

XII ENCONTRO DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM  
PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL

21 a 25 de maio de 2007

Belém - Pará - Brasil

---

CONSTRUINDO INFRA-ESTRUTURAS, DESENHANDO TERRITÓRIOS: A SECRETARIA DE  
AGRICULTURA, COMÉRCIO E OBRAS PÚBLICAS DO GOVERNO

Sidney Piochi Bernardini (USP)

## Construindo Infra-estruturas, Desenhando Territórios: a Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas do Governo Estadual Paulista (1892-1926)<sup>i</sup>

Este trabalho aborda a atuação da Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas do governo republicano paulista no processo de expansão territorial do estado de São Paulo entre 1892, quando foi criada e 1927, quando foi desmembrada em duas outras Secretarias. Plenamente integrada à política de desenvolvimento econômico do governo estadual, a Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas definiu e implantou todo o sistema infra-estrutural de apoio a esse desenvolvimento. Cabia-lhe não só experimentar as práticas modernas para o desenvolvimento da indústria agrícola, como gerenciar a rede ferroviária, as obras de ligação intermunicipais e as obras de saneamento da capital, Santos e outras localidades do interior. Além disso, a Secretaria atuou na implantação de vários núcleos coloniais no interior do estado, com o objetivo de aperfeiçoar os sistemas produtivos, diversificar a produção agrícola e fixar os trabalhadores nas áreas rurais. A articulação entre as várias frentes de atuação na infra-estruturação do território, o modelo adotado para a formação destes núcleos e o desenho da rede urbana decorrente são algumas questões aqui trazidas.

O nascedouro da República em 1889 definiu um novo panorama político para o estado de São Paulo, na efervescência de um projeto institucional que culminou com o estabelecimento do federalismo e o re-arranjo das forças econômicas em consolidação naquele estado. Apresentado como um projeto de interesse nacional, o federalismo enquadrava-se bem aos fundamentos da política econômica que a burguesia paulista queria implantar no Brasil para encampar as bases de sustentação do sistema agrário-exportador cafeeiro.

O ideal federalista, que já gravitava nas discussões do Partido Republicano Paulista (PRP) desde sua fundação em 1870, traduzia-se em um programa de descentralização administrativa e financeira, na qual cada estado teria autonomia para recolher os impostos de exportação e definir o seu próprio programa político. O centralismo com que o governo monárquico tratava cada uma das províncias brasileiras<sup>ii</sup>, era visto, pelos republicanos em geral, como um entrave para o desenvolvimento nacional. Para isso, era consenso tornar o presidente da Província elegível e atribuir a ele a arrecadação dos principais impostos, além de estabelecer o princípio da soberania estadual (ZIMERMANN, 1986: 107). Mas esse amplo programa ideológico determinaria, a partir da instituição da República, não só uma descentralização financeira quase exclusivamente vantajosa para São Paulo, como também o bloqueio da participação de outros estados no seu arranjo político.

Com a instalação da Primeira República no Brasil, dois fenômenos podem ser observados no cenário político nacional. O primeiro diz respeito à formação de um bloco paulista no poder após a substituição de Floriano Peixoto por Prudente de Moraes em 1894. A luta pela deposição dos militares e a construção de um governo civil, de fato impulsionou as forças perrepistas a ocuparem a presidência do país durante os primeiros anos da República, cruciais para a estruturação do rumo que tomaria o projeto republicano paulista. Daquele ano até 1906, houve uma sucessão de presidentes paulistas (Prudente de Moraes, Campos Sales e Rodrigues Alves), (LOVE, 1982: 409). O segundo diz respeito às modificações significativas nas condições financeiras da antiga Província de São Paulo com a instituição dos impostos de transmissão de propriedades e de exportação de gêneros e mercadorias produzidas internamente. Para se ter uma idéia, a receita de 1890/1891 que tinha sido de 9.100 contos de réis, quadruplicou em 1892, atingindo 38.100 contos de réis, mesmo com a extinção de alguns impostos e transferência de outros às municipalidades. A estrutura tributária permaneceria dependente, desde então, do comportamento do mercado cafeeiro, oscilando em conformidade com as atividades exportadoras do café (NOZOE, 1984: 20).

Este cenário favorável a São Paulo foi decisivo para que o governo estadual pudesse conduzir uma política voltada ao desenvolvimento econômico, pretensão marcante da burguesia paulista interessada em políticas de crédito, cambiais e de subsídio à produção agrícola. No entanto, a aparente vinculação entre governo paulista e burguesia cafeeira em torno de um projeto comum, obscurece o palco de disputas que se sucedeu após a instalação dos paulistas no poder. No âmbito de políticas cambiais que oscilavam entre beneficiar o setor da lavoura e promover o desenvolvimento industrial, territorial e urbano (FURTADO, 2003: 166; PERISSINOTTO, 1994: 44), os grupos representantes das várias frações de classe organizavam-se em associações representativas. A organização dos fazendeiros em torno de reivindicações como uma política de crédito agrícola mais prolongada traduziu-se na criação do Partido da Lavoura em 1899 e de várias outras associações de classe como a Sociedade dos Agricultores Paulistas (1896), a Sociedade Paulista de Agricultura (1902) e a Sociedade Rural Brasileira (1919). O setor industrial também se organizou através da Associação Comercial de São Paulo, criada em 1894 e do Centro Industrial do Brasil, criado em 1904. Ao mesmo tempo, o capital estrangeiro monopolizou a comercialização dos principais produtos agrícolas, participou com peso no setor de serviços públicos e assumiu posições importantes no financiamento do setor público nacional.

Diante desta complexa e conflituosa rede de relações presentes na burguesia paulista, o governo estadual estruturou a sua máquina administrativa. Vários autores reconhecem uma autonomia do Governo frente aos interesses dos fazendeiros de café (FAUSTO, 1990: 125; FONT, 1990: 123; PERISSINOTTO, 2000: 27), desmistificando a idéia de uma hegemonia do PRP no cenário político brasileiro e da criação de uma estrutura política independente e burocrática (WEBER, 1968:66), em conformidade com os cânones técnicos e científicos do estado moderno burguês (SAES, 1985). O re-aparelhamento do governo estadual e sua burocratização crescente explicitavam pouco a pouco a camuflada oposição entre os setores da lavoura e os novos setores urbanos emergentes. O acirramento desta oposição se evidenciava cada vez que parcelas expressivas de recursos públicos, advindos do imposto sobre exportações, eram utilizadas em obras públicas de infraestruturação territorial e urbana, realizadas pela Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas não apenas voltadas à lavoura cafeeira.

### **A Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas<sup>iii</sup>**

A Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas foi a Secretaria que mais demandou recursos do governo estadual durante a Primeira República. Embora tenha passado por muitas reformulações durante o seu período de existência<sup>iv</sup>, teve poucas alterações nas

suas atribuições. Do ponto de vista dos investimentos, houve uma oscilação que pendia, ora para programas mais voltados ao estímulo à agricultura, ora mais voltados a obras urbanas, ora de socorro à política de viação (como ocorreu com a compra da Companhia Sorocabana em 1905). É certo, além disso, que ela esteve sujeita às oscilações da distribuição orçamentária, com a participação nos esquemas valorizadores do café. A sua posição estratégica, porém, colocava-a em um plano privilegiado, já que operava, no interior do governo estadual, o binômio: desenvolvimento econômico – infraestruturação. E na perspectiva de possibilitar a realização de um projeto modernizador para São Paulo, na busca de um desenvolvimento autônomo é que a Secretaria enfrentou os diversos matizes políticos na disputa pelo governo face às crises do PRP, as oscilações cambiais e até mesmo a organização da lavoura para salvar a cultura cafeeira dos momentos de crise.

Criada em 1892, a Secretaria originou-se da Superintendência de Obras Públicas, esta organizada em 1889 pelo engenheiro Antônio Francisco de Paula Souza. Na época de sua organização este engenheiro aglutinou uma série de repartições, antes dispersas, e implementou um controle mais rigoroso do detalhamento, aparelhamento e gerenciamento das obras de engenharia, introduzindo um planejamento orçamentário, vinculado à capacidade de investimento do governo. Outra questão a ser atacada pela nova administração republicana era, para ele, a mercantilização dos serviços públicos executados pelas companhias, muitas estrangeiras, que privilegiavam o “lucro fácil”. O engenheiro criticava o sistema de monopolização que os decretos de concessão e subvenção mantinham para aqueles serviços infra-estruturais estratégicos. A construção de novas bases legais para concessões poderia ser uma saída, permitindo maior “liberalismo” na construção material do estado. No caso das ferrovias, assunto que conhecia bem, já que trabalhara na construção de estradas de ferro em Louisiana nos Estados Unidos e já tinha sido Inspetor Geral da Companhia Ituana de Estradas de Ferro, Paula Souza sugeria a abolição das zonas de privilégio por meio de uma lei geral de concessões, defendendo que a viação pública era uma indústria e, como tal, não precisaria ser protegida ou exercida pelo Estado.

Ao identificar os vícios que contaminavam as relações público-privadas herdadas do Império, Paula Souza não continuaria à frente da Secretaria de Agricultura, depois de sua organização em março de 1892. Diante das polêmicas críticas que apresentava, era mesmo compreensível o seu desinteresse em continuar naquele comando. Sem obter modificações significativas nas bases legais que regiam os contratos de concessão, a Secretaria sofreria, com o passar dos anos, uma série de modificações em sua estrutura administrativa, instituindo um maior controle dos contratos a ela subordinados. A Companhia Cantareira e Esgotos, por

exemplo, que havia sido contratada pelo Governo provincial em 1873, teria seu contrato rescindido já em 1892 por não ter executado obras de captação no ribeirão Cassununga na Serra da Cantareira. Ao mesmo tempo, o Governo manteria os monopólios de algumas empresas, como ocorreu com a Companhia City of Santos Improvements, responsável pelo abastecimento de água e coleta de esgotos em Santos desde 1897, ano em que os serviços foram encampados pelo Governo. Esta passaria a ter o controle não só dos sistemas de saneamento, mas também dos serviços de iluminação e transporte coletivo naquela cidade até o ano de 1953.

No âmbito reformulações que a Secretaria de Agricultura esteve envolvida, preconizava-se uma separação entre as funções técnicas e administrativas, como a que ocorreu durante o governo Campos Salles em 1896. O apoio que este governador induziu à lavoura foi se acentuando nos anos seguintes, determinando um eixo de atuação que associava ocupação do território à produção. Para isso, Campos Salles criou uma Diretoria Geral e separou em Seções específicas as repartições anteriormente integrantes da Superintendência de Obras Públicas, nos moldes criados por Paula Souza: a Inspetoria de Estradas de Ferro e Navegação e a Inspetoria de Terras, Colonização e Imigração. Mas foi em 1907, durante o governo de Jorge Tibiriçá e Carlos Botelho no comando da Secretaria, que as reformas radicalizaram-se. Estas, que determinariam a estrutura da Secretaria pelos anos seguintes, tinha como pressuposto a vinculação dos conhecimentos científicos à realização dos trabalhos rotineiros, no intuito de elevar a qualidade técnica das políticas e a especialização das ações. Foram sete as Diretorias criadas por Botelho: Diretoria Geral; Diretoria de Agricultura; Diretoria de Indústria e Comércio; Diretoria de Terras, Colonização e Imigração; Diretoria de Viação e Diretoria de Obras Públicas. Com a crescente especialização das funções e aumento do aparato técnico presente em cada uma destas diretorias, a Secretaria chegaria em 1926, durante o governo Carlos de Campos, com onze diretorias, sendo quatro criadas por ele: a Diretoria de Estradas de Rodagem, a Diretoria de Publicidade, a Diretoria de Contabilidade e a Diretoria de Expediente.

A extensão da reforma empreendida por Carlos de Campos, um ano antes do desmembramento da Secretaria em duas, só demonstrava o quanto ela havia ampliado as suas atribuições. Pode-se dizer que, não só quanto à criação de Institutos científicos e de uma base de informações necessárias à atuação, mas também quanto ao controle financeiro centralizado e exercido pela Diretoria Geral, à cargo do engenheiro Eugenio Lefevre (que o ocuparia por todo o seu período de existência), a Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas introduziu o planejamento territorial moderno do estado de São Paulo, passando a cuidar e a

responder por um novo desenho da estrutura física do estado. Para esta afirmação, apresentam-se alguns elementos:

1. O artigo 64 da Constituição federal de 1891 determinou que todas as terras devolutas passassem ao domínio do estado onde estivessem situadas. Todo o processo de legalização demandava, por um lado, a aplicação de conhecimentos técnicos em agrimensura e topografia para a sua demarcação e transferência do domínio ao estado e, por outro, uma estratégia de sua utilização, um projeto para sua ocupação em consonância com as exigências econômicas que em São Paulo eram significativas.

2. A Secretaria estruturaria um corpo diretivo e técnico hierarquizado, ao incluir as funções de direção e de gerenciamento na máquina pública, com a presença de um corpo técnico executor de ações. A separação entre estes escalões foi uma característica marcante na organização da Secretaria.

3. O governo concentraria todos os órgãos e repartições ligados à produção da infra-estrutura territorial e urbana sob comando de um único secretário. Tal configuração impunha um novo desenho administrativo e gerencial, em que a burocracia administrativa e hierarquizada era indispensável. Um conjunto de novas regras da administração foram utilizadas para um funcionamento eficaz dentro de uma estrutura que se tornava maior e inter-relacionada.

4. O fato de várias repartições importantes passarem a fazer parte de uma única Secretaria sinalizava uma importante opção de articulação dos trabalhos da Comissão Geográfica e Geológica (que pertencia à Secretaria) referentes ao levantamento topográfico de todo o território. Serviria, por exemplo, para a localização dos núcleos coloniais ou definição do melhor traçado para as estradas de ferro.

5. A autonomia financeira conquistada pelo aumento de receita com a aplicação do imposto sobre exportação e sobre a transmissão de propriedades fez com que a Secretaria tivesse melhores condições para realizar as obras e serviços pretendidos.

6. O novo mundo do trabalho e o fato do estado de São Paulo ter sido o único a ter autonomia financeira para realizar a imigração subvencionada, deram à Secretaria (que respondia também pela introdução de imigrantes) a possibilidade de pensar não só sobre a estrutura física sobre a qual o estado se desenvolveria, mas também sobre a real ocupação desse território.

7. As prerrogativas colocadas pelo governo estadual de infraestruturar não só o território, mas cada uma das localidades urbanas dava à Secretaria um poder que se

sobrepuja ao dos municípios, na escolha de algumas destas para fazer valer o projeto modernizador, como foi o caso de São Paulo (capital) e Santos.

### **Políticas Públicas e territorialização: a atuação da Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas**

As políticas públicas desenvolvidas pela Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas atingiram um espectro amplo de ações voltadas para o desenvolvimento econômico do estado, na execução de todos os serviços e obras de infra-estrutura que permitissem colocar o Estado de São Paulo em uma posição privilegiada no comércio internacional. Durante o período estudado, a Secretaria foi se estruturando para criar um corpo administrativo capacitado, em um ambiente propício para que os setores ligados à produção viabilizassem o projeto de expansão econômica. Mas se é possível dizer que a Secretaria esteve à frente de um programa de territorialização do estado, procurando ocupá-lo para torná-lo produtivo, articulando políticas para a promoção do desenvolvimento agrícola no interior, também é verdade que foi determinante para caracterizar o processo de urbanização que se acirrou durante o seu período de existência. Esta dualidade está representada na adoção das políticas em dupla escala: uma para o território e outra para a cidade. A separação entre rural e urbano ou mesmo a noção de que a Secretaria atuava em duas frentes espacialmente distintas só começou a aparecer já nos anos finais da década de 1910, nos discursos dos secretários. Até lá, os investimentos em saneamento continuavam presentes, sem nenhum questionamento acerca do crescimento urbano e da alta demanda por recursos ao aparelho saneador do estado, especialmente para a capital. Ainda que, em alguns anos, os recursos para saneamento tivessem sido reduzidos, como medida para apoiar o desenvolvimento da lavoura de forma mais incisiva, compareceram em todos os anos nos gastos do governo. Isto não quer dizer, por outro lado, que houve uma homogeneidade de pensamento em relação ao tema urbano, raramente tratado pela Secretaria.

Com a perspectiva de compreender a construção do território paulista e desenvolvimento de sua rede urbana, destacaremos cinco frentes de atuação da Secretaria no planejamento territorial do Estado de São Paulo, implementadas de forma articulada: a indústria agrícola; a viação pública; a política de terras e colonização; a imigração e trabalho e as obras públicas de saneamento nas cidades.

#### **A Indústria agrícola**

A Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas foi responsável por uma política de incentivo à produção em larga escala, na intenção de massificar as técnicas



modernas, apoiadas em bases científicas e inspiradas nas práticas internacionais, sobretudo, em modelos norte-americanos. Para isso, ela foi construindo, ao longo dos anos, um plano de desenvolvimento agrícola que passava pela expansão da policultura, pela mecanização do campo, pela exploração de novas espécies produtivas, pela utilização de ferramentas de controle e manejo da produção (como a meteorologia e a microbiologia), pela difusão do ensino agrícola, através de um conhecimento de cunho prático e pela disseminação territorial da produção no estado, na tentativa de torná-lo um campo de produção voltado ao mercado externo e à indústria. Em síntese, a Secretaria de Agricultura, a partir de 1892, incorporaria a ciência à produção do campo. Nos seus primeiros anos de existência, as ações ainda eram tímidas, realizadas essencialmente pelo Instituto Agrônomo de Campinas, que explorava cinco campos de experiências naquele município.

O projeto de descentralização das culturas pela disseminação dos campos de experimentação e promoção de culturas variadas, com a distribuição de sementes aos agricultores ganharia força com o passar dos anos. Em 1898, o Secretário Alfredo Guedes criou a Seção de Agricultura, encarregada de estudar, através de dados estatísticos e informações, a situação da produção, do consumo e dos produtos em potencial que poderiam ser cultivados no estado. Ele mencionava a importância de estabelecer novos campos de experiências e demonstração, localizados nas várias regiões agrícolas e nos núcleos coloniais, para servirem, tanto para orientação aos colonos neles localizados, como para venda dos produtos cultivados. Pretendia também conceder auxílios para a instalação de campos e escolas por iniciativa particular.

Em 1899, foram criados os Distritos Agrônomicos e as Comissões Municipais de Agricultura. Essas iniciativas faziam parte da Lei 678, de 13 de setembro de 1899, que estabeleceu um ambicioso plano para o desenvolvimento da agricultura no estado. Os seis Distritos Agrônomicos (1º - Capital, 2º - Campinas, 3º - Ribeirão Preto, 4º - São Carlos do Pinhal, 5º - Sorocaba e 6º - Iguape) foram delimitados em conformidade com a natureza da produção agrícola regional, considerando os principais eixos ferroviários, para facilitar a comunicação entre eles e as sedes, definidas como centros de distribuição. As Comissões Municipais de Agricultura eram compostas de “cidadãos lavradores”, residentes em cada município, nomeados por indicação das respectivas Câmaras Municipais, para realizar a estatística da lavoura do café e outros gêneros. Com estas medidas, a descentralização regional para a implementação da policultura tornava-se, de fato, eixo da política agrícola do governo.

As políticas adotadas, mesmo que sofrendo pequenas alterações entre um ano e outro, partiam de um mesmo modelo de fomento à economia agrícola. Este modelo, adotado pela Secretaria, seria, pela primeira vez, explicitado pelo Secretário Carlos Botelho em 1907. A viagem que fizera aos Estados Unidos em 1902 foi determinante para refletir quais eram os princípios de uma política de fomento à agricultura moderna e voltada ao suprimento do mercado interno e externo. Botelho ressaltava a importância da policultura como fórmula para complementar a monocultura cafeeira e colocava o governo estadual como o grande orientador dessa nova indústria. Para o fortalecimento da exploração das novas fontes de riqueza, o Secretário acreditava no cooperativismo, bem aos moldes do associativismo empreendedor norte-americano. A propaganda para a organização das cooperativas agrícolas foi por ele realizada durante toda a sua gestão, tendo como resultado a formação de uma cooperativa modelo de produtores pecuaristas em Franca. Outro ponto de destaque referia-se à remoção de obstáculos à livre circulação dos produtos, criando facilidades de transporte, o estímulo à exportação e a supressão de impostos para alargar o consumo, medidas que conseguiu implementar em parte. Estas propostas interferiram, além disso, na estrutura fundiária e no processo de difusão de novas culturas para exportação e desenvolvimento industrial.

A partir das considerações de Carlos Botelho, a Secretaria passaria a controlar a produção de alguns produtos estratégicos para o consumo interno e para a exportação, como foi o caso do café, do algodão, do açúcar, do aguardente e álcool, do trigo, do fumo, do feijão, do arroz e do milho, satisfazendo totalmente, com exceção do álcool e do algodão, as demandas internas. Mas, na década de 1920, quando o Governo ainda investia na disseminação dos campos de experiência, as dificuldades já eram patentes. Os questionamentos da sociedade para que o café fosse o centro das atenções fazia parte da plataforma do Partido Democrático, opositor ao PRP. O aumento das reivindicações nesse sentido levaria a que, em 1924, o governo estadual arcasse com os encargos da defesa permanente do café, na criação do Instituto Paulista de Defesa Permanente do Café e na utilização dos Campos de Demonstração para aquele produto.

Três aspectos merecem ser destacados no modelo adotado pelo projeto de intensificação da indústria agrícola explicitado por Carlos Botelho em 1907 e aplicado nos anos posteriores. O primeiro diz respeito à relação entre produção agrícola e industrialização, na atuação do Instituto Agrônomo de Campinas e na pesquisa científica de novos produtos, através do Serviço Florestal e do Horto Botânico. O serviço se complementava com a distribuição maciça de mudas e sementes aos agricultores interessados em produzir espécies

diferentes do café ou produtos importantes para a indústria, como o látex, por exemplo. O segundo aspecto vincula-se à atuação da Comissão Geográfica e Geológica, tanto em relação ao seu desempenho em relação ao serviço meteorológico, quanto aos serviços de topografia, demarcação e exploração geológica que realizava. Estruturava-se, com a atuação daquela Comissão, uma base técnica e científica para apoiar a produção, voltando suas atenções para a exploração econômica do estado, desde a pesquisa de xistos betuminosos (para a produção de petróleo) a novas qualidades de carvão, além de fornecer dados para todos os outros órgãos do Governo. O terceiro aspecto, que se complementou ao modelo adotado pela Secretaria, refere-se ao projeto de ensino agrícola concebido para servir como um meio de reproduzir e aplicar o conhecimento técnico sobre a indústria. Aqui também o modelo norte-americano inspirava os republicanos, da escola de cunho prático, que formasse agrônomos capazes de aplicar os conhecimentos especializados. A primeira iniciativa foi criar uma escola de agricultura em Piracicaba, a “Escola Prática de Agricultura Luiz de Queiroz”. Os esforços para efetivar um projeto de ensino nestes moldes não seriam pequenos e não se resumiriam na criação de tal Escola, desenvolvido também por iniciativas particulares, incentivadas pelo Governo, em várias localidades do estado.

### **A Viação Pública**

Para efetivar o projeto de implementação da indústria agrícola, era necessário implantar um eficiente sistema de transporte que desse suporte à distribuição da produção e servisse como meio de penetração para o estabelecimento de novas zonas de povoações. O projeto inicial de instalação da rede ferroviária e concebido ainda no Império chegaria à República como parte integrante das estratégias de infraestruturação. Se em 1889, com o início da República, a rede ferroviária contava com 2.172 quilômetros, em 1924, ela chegaria a 6.812 quilômetros.

Desde que passou a ser responsável pela administração das ferrovias, a Secretaria seguiria um plano de viação em ligação estreita com o projeto de modernização produtiva e da ocupação humana do interior. Em 1892, Bernardino de Campos instituiu várias leis e decretos, como a lei que concedeu garantias de juros e subvenção para uma estrada de ferro do porto de Cananéia às margens do rio Paranapanema, para a construção de uma linha entre o porto de Cananéia e o alto da serra de Paranapiacaba, (interessado em desenvolver a região banhada pelo Rio Ribeira de Iguape), para uma estrada de ferro do porto de S. Sebastião às raias do Estado de Minas Gerais e para a construção da linha entre o porto de S. Sebastião e o alto da serra do mar, constituindo-se assim um novo tronco, que além da exportação e importação de produtos vindo de uma extensa área de terras produtivas, poderia figurar entre

as mais aptas à colonização, compreendida entre a Estrada de Ferro Central e o mar. Outra lei também autorizava a concessão de garantia de juros para uma estrada de ferro da estação de S. Bernardo à colônia de Rio Grande. Estes projetos eram estratégicos porque se integravam intuito de interligar novos centros produtores de cana de açúcar e arroz no vale do Paraíba e arroz no Vale do Ribeira. Além disso, a ligação que se faria a Minas Gerais, permitiria acesso direto daquele estado a um porto de São Paulo (São Sebastião), transferindo a relação entre Minas e Rio de Janeiro para São Paulo.

Várias foram as tentativas de implementar o projeto. Em 1900, continuavam em execução as leis que concediam favores para a construção das linhas através de várias concessões para estradas estratégicas, muitas recebendo intervenção direta do governo na construção, encampação, desapropriação ou arrendamento, como foi o caso da Sorocabana, Douradense, Araraquarense e a Funilense, vinculadas ou à expansão da ocupação pela região oeste do estado, ou para dar acesso a núcleos coloniais subvencionados. A Estrada Douradense recebeu subvenções do governo para a formação de núcleos coloniais ao longo dela, permitindo a implantação de três em 1907: Nova Europa, Nova Paulicéia e Cons. Galvão Peixoto. O Núcleo Colonial Campos Salles, em Campinas, também foi ligado à Estrada de Ferro Funilense. A Companhia Araraquarense entregaria os primeiros 64 quilômetros em 1901 e executaria, ao longo dos anos, a construção de toda a estrada que estava sob sua concessão. Porém, em 1918, realizava os serviços com grande irregularidade, levando a indignação do público, que chegou a depredar a linha. O governo, no empenho de normalizar os referidos serviços, tendo em vista os grandes interesses da zona (com a expansão da cultura cafeeira), resolveu desapropriá-la, sob protestos da empresa que entrou com uma Ação contra a decisão. Em 1920, depois de sucessivas crises, a chamada “Nothern”, como era chamada, foi encampada pelo governo.

Uma das Companhias mais importantes para o governo da Primeira República foi, sem dúvida, a Sorocabana, no horizonte de desenvolver, junto com a Noroeste (esta empreendida pelo governo federal) a região oeste do estado, com o desenvolvimento da policultura e da cultura do algodão, além do desbravamento de terras ainda não exploradas e que poderiam ser fonte de importantes recursos naturais e minerais para a indústria, pesquisados pela Comissão Geográfica e Geológica. A intervenção do governo iniciava-se já em 1892, estabelecendo um contrato entre as Companhias Sorocaba e Ituana, unificando as duas em uma única: a União Sorocaba e Ituana. Além de criar maior rapidez no transporte, permitir a unificação das bitolas, maior regularidade do tráfego, facilidade das relações intermunicipais e perspectivas de ligar a capital e Santos – quebrando o monopólio da

Companhia Railway, a fusão facilitava ao governo a navegação do rio Tietê, que estava sob privilégio da Companhia Paulista. A unificação também permitia o estabelecimento de uma concessão para a construção de uma linha de Itu à São João, fora da zona privilegiada pela São Paulo Railway e a supressão da navegação no rio Piracicaba, em substituição pela navegação estratégica no rio Tietê.

Em 1904, o governo comprou a ferrovia e em 1905 celebrava contrato de arrendamento com Percival Farquhar e Heitor Legru que sucatearam a estrada durante os anos de concessão. A Sorocabana chegava a 1920 servindo uma zona que apresentava grande desenvolvimento pela produção diversificada, com o impulso e estímulo da indústria pecuarista e a conseqüente criação de um novo centro de produção com a chegada dos trilhos a Porto Tibiriçá (atual município de Presidente Epitácio) às margens do rio Paraná, no extremo oeste de São Paulo. Mas, ao mesmo tempo, chegava-se à conclusão que para reformá-la, seriam gastos mais de 10 mil contos de réis. Naquele ano, já se esperava uma modernização técnica das estradas, transformando a tração a vapor em tração elétrica. Antes, porém, todo o sistema teria que ser reconstruído: aquisição de dormentes para melhorar a segurança da estrada; construção de uma estação na capital; aumento do material rodante, com a construção de pelo menos 200 vagões; entre outras ações.

A conduta do governo em relação à Sorocabana apresenta alguns aspectos do papel da Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas na condução da política e viação pública no estado. Além de planejar o sistema ferroviário e rodo-ferroviário, a Secretaria implementava as ações e administrava os serviços realizados pelas companhias, de forma a articular suas atividades em prol da economia estadual. Não só atendia às reivindicações das empresas, dirimindo as questões financeiras, como também cuidava do bom funcionamento das estradas, articulando os seus serviços. O conflito entre as Companhias era patente quando se tratava de prolongamentos de algum ramal proposto por uma em zona explorada por outra. A rentabilidade do café, como principal produto de exportação, mobilizava as empresas a monopolizar ao máximo a sua distribuição e, portanto em São Paulo, a dinâmica econômica e o comportamento da burguesia cafeeira jamais permitiriam que a fase concorrencial entre as Companhias fosse superada. Assim, o governo foi obrigado, durante todo o período republicano, a controlar e a equilibrar a atuação das companhias pelo bem dos serviços públicos, que a elas era exigido prestarem.

### **A política de terras e colonização**

Por força do artigo 64, da Constituição Federal de 1891, que transferiu ao domínio dos estados todas as terras públicas devolutas, era necessário criar um programa de

demarcação e utilização delas. No estado de São Paulo, a possibilidade de aproveitá-las criou uma política específica, em plena sintonia com a política de imigração. Tomar posse destas terras e legitimá-las foi uma tarefa árdua para o governo, mas conquistada aos poucos com a criação de núcleos e implantação de infra-estrutura de transporte. Para tanto, o Governo esforçou-se em exigir que os ocupantes legitimassem os seus títulos no intuito de discriminar as terras públicas.

O esforço em levantar o conjunto de terras devolutas vinculava-se à realização do projeto de ocupação produtiva do estado. Entre os que defenderam um plano de colonização para elas estava Francisco Glicério. Quando se tornou Ministro da Agricultura, instituiu o Decreto 528, de 28 de junho de 1890, regulando os serviços de imigração e colonização. Partia dali o modelo para a colonização paulista, na utilização de suas terras devolutas. A primeira parte do Decreto tratava da introdução de imigrantes, que, aqui chegados, poderiam procurar emprego nas fazendas, nas fábricas, nas construções, enfim, povoando o território. Propriedades particulares e pequenas lavouras teriam auxílios diretos da União, desde que seus proprietários quisessem dividi-las em lotes e cedê-las às famílias de imigrantes. As terras devolutas seriam assim vendidas a particulares, pelo preço legal, sob a condição de as fazerem medir e demarcar, e, depois cederem às famílias de imigrantes.

No projeto de Glicério, explicitavam-se alguns princípios aplicados pelo governo estadual, como valorizar as terras já cansadas das grandes propriedades, utilizando-as na produção de cereais, uva e outras pequenas culturas; repovoar as grandes propriedades abandonadas após a extinção do trabalho escravo, tornando-as centros de atividades de produção e comércio; discriminar as terras públicas, tirando-as da posse ilegal de particulares e, por fim, povoá-las em territórios calculados de 200, 500 ou 1.000 famílias, ligando-se esses núcleos coloniais aos portos, às estações ferroviárias federais e estaduais e às povoações urbanas, de modo a estabelecer-se continuidade entre as antigas cidades, vilas da União e essas novas povoações coloniais. Havia uma intenção de orientar a ocupação pelo interior, o que motivou o governo a implementar, com recursos próprios, um plano de colonização, associando a instalação de núcleos aos principais eixos ferroviários, servindo como modelo para estimular os grandes proprietários a adotá-lo.

Observam-se três momentos principais na formação e desenvolvimento dos núcleos coloniais em São Paulo. O primeiro, entre 1892 e 1897, foi caracterizado pela continuidade da política do governo imperial. O governo republicano recebeu os núcleos já existentes: Pariquera Açu, São Bernardo, Cannas, Cascelho, Ribeirão Pires, Antônio Prado, Rodrigo Silva, Barão de Jundiá e Boa Vista e fundou mais quatro: Sabaúna, Quiririm, Piraguí

e Bom Sucesso. Embora, neste primeiro momento, a produção fosse constante, a comercialização era deficiente. A maioria não tinha comunicação com ferrovias, dependendo de estradas vicinais mal instaladas. As que se ligavam a centros mais prósperos acabavam obtendo maior desenvolvimento como foi o caso do Núcleo Bom Sucesso (a 27 quilômetros de Sorocaba) e Piraguí (próximo a Guaratinguetá). Planejados a partir de uma espécie de zoneamento, contendo uma área rural, uma suburbana e uma urbana, esta reservada para atividades comerciais e industriais, a maioria destes núcleos não prosperava, com uma população que diminuía a cada ano, conduzindo-os ao insucesso.

O segundo momento teve a participação direta da Secretaria na sua implantação, com a utilização das terras devolutas, a formalização de parcerias com a iniciativa privada e a introdução de campos de demonstração e experiência junto a cada núcleo. O primeiro a inaugurá-lo foi o Núcleo Colonial Campos Salles, fundado em Campinas no ano de 1897. Este teria todos os seus lotes ocupados já em 1900, provavelmente por possuir melhores instalações infra-estruturais. Primeiramente, ele era diretamente servido pela Estrada de Ferro Funilense, totalmente subvencionada pelo Governo para articulá-lo aos centros distribuidores e compradores dos produtos nele cultivados em Campinas. Para o governo, o investimento com a estrada de ferro seria logo recompensado com a prosperidade rápida que aquela povoação teria, demonstrando a diretriz clara em vincular meio de transporte à sua localização. Segundo, cada lote seria entregue com a moradia concluída para a família. Terceiro, já teria, um ano após sua fundação, toda a viação interna concluída, com os caminhos principais na extensão de 6.388 metros e 4,40 metros de largura. Nesta nova fase, o governo deixaria de manter uma administração local em cada núcleo. O Decreto 1.181, de 12 de dezembro de 1903, extinguiu a administração individual em cada um e regulamentou o preço dos lotes e das casas, com o intuito de facilitar a arrecadação da dívida dos colonos. Este segundo momento consolidou-se com a fundação, em 1907, dos núcleos Nova Odessa, Jorge Tibiriçá, Conde do Pinhal, Nova Europa, Nova Paulicéia, Cons. Galvão Peixoto, Nova Veneza, Martinho Prado Junior, Visconde de Indaiatuba e Conde de Parnaíba.

O terceiro momento caracteriza-se, por um lado, pela expansão territorial com a conquista de novas terras a oeste do estado (com o desenvolvimento da Sorocabana e da Noroeste) e no aproveitamento de terras devolutas do Governo, que iam sendo discriminadas. Por outro, pela emancipação progressiva dos núcleos anteriores e negociações com particulares para a implantação de novos, incentivando a vinda de imigrantes de origem japonesa. De fato, este momento marca a saída do governo estadual da atuação direta na implantação dos núcleos, incentivando as companhias particulares para que o fizessem. Já no

final da década de 1910, as colônias estavam praticamente todas ocupadas e assim permaneceriam. Em 1918, por exemplo, dos 2.245 lotes rurais existentes nas 9 colônias administradas pelo governo, apenas 67 estavam vagos. Entre 1915 e 1918, estas colônias tiveram o incremento de mais de 6.000 habitantes, o que levou o governo a atuar de forma mais incisiva em melhoramentos (assistência médica) e a implantar escolas em todos eles.

O governo ainda tinha interesse em manter a política de colonização para expandir a cultura diversificada, utilizando-se de campos experimentais, mas precisava repensar o modelo. Primeiramente, porque o sucesso dos primeiros anos do século, com a imigração predominantemente italiana, se apagava na entrada dos anos 1920, demandando a busca por novos braços para a lavoura. Segundo, os gastos do governo com o aumento das despesas de custeio não permitiam manter os núcleos sob sua administração direta. As iniciativas particulares começavam então a dar seus próprios passos, utilizando-se, no entanto, de um modelo bem diferente daquele preconizado pelo governo. Os proprietários anexavam suas fazendas às antigas colônias ou simplesmente as loteavam, vendendo os lotes, sem incluir as benfeitorias ou fazer o controle sobre a produção, medidas que o governo adotava em seus núcleos. Para contrapor a esse novo desenho, apenas dois empreendimentos fariam frente: um localizado na zona entre os rios Ribeira de Iguape e Jacupiranga e administrado pela Companhia “Brazil Takushoku Kaisha”, utilizando-se de terras devolutas para introduzir imigrantes japoneses na produção de arroz e o estabelecimento do Campo de Demonstração e Experiências “Jeremias Junior”, junto ao núcleo, para o incremento da cultura do arroz e de outros produtos. A instalação deste Campo talvez tenha sido uma das últimas ações concretas do governo na tentativa de empreender o modelo de colonização proposto. Sucumbiria ao outro, da iniciativa particular, totalmente voltado ao mercado de exportação do café.

### **Imigração e Trabalho**

Outro componente da política de territorialização do governo estadual foi o programa de introdução de imigrantes e a decorrente organização do sistema de trabalho assalariado para eles. Se esta política era uma reivindicação de todos os setores ligados à lavoura, até dos mais organizados, ela não foi tão consensual para o governo. Este desejava, no âmbito do projeto modernizador, trazer o imigrante para a agricultura moderna que se queria implementar. Já em 1896, o Secretário de Agricultura, Álvaro da Costa Carvalho, explicitava o ônus da subvenção imigratória, na defesa de que ela deveria ser espontânea. Mas o fornecimento de braços à lavoura de café obrigava cada vez mais o Governo realiza-la, retardando as providências para o desenvolvimento da imigração espontânea. Para ele, o problema só teria solução depois que um programa de propaganda estimulasse a vinda de



imigrantes espontâneos de outros países, como da Alemanha por exemplo, que pagariam por suas passagens e teriam aspirações mais elevadas, desejando possuir um pedaço de terra. Com estas medidas aquele Secretário esperava que em prazo relativamente curto, o governo concluiria a sua missão de suprimento de braços à grande lavoura.

A fixação do imigrante como alvo de uma nova política de colonização e trabalho, era, portanto, uma possível solução, pois, ao contrário, o estado seria obrigado a ter sempre que custear a sua vinda, cada vez que faltavam braços para a lavoura. Além disso, estava claro para estes homens públicos que o governo deveria atuar apenas auxiliando o particular na obtenção do trabalho, chamando os imigrantes em bases mais amplas e liberais, estimulando a sua vinda por iniciativa própria. Este projeto ficaria mais claro com Carlos Botelho, que insistia na idéia de estabelecer maior flexibilidade nas condições de fixação do imigrante, propondo o estabelecimento de um serviço de transporte de trabalhadores agrícolas de uma para outras regiões do estado ou procedentes de outros de outros estados, assegurando a eles o regresso a seus lares depois de terminados os trabalhos de colheita.

As idéias de Carlos Botelho não eram evidentemente consensuais, mas o seu esforço em empreender um novo modelo de imigração foi relevante, levando-o a instituir reformulações na política de imigração em 1907. De início, Botelho suspendeu a imigração subsidiada em grandes levas e reorganizou o serviço de introdução de imigrantes por chamadas pelos fazendeiros. As principais medidas instituídas foram:

1. Reforma na Inspetoria de Imigração do Porto de Santos, com a incumbência de realizar a propaganda e informações aos imigrantes a bordo, cabendo-lhe acolher, desembarcar e fazer transportar para a Hospedaria da Capital os que quisessem aceitar os favores que a lei lhes assegurava;

2. Reformas na Hospedaria dos Imigrantes, introduzindo vacinação obrigatória, dormitórios com camas higiênicas e compartimentos reservados às famílias, sala de refeitório, cozinha e instalações modernas a gás;

3. Criação da Agência Oficial de Colonização e Trabalho, para que os imigrantes ou quaisquer trabalhadores encontrassem as informações de que necessitassem para a sua colocação na lavoura, nas indústrias ou núcleos coloniais;

4. Criação de uma lei de proteção e amparo dos trabalhadores rurais, afim de garantir a melhor defesa dos seus direitos nas dúvidas ou questões que pudessem surgir nas relações com os patrões, facilitado àqueles o contrato perante a Agência.

O início da década de 1910 foi marcada por novas reformulações na política de imigração. O Secretário Antônio de Pádua Salles criou o Departamento Estadual do Trabalho,

agregando e reorganizando os serviços da Hospedaria de Imigrantes e Agência Oficial de Colonização e Trabalho e o Patronato Agrícola, com o objetivo de estabelecer normas às condições do trabalho na lavoura, amenizando as relações conflituosas entre operários e patrões. Ao mesmo tempo, a Secretaria promovia a formação de cooperativas compostas pelos operários agrícolas, para o auxílio ao ensino primário, assistência médica e farmacêutica e outros fins.

Já no final da primeira metade da década de 1910, o governo iniciaria um movimento para incentivar cada vez mais os trabalhadores e imigrantes a se dirigirem ao interior, para os núcleos coloniais implantados pelo governo ou para as fazendas de café. Tal preocupação, embora tardia, era procedente. A preferência pela Capital ou grandes cidades começava a despontar entre os imigrantes que chegavam a São Paulo. Em 1907 e 1914, permaneceriam na Capital, respectivamente, 1.465 e 2.428 imigrantes. O discurso da “desurbanização do trabalhador” acentuava-se sem sucesso, a ponto de na década de 1920, a idéia da imigração subsidiada ser revigorada para resolver o problema da lavoura. Diante das alterações e mudanças no mundo após o término da Primeira Guerra Mundial, era natural que os braços estrangeiros não chegassem com tanta intensidade. Em 1920, começava-se a ensaiar a vinda de braços japoneses para as fazendas, idéia que anos antes já havia sido cogitada por Carlos Botelho. Sem ser bem aceita pelos fazendeiros de café cabia então introduzi-los no sistema colonial idealizado pelo governo, na continuidade tímida da política de colonização que se iniciou no final do Império. Em 1924, continuavam a chegar imigrantes espontâneos, mas não de predominância italiana. Um fenômeno novo então começava a se despontar: a vinda migrantes brasileiros de outros estados para São Paulo.

### **Obras públicas de saneamento nas cidades**

Esta quinta política desenvolvida pela Secretaria de Agricultura não só se complementa com as outras quatro mencionadas como contribui para explicar a configuração da rede urbana paulista durante a Primeira República, vista na perspectiva desta complementaridade. Ao mesmo tempo em que a Secretaria foi responsável pela realização de todas as obras públicas do estado, como escolas, delegacias, estradas e pontes e o fez de forma expressiva, realizando um pouco mais de 1.900 até 1927, ela executou as obras de saneamento da Capital, Santos e localidades do interior. Vinculando-se diretamente ao processo de urbanização, a atuação do Governo estadual neste sentido, demonstra a opção em desenvolver o território para as atividades produtivas, mas desestimular o desenvolvimento das cidades e de suas atividades urbanas. Tal discurso se acentuaria a partir da década de 1910, quando a política de imigração e trabalho voltou-se para a fixação dos trabalhadores no campo.

Enquanto a Secretaria do Interior executava um amplo programa de combate às doenças infecto-contagiosas por todo o estado, institucionalizando a saúde pública, com a criação de vários órgãos como o Instituto Bacteriológico, o Instituto Vacinogênico, o Instituto Soroterápico, entre outros, intensificando a sua atuação por ações preventivas, intervencionistas e localizadas, executadas por inspetores sanitários, a Secretaria de Agricultura deixaria, já em 1902, de realizar obras de infra-estrutura sanitária (redes de água e esgotos) nas cidades do interior. Longe de reduzir investimentos no campo do saneamento, o Governo estadual canalizou para a Capital e Santos todos os recursos para a infra-estruturação daqueles municípios. Isto se evidencia quando são comparados os gastos com as obras de saneamento na Capital e nas demais localidades, incluindo Santos. Até 1927, enquanto estes gastos na Capital giraram em torno de 166,46 réis por habitante, no interior e Santos, eles permaneceram no patamar de 14,72 réis por habitante.

A instalação de infra-estrutura nas cidades do interior que já vinha sendo pressionada pelos parlamentares estaduais, só se efetivou após a aprovação da Lei 368/1895 que autorizou o desembolso de mil contos de réis para as obras de saneamento no interior (na prática, utilizados apenas para o município de Araraquara). Nos anos posteriores, várias outras leis complementarizavam aquele recurso e permitiram que os melhoramentos fossem implantados, ainda que de forma restrita, nas principais cidades do estado. Estas leis adotaram critérios não só relacionados aos óbitos que as localidades apresentavam em decorrência dos surtos epidêmicos, mas às suas receitas, restringindo a atuação do governo apenas naquelas localidades que podiam pagar pelos materiais e serviços fornecidos. A prática que se instituiu, após a promulgação destas leis, foi o fornecimento de materiais que as municipalidades buscavam nos depósitos do governo e realizavam as obras, muitas vezes sem assistência técnica. O desestímulo à urbanização demonstra-se, não só pelo fato do Governo deixar de investir recursos nas obras de saneamento, mas sobretudo, em desaprovar, mesmo nas principais cidades, projetos de redes vinculadas a novas expansões urbanas ou projetos de novos loteamentos. E assim, o Chefe da Repartição de Águas e Esgotos entre 1898 e 1903, Teodoro Sampaio, barrava os pedidos que lhe chegavam.

Em se tratando de infra-estrutura sanitária, que mantinha uma relação estreita com a contenção das epidemias, pelos conhecimentos científicos ligados ao positivismo da época, é possível supor que a ausência destes melhoramentos nas cidades do interior tenha desestimulado um crescimento urbano, diferentemente do que ocorreu na Capital, cujo crescimento foi exponencial. Neste sentido, a instalação da infra-estrutura de saneamento na cidade de Santos e na Capital não pode ser entendida apenas sob o ângulo da saúde pública,

mas no esboço de todo o desenvolvimento econômico que se queria implementar, em conformidade com as outras quatro políticas anteriores.

No caso de Santos, a apresentação de uma cidade condizente com os padrões modernos e salubres frente a uma política de introdução de imigrantes, principalmente depois que imigração italiana foi proibida por aquele governo em 1904, induziu o Governo a executar obras vultosas de saneamento naquela cidade a partir de 1905, contratando, para realiza-las, o engenheiro Saturnino de Brito. A modernização do porto e das atividades a ele relacionadas complementava a predisposição do Governo em fazer investimentos mais altos naquela cidade.

Na Capital, a intensa atividade imobiliária, com a abertura de loteamentos e a expansão do núcleo urbano central, pressionava o Governo a instalar os serviços de água e esgoto. Não só a concentração de pessoas naquela cidade (que gerava maiores quantidades de óbitos por doenças infecto-contagiosas) quanto a presença de companhias e empresas ali instaladas, interessadas em reproduzir seu capital, exigiam a busca incessante de soluções para o saneamento. A Companhia “São Paulo Light and Power” e a Companhia City foram indutoras desta ocupação, sob o aval do Governo estadual, que oferecia contrapartidas para a expansão urbana que estas realizavam. Com isso, a Superintendência de Obras Públicas e a Repartição de Águas e Esgotos não mediram esforços para realizar esquemas técnicos para implantar sistemas de abastecimento de água e busca de novos mananciais, levando o Governo em 1926, na iminência de um colapso no abastecimento de água, a buscá-la a quilômetros de distância, na bacia do Rio Claro, demandando 23% de todo o orçamento estadual naquele ano. À exemplo da Companhia Light, inúmeras outras companhias, aproveitando as lacunas legais quanto à concessão de serviços de eletricidade e iluminação pública atuaram irrestritamente nos municípios do interior para o fornecimento destes serviços. O resultado disto é que, em 1928, tínhamos em São Paulo mais localidades com redes de iluminação e eletricidade instaladas (367 localidades) do que com redes de água e esgoto (101 localidades).

## Notas

---

<sup>i</sup> Pesquisa em desenvolvimento com apoio da FAPESP – Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo

<sup>ii</sup> NOZOE explica que, durante o Império, a divisão das competências tributárias obedeceu em linhas gerais, os critérios vagamente delimitados pela lei orçamentária de 1835, que contemplavam a Renda Geral. As províncias tinham limitações legais e foram, ano a ano, aumentando suas despesas, não restando outra saída senão “invadir” as rendas gerais. O problema é que a Constituição de 1824 que instituiu os Conselhos Gerais das Províncias não lhes conferia competência para deliberar sobre imposições fiscais, ficando tal atribuição privativa à Câmara Federal. Entre 1836 e 1890, a composição das receitas não sofreu mudanças substanciais (NOZOE, 1984: 16).

---

<sup>iii</sup> A análise sobre esta Secretaria se baseou nos relatórios oficiais publicados por ela entre os anos de 1926 e 1927, sob guarda do Arquivo do Estado de São Paulo.

<sup>iv</sup> Em 1927 a Secretaria de Agricultura se desdobrou em duas Secretarias: a Secretaria de Agricultura, Indústria e Comércio e a Secretaria de Viação e Obras Públicas.

### Referências bibliográficas

- CASALECCHI, José Ênio. O Partido Republicano Paulista – política e poder (1889 – 1926). São Paulo: Brasiