros e duas serrarias a vapor. Para 1913, encontramos três serrarias, três fábricas de carroças e três fábricas de máquinas para o beneficiamento de arroz e café. Além de máquinas agrícolas simples para o trabalho nas lavouras, produziam-se também peças para as ferrovias.

No final da década de 1920, nos anos analisados, encontramos serrarias, fundição de aço, manufaturas de máquinas e implementos para a lavoura – em que figuram para os três anos analisados Antônio Diedrichsen e Adolpho Bianchi – e materiais e equipamentos para ferrovias e outros meios de transporte (carroças). Nos últimos três anos analisados, apareceu nas estatísticas industriais também a fundição de aço Companhia Electro-Metallúrgica Brasileira, a maior empresa de Ribeirão Preto em termos de capital investido no período. A análise das *Estatísticas industriais* revela que imigrantes e brasileiros se destacaram como industriais e empresários nesse ramo em Ribeirão Preto.

A oficina da Companhia Mogiana foi instalada em Ribeirão Preto, em 1927 (Zamboni, 1993). Em 1929, além de três serralherias, são listadas seis oficinas mecânicas, para montagem e reparação de material rodante. Em 1929, a Companhia Agrícola Fazenda Dumont aparece no ramo como oficina mecânica (reparação de automóveis); a empresa também aparece em 1930, no ramo de “Construção e reparação de veícu-

los”, atuando na reparação de material rodante ferroviário, o que mostra a diversificação dos investimentos feitos pelo fazendeiro²¹. Em 1930, além de três serralherias, havia oito empresas de “Construção e reparação de veículos”. No ramo de “Construção e reparação de veículos”, aparece a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, atuando na reparação de material rodante ferroviário.

Como observa Cechin (1978), quando o Brasil ingressou na era ferroviária não encontrou nenhum estabelecimento interno a quem pudesse encomendar os equipamentos e materiais de que precisava. A primeira tarefa das oficinas era a montagem das locomotivas, carros e vagões importados do exterior. Em seguida, ocupavam-se da manutenção e dos consertos do material rodante. As oficinas precisavam estar preparadas para trabalhar com ferro, fundição e oficinas de forjaria, caldearia e dispor de máquinas e equipamentos (máquinas a vapor, guindastes fixos e móveis, prensas hidráulicas, martelos a vapor e outros), para efetuar os reparos.

A operação regular de uma ferrovia necessita de um extenso sistema de manutenção e reparação. Carros e, principalmente, vagões já eram de fabricação nacional, importando-se, no entanto, as rodas e outras partes metálicas. As oficinas da Estrada de Ferro Dom Pedro II, da Companhia Paulista e da Mogiana fabricavam vagões para carga e carros para passageiros; importavam-se as ferragens e montavam-se as partes de madeira. Em São Paulo, as oficinas espalharam-se pelo interior no fim do século XIX e primeiras décadas do século XX. As da SPR, em Jundiá, as da Paulista, em Campinas, em Rio Claro, as da Mogiana, em Ribeirão Preto, estão estreitamente relacionadas ao crescimento urbano e industrial do interior do estado (Matoon Jr., 1977).

Santos (2006), em seu estudo sobre a imigração e ascensão social em Ribeirão Preto entre o final do século XIX e começo do XX, destaca Adolpho Bianchi no ramo de máquinas agrícolas. Bianchi se mostra o

²¹ As atividades na propriedade cafeeira demandavam uma série de equipamentos; ver, por exemplo, a relação de bens da Fazenda Monte Alegre, de propriedade da Companhia Agrícola Francisco Schmidt, que listava várias máquinas, tais como triturador, máquina para picar cana, debulhador de milho, máquina para picar mandioca, 4 arados de disco John Deere, 3 tombadores, 5 grades, 4 semeadeiras, 30 pulverizadores, 10 carpideiras, além de carroças, carrocinhas, carrinhos, um trolley e vagonetas (Moraes, 1980, p. 155).

caso típico de imigrante vindo com conhecimento técnico para o país, instalando-se primeiramente na fazenda cafeeira e trabalhando dentro da oficina mecânica da propriedade para posteriormente migrar para o meio urbano e começar um pequeno negócio na cidade.

Bianchi era natural da Itália e, em 1890, com 17 anos chegou ao Porto do Rio de Janeiro. À época, já possuía um diploma de curso técnico de mecânica. Sua família foi dirigida para trabalhar na Fazenda Dumont, em Ribeirão Preto, onde Bianchi começou a trabalhar na oficina da fazenda. Com a falta de perspectiva nesse meio, a família se mudou para a cidade. Lá, Adolpho e seus irmãos deram início a uma pequena oficina mecânica, onde fabricavam máquinas agrícolas e realizavam consertos de arados. Este foi o princípio do empreendimento da família Bianchi. A família Bianchi já aparece nos dados encontrados para 1904, sob o ramo de mecânicos com o nome “Bianchi & Irmãos”, no entanto não encontramos referências à sua atuação em 1913. Em 1923, Adolpho obteve o título de engenheiro mecânico pela Escola Livre de Engenharia do Rio de Janeiro e logo na década de 1930 sua oficina, com um capital de 40:000\$000 (quarenta contos de réis) e com oito operários, já ganhava destaque na cidade pelos diversos serviços prestados. O mais importante deles, a construção do Clube de Regatas em Ribeirão Preto. A prosperidade de Adolpho Bianchi segue além do período compreendido por esse trabalho, tendo grande êxito durante a Segunda Guerra Mundial, substituindo o maquinário que antes era importado dos países, que, com a guerra, não puderam dar continuidade ao fornecimento desses produtos para o Brasil (Santos, 2006, p. 5-7).

Depois da Primeira Guerra Mundial, em 1922, o engenheiro, empreiteiro e cafeeicultor Flávio de Mendonça Uchoa implantou e fundou a Companhia Eletro-Metallúrgica Brasileira. Dotada de fornos elétricos, o objetivo era explorar o ramo de produção de ferro e aço fundido, laminado, forjado e estampado; enquadrava-se em outro ramo da indústria metalmeccânica, o de fundição e obras de metal. Essa metalúrgica aparece nas estatísticas industriais de 1928, 1929 e 1930, tendo em todos os anos um capital de 6.000:000\$000 (seis mil contos de réis). A metalurgia utilizava de forma útil as sobras de energia da Empresa de Força e Luz de Ribeirão Preto. Em 1923, foi construído um ramal da ferrovia São Paulo-Minas, ligando Ribeirão Preto a São Sebastião do Paraíso, de onde provinha a matéria-prima utilizada pela metalúrgica. Faria (2006,

p. 45) também fala sobre a Companhia Electro-Metallurgica Brasileira, afirmando que esta possuía tanta importância que foi até motivo da visita escolar de alunos da Escola Politécnica do Rio de Janeiro. O jornal *Diário da Manhã*, de 26 de maio de 1923, relata a visita dos alunos:

Recebidos pelo Dr. Flávio Uchoa, diretor-gerente da Companhia, que nos acompanhou durante toda a visita, com mais alguns engenheiros entre os quaes um distincto exalumno da Escola de Minas, percorremos detalhadamente todos os compartimentos e installações da Metallurgica. [...] Ao voltarmos para a cidade depois d'essa educativa jornada, imaginamos o futuro extraordinário necessariamente aguarda, a Metallurgica de Ribeirão Preto; víamos nossas lucubrações a Metallurgica como uma espécie de Ezina Krupp, mas de engenhos de paz e de trabalho, produzindo milhares de toneladas de ferro e aço para as nossas machinas agrícolas, indústrias e de transportes. (apud Faria, 2006, p. 45)

Silva (2004, p. 262-265), em seu estudo sobre o desenvolvimento urbano de Ribeirão Preto, afirma que a partir de 1896 a cidade começou um processo de “urbanismo-sanitarista” com melhoramentos nas áreas de saneamento e embelezamento. Em Ribeirão Preto, por causa desse processo, foram criados o Asilo dos Inválidos, a Sociedade Beneficente Santa Casa de Misericórdia, um hospital de isolamento, novos cemitérios, entre outras mudanças. Em 1896 também foi criado o Serviço de Higiene e Desinfecção, que tinha como função os serviços de limpeza pública e de arborização das ruas.

Assim, em 1903, começaram os procedimentos para a instalação de água e esgoto na cidade. Flávio de Mendonça Uchoa era o responsável pelo serviço. A cidade oferecia grandes possibilidades de se obter lucro, ainda mais nessa fase de modernização. Uchoa tinha isso em mente e, aproveitando-se das oportunidades, foi também proprietário da Empresa de Água e Esgoto e da Empresa de Força e Luz de Ribeirão Preto. A Empresa de Força e Luz aparece nas *Estatísticas industriais* de 1930, com um capital de 10.000:000\$000 (dez mil contos de réis) e 128 operários (Silva, 2004, p. 262-265).

Outro ramo incluído no setor metalmecânico é o de oficinas mecânicas. Segundo Dean (1971, p. 106), as oficinas se ampliaram, durante o período da guerra, para conserto das máquinas agrícolas e industriais, fabricação de peças e até construção de máquinas, para suprir a falta

delas, já que o trabalho com o metal exigia equipamentos de manejo simples. Marson (2010) afirma que o impacto da Primeira Guerra Mundial foi diferente em cada ramo, mas, no geral, o período foi favorável, observando que, de 1915 a 1919, a expansão da capacidade do ramo metalmeccânico deveu-se à produção interna de equipamentos simples. Os equipamentos mais complexos ainda dependiam das importações, se bem que em níveis inferiores. Mas Marson (2010, p. 66) concorda com a visão de Suzigan (2000), de que os investimentos nesse ramo foram anteriores à Primeira Guerra e, depois, a maioria das oficinas desapareceu. O autor afirma que as oficinas que surgiram no período foram apenas de curto prazo.

A Companhia Agrícola Fazenda Dumont também tinha negócios no ramo de oficinas mecânicas para reparação de automóveis, figurando na *Estatística industrial* de 1929, com um capital de 80:000\$000 (oitenta contos de réis) e 18 empregados. Além disso, ela aparece nas estatísticas de 1929 e 1930 como fabricante de sabão.

Henrique Dumont pode ser visto como um caso de fazendeiro que diversificou seus investimentos no final da década de 1920, investindo no setor industrial. Dumont era filho de imigrantes franceses que chegaram ao Brasil no início do século XIX e se estabeleceram em Minas Gerais. Além de agricultor, Dumont era engenheiro e também empreiteiro de obras de ferrovias. Nos anos 1880, já era proprietário de grande fazenda de café Dumont na região de Ribeirão Preto. Em 1891, criou a Companhia Agrícola Fazenda Dumont (Oliveira, 2003, p. 160).

Antônio Diederichsen, nascido em São Paulo, em 1º de agosto de 1875, filho de imigrantes alemães, estudou engenharia agrônômica na Alemanha e posteriormente se dirigiu à fazenda cafeeira de seu tio, Artur Diederichsen, na região de Ribeirão Preto, onde permaneceu e desenvolveu seus próprios investimentos. Diederichsen figura entre os industriais nas estatísticas analisadas para Ribeirão Preto no período, com investimentos múltiplos. Marcondes e Garavazo (2004, p. 214) comentam sobre suas atividades. Esse industrial possuía “uma fundição de ferro e bronze, uma serraria e uma casa de ferragens em 1910, em sociedade com Hibbeln, na Rua José Bonifácio” (Marcondes; Garavazo, 2004, p. 214). O *Almanach* de 1913 traz listado a parceria de Diederichsen com Hibbeln, como proprietários de uma serraria em Ribeirão Preto. O mesmo *Almanach* traz um anúncio da empresa de Diederich-

sen & Hibbeln, em que se vê a diversidade de suas atuações: “oficina mecânica, serraria, fundição de ferro e bronze. Completo sortimento de Ferragens finas e grossas e machinas para lavoura e indústria. Importação directa” (Sá, Manaia & Cia, 1913, s.p.). Marcondes e Garavazo (2004) indicam que ele foi o segundo maior pagador de impostos em 1910 e o maior em 1918. A *Estatística industrial* de 1928 mostra Diederichsen no ramo de máquinas agrícolas, com um capital de 300:000\$000 (trezentos contos de réis) e 79 operários. Em 1929, seus investimentos aparecem listados no ramo de “Machinas para lavoura e indústria” (máquinas para lavoura, roda d’água, engenho para cana, moinho de fubá), novamente com um capital de 300:000\$000 (trezentos contos de réis) e 64 operários, e no ramo de serrarias, com 300:000\$000 (trezentos contos de réis) de capital e 59 operários empregados. Em 1930, novamente seus investimentos apareceram nos ramos de “Machinas para lavoura e indústria”, com um capital de 300:000\$000 (trezentos contos de réis) e 29 operários, e no ramo de “Madeira” (madeiras serradas e aparelhadas), com 100:000\$000 (cem contos de réis) de capital investido e 3 operários empregados.

Conclusão

Este texto procurou examinar a evolução do processo de industrialização na região de Ribeirão Preto, importante centro cafeeiro na região nordeste de São Paulo, na virada do século XIX para o século XX.

O texto procurou destacar a expansão da produção cafeeira como um dos fatores que impulsionaram o crescimento das atividades urbanas e industriais em Ribeirão Preto. A expansão cafeeira no município coincidiu com a desestruturação do sistema escravista e a busca de alternativas para solucionar o problema de mão de obra e sustentar a crescente expansão da economia cafeeira. Os fazendeiros de café de São Paulo, com o apoio financeiro do governo provincial, organizaram um fluxo regular e constante de trabalhadores imigrantes, a maioria de italianos, para suprir a demanda de mão de obra nas lavouras cafeeiras. Um grande número desses imigrantes dirigiu-se para as fazendas na zona da Mogiana, contribuindo para o rápido crescimento da população, impulsionando a economia monetária e ampliando o mercado de bens e

serviços. Os imigrantes também traziam consigo a demanda por produtos típicos de suas culturas, que eram escassos ou não eram produzidos na região.

Ao comparar os dados industriais para Ribeirão Preto, no período, observamos que o setor industrial, ainda que timidamente, começou uma trajetória ascendente, com crescimento significativo de suas atividades manufatureiras. Além do aumento do número de estabelecimentos, percebemos que houve uma diversificação dos ramos dentro do setor industrial. Ao final da década de 1920 e diante do cenário econômico internacional e das políticas protecionistas do governo, o crescimento e o amadurecimento dos diversos ramos industriais tornam-se mais evidentes em Ribeirão Preto. Com a crise, muitas indústrias europeias e americanas foram à falência e foi possível adquirir maquinários usados a preços baixos; tal fato, aliado ao cenário interno do país, estimulou o desenvolvimento industrial.

Em Ribeirão Preto, a contínua expansão da cafeicultura, o desenvolvimento dos meios de transporte, especialmente das ferrovias, que permitiam frequentes deslocamentos da população e de mercadorias, estimulavam o comércio e o setor de serviços na região. Os principais ramos vinculavam-se, inicialmente, às demandas mais simples, relacionadas à subsistência, alimentação, vestuário e calçados. Em seguida, passaram a atender também às necessidades das empresas agrícolas, com reparos e fabricação de peças para máquinas e meios de transportes, tais como carroças, estradas de ferro e outros, além de necessidades da população urbana, com serrarias, fabricação de móveis e moinhos para beneficiamento de milho, arroz etc. As fábricas de bebidas, gasosas e cervejas apareceram cedo e cresceram rapidamente. Além de refletir sobre as demandas específicas que acompanham o crescimento e diversificação da produção agrícola e da população, é interessante observar também o desenvolvimento interno de alguns setores, com o aumento do capital investido, o número de empregados e o maquinário utilizado. Dentre os principais setores industriais, destacavam-se os de alimentos, de calçados, de bebidas e cerveja, serrarias, além do metalmeccânico, com as oficinas de reparos e de fabricação de máquinas.

A chegada dos imigrantes e a difusão do trabalho livre remunerado monetariamente contribuíram para o desenvolvimento do meio urbano e a demanda por produtos que antes eram escassos. Pela documentação

utilizada, observa-se que muitos dos empresários eram estrangeiros; encontramos nomes e sobrenomes italianos, alemães, espanhóis e outros nos mais diversos setores da indústria. Conforme a bibliografia já mencionava para outras regiões, parte dos imigrantes já vinha de seus países com um conhecimento técnico e se aventurou no meio industrial, produzindo bens que eram de difícil importação ou que eram necessários ou comuns aos seus compatriotas. Outros, após algum tempo trabalhando nas fazendas de café e com a formação de um pecúlio, resolviam buscar a vida nas cidades, atuando em setores diversos do comércio, da indústria e de serviços, passando a formar a economia urbana, com o desenvolvimento de comércios e também atuando como imigrante-importador. Vimos o exemplo do imigrante que veio com conhecimento técnico para a lavoura e em seguida partiu para a cidade em busca de melhores condições de vida, como é o caso de Adolpho Bianchi com sua oficina mecânica.

Referências bibliográficas

Fontes

- BRASIL. Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio. Diretoria Geral de Estatística. *Anuario Estatístico do Brazil 1º anno (1908-1912)*. V. 1: Território e população. Rio de Janeiro: Typ. da Estatística, 1916.
- BRASIL. Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio. *Recenseamento do Brazil de 1920*. V. V, 1ª parte: *Indústria*. Rio de Janeiro: Typ. da Estatística, 1927.
- BRASIL. Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas. *Synopse do recenseamento de 31 de dezembro de 1890*. Rio de Janeiro: Officina da Estatística, 1898.
- IBGE. *Séries Estatísticas Retrospectivas*. V. 1: *Repertório estatístico do Brasil*: quadros retrospectivos (Separata do *Anuário Estatístico do Brasil*, 1939-1940). Edição fac-similar (original publicado em 1941). Rio de Janeiro, 1986.
- IBGE. *Estatísticas históricas do Brasil*: séries econômicas, demográficas e sociais de 1500 a 1988. 2. ed. rev. e atual. do v. 3 de *Séries Estatísticas Retrospectivas*. Rio de Janeiro, 1990.
- SÁ, MANAIA & CIA. *Almanach Illustrado de Ribeirão Preto para o anno de 1913*. Ribeirão Preto, 1913.
- SÃO PAULO. *Anuario Commercial do Estado de São Paulo para 1904, abrangendo o Triangulo Mineiro*. São Paulo: Duprat & Comp, 1904.
- SÃO PAULO. Secretaria da Agricultura. *O Imigrante*. São Paulo, Secretaria da Agricultura, anno 1, n. 1, jan. 1908.

SÃO PAULO. *Estatísticas industriais do estado de São Paulo*. 1928, 1929, 1930 (parte ref. Ribeirão Preto, Arquivo Histórico de Ribeirão Preto).

Bibliografia

- BACELLAR, Carlos de A. P.; BRIOSCHI, Lucila R. (org.). *Na estrada do Anhanguera*. Uma visão regional da história paulista. São Paulo: Humanitas/FFLCH, 1999.
- BARBOSA, Agnaldo de Sousa. Empresário fabril e indústria do calçado: labirintos da modernização capitalista em Franca-SP (1920-1980). In: SOUZA, E. M. de Melo; CHAQUIME, L. P.; LIMA, P. G. R. de (org.). *Têoria e prática nas ciências sociais*. Araraquara/São Paulo: Laboratório Editorial/Cultura Acadêmica, 2003, p. 125-146.
- BARBOSA, Agnaldo de Sousa. *Empresário fabril e desenvolvimento econômico: empreendedores, ideologia e capital na indústria do calçado* (Franca, 1920-1990). São Paulo: HUCITEC/FAPESP, 2006.
- CAMARGO, José Francisco de. Crescimento da população no estado de São Paulo e seus aspectos econômicos. *Estudos Econômicos*. IPE-USP, n. 14, 1981.
- CANO, Wilson. *Raízes da concentração industrial em São Paulo*. São Paulo: Difel, 1977.
- CECHIN, José. *A construção e operação das ferrovias no Brasil do século XIX*. Campinas: Instituto de Economia, UNICAMP, 1978 (Dissertação de Mestrado).
- DEAN, Warren. *A industrialização de São Paulo (1880-1945)*. São Paulo: Difusão Europeia do Livro, 1971.
- FARIA, Rodrigo Santos de. Ribeirão Preto, uma modernidade *Entre Rios*: higiene, beleza e progresso no discurso da metrópole do interior paulista (1902-1930). *Revista de Pesquisa em Arquitetura e Urbanismo (On-Line)*. São Paulo, n. 4, 2006.
- FISHLOW, A. Origens e consequências da substituição de importações no Brasil. *Estudos Econômicos*, v. 2, n. 6, p. 7-75, 1972.
- FONTANARI, Rodrigo. *O problema do financiamento: uma análise histórica sobre crédito no complexo cafeeiro paulista*. Casa Branca (SP), 1874-1914. Franca: FCHS-UNESP, 2011 (Dissertação de Mestrado em História).
- FURTADO, Celso. *Formação econômica do Brasil*. 34. ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.
- GIFUN, Frederick. *Ribeirão Preto, 1880-1914: the rise of a coffee county or the transition to coffee in São Paulo as seen through the development of its leading producer*. Florida: University of Florida, 1972 (Tese de PhD).
- GIROLETTI, Domingos. *Industrialização de Juiz de Fora – 1850/1930*. Juiz de Fora: EDUFJF, 1988.
- HALL, Michael. Italianos em São Paulo, 1880-1920. *Anais do Museu Paulista*. Separata XXX. São Paulo, 1979.
- HOLLOWAY, T. H. *Imigrantes para o café: café e sociedade em São Paulo, 1886-1934*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1984.
- LAMOUNIER, Maria Lucia. *Ferrovias, agricultura de exportação e mão de obra no Brasil no século XIX*. Ribeirão Preto: Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade de Ribeirão Preto, USP, 2008 (Tese de Livre-Docência).

- LAMOUNIER, Maria Lucia. A companhia Mogiana de Estradas de ferro: investimentos e negócios no novo oeste paulista (São Paulo, 1870-1914). II CONGRESSO LATINO AMERICANO DE HISTÓRIA ECONÔMICA (CLADHE), 2010, Ciudad de México.
- LAMOUNIER, Maria Lucia; COLISTETE, Renato Perim. The end of plantation? Coffee and land inequality in early twentieth century Brazil. *ANAIIS DO IX CONGRESSO BRASILEIRO DE HISTÓRIA ECONÔMICA E 10ª CONFERÊNCIA INTERNACIONAL DE HISTÓRIA DE EMPRESAS (ABPHE)*, 2011, Curitiba.
- LANDES, David. *Prometeu descorrentado*. Transformação tecnológica e desenvolvimento industrial na Europa ocidental, de 1750 até os dias de hoje. 2. ed. Rio de Janeiro: Elsevier, 2005.
- LEWIS, Colin. La industria en América Latina antes de 1930. In: BETHELL, L. (org.). *Historia de América Latina*. V. 7: *América Latina economía y sociedad, c. 1870-1930*. Barcelona: Crítica, 1991, p. 231-280.
- LIMA, João Heraldo. *Café e indústria em Minas Gerais (1870-1920)*. Campinas: UNICAMP, 1977 (Dissertação de Mestrado).
- MARCONDES, Renato Leite; GARAVAZO, Juliana. Comércio e indústria em Ribeirão Preto de 1890 a 1962. *Associação Comercial e Industrial de Ribeirão Preto: um espelho de 100 anos*. Ribeirão Preto: Gráfica São Francisco, 2004, p. 211-222.
- MARSON, Michel Deliberali. *Origens dos empresários e evolução do setor de bens de capital no estado de São Paulo, 1901-1922*. Escuela de Verano (Hemisferio Sur) de Historia Económica (EVHE). Montevideu, 6 a 17 de dezembro de 2010.
- MARSON, Michel Deliberali. Origens dos empresários da indústria de máquinas e equipamentos em São Paulo, 1870-1900. *Nova Economia [on-line]*. Belo Horizonte, v. 22, n. 3, p. 481-511, set.-dez. 2012.
- MATTOON JR., Robert H. Railroads, coffee and the growth of big business in São Paulo, Brazil. *Hispanic American Historical Review*, LVII, 2, 2, p. 273-295, 1977.
- MELLO, José Manuel Cardoso de. *O capitalismo tardio: contribuição à revisão crítica da formação e desenvolvimento da economia brasileira*. Campinas: UNICAMP, 1975 (Tese de Doutorado).
- MONBEIG, Pierre. *Pioneiros e fazendeiros de São Paulo*. São Paulo: HUCITEC/Polis, 1984.
- MORAES, Maria Luíza de Paiva Melo. *Companhia Agrícola Francisco Schmidt: origem, formação e desintegração (1890-1924)*. São Paulo: USP, 1980 (Dissertação de Mestrado).
- OLIVEIRA, Jorge Henrique Caldeira. *As transações imobiliárias em Ribeirão Preto, 1874-1899*. Araraquara: UNESP, 2003 (Dissertação de Mestrado).
- OLIVEIRA, Monica R. *Imigração e industrialização: alemães e os italianos em Juiz de Fora*. Niterói: UFF, 1991 (Dissertação de Mestrado).
- PAULA, Ricardo Zimbrão Affonso de. *Percalços da industrialização: o caso de Minas Gerais*. Campinas: UNICAMP, 2001 (Dissertação de Mestrado).
- PETRONE, Maria Tereza Schorer. Imigração. In: FAUSTO, Boris (org.). *O Brasil republicano*. V. 2: *Sociedade e instituições (1889-1930)*. 5. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997, p. 95-133.

- PINTO, Luciana Suarez Galvão. Um estudo sobre a composição da riqueza em Ribeirão Preto com base nos inventários *post-mortem* (1866-1888). XIII ENCONTRO REGIONAL DE HISTÓRIA DA ANPUH-MG. Belo Horizonte, 2002.
- PIRES, Anderson. *Capital agrário, investimento e crise na cafeicultura de Juiz de Fora (1870/1930)*. Niterói: UFF, 1993 (Dissertação de Mestrado).
- PIRES, Júlio Manuel. *Relatório de pesquisa: um estudo de história econômica regional sob a ótica das finanças públicas*. São Paulo, nov. 1994.
- PRADO JR., Caio. *História econômica do Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1945.
- SANTOS, Jonas R. dos. Imigração e ascensão social em Ribeirão Preto entre o final do século XIX e meados do XX. XV ENCONTRO NACIONAL DE ESTUDOS POPULACIONAIS, ABEP, 2006, Caxambu.
- SAES, Flávio Azevedo Marques de. A controvérsia sobre a industrialização na Primeira República. *Estudos Avançados*, v. 3, n. 7, p. 20-39, dez. 1989.
- SAES, Flávio Azevedo Marques de. Estradas de ferro e diversificação da atividade econômica na expansão cafeeira em São Paulo, 1870-1900. In: SZMRECSÁNYI, Tamás; LAPA, José Roberto do A. (org.). *História econômica da Independência e do Império*. São Paulo: FAPESP/HUCITEC, 1996, p. 177-196.
- SANTOS, Jonas Rafael dos. As transformações da riqueza dos cafeicultores em Ribeirão Preto entre 1920 e 1951. V CONGRESSO BRASILEIRO DE HISTÓRIA ECONÔMICA e 6ª CONFERÊNCIA INTERNACIONAL DE HISTÓRIA DE EMPRESAS, 2003, Caxambu.
- SEMENICHIN, Rodrigo. *A expansão da indústria de cerveja no Brasil: a Companhia Antártica Paulista (1891-1920)*. Araraquara: UNESP, 2001 (Monografia).
- SILVA, Adriana C. B. da. Cem anos do desenvolvimento urbano de Ribeirão Preto. *Associação Comercial e Industrial de Ribeirão Preto: um espelho de 100 anos*. Ribeirão Preto: Gráfica São Francisco, 2004, p. 259-272.
- SILVA, Sérgio. *Expansão cafeeira e origens da indústria no Brasil*. 5. ed. São Paulo: Alfa Omega, 1981.
- SUZIGAN, Wilson. *Indústria brasileira: origem e desenvolvimento*. 2. ed. São Paulo/Campinas: HUCITEC/UNICAMP, 2000.
- TAVARES, Maria da Conceição. *Da substituição de importações ao capitalismo financeiro: ensaio sobre economia Brasileira*. 7. ed. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1973.
- TAVARES, Maria da Conceição. *Acumulação de capital e industrialização no Brasil*. Rio de Janeiro: Faculdade de Economia e Administração, Universidade Federal do Rio de Janeiro, 1974 (Tese de Livre-Docência).
- TOSI, Pedro Geraldo. *Capitais no interior: Franca e a história da indústria coureiro-calçadista (1860-1945)*. Campinas: UNICAMP, 1998 (Tese de Doutorado em Economia).
- TRUZZI, Oswaldo. *Café e indústria*. São Carlos, 1850-1950. 3. ed. São Paulo/São Carlos: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo/EdUFSCar, 2007.
- VANGELISTA, Chiara. *Os braços da lavoura: imigrantes e “caipiras” na formação do mercado de trabalho paulista (1850-1930)*. São Paulo: HUCITEC/Instituto Italiano di Cultura, 1991.

- VERSIANI, Flávio R. Imigrantes, trabalho qualificado e industrialização: Rio e São Paulo no início do século. *Revista de Economia Política*, v. 13, n. 4 (52), p. 77-93, out.-dez. 1993.
- VERSIANI, Flávio R. Escravos, homens livres e imigrantes: notas sobre a oferta de trabalho para a indústria no período até 1920. In: SILVA, S.; SZMRECSÁNYI, T. (org.). *História econômica da Primeira República*. 2. ed. São Paulo: EDUSP/Imprensa Oficial/HUCITEC, 2002, p. 189-213.
- VERSIANI, Flávio R.; VERSIANI, Maria Teresa R. O. A industrialização brasileira antes de 1930: uma contribuição. In: VERSIANI, F. R.; BARROS, J. R. M. (orgs.). *Formação econômica do Brasil*. São Paulo: Saraiva, 1977, p. 121-142.
- ZAMBONI, Maria Celia. *A Mogiana e o café: contribuições para a história da Estrada de Ferro Mogiana*. Franca: UNESP, 1993 (Dissertação de Mestrado).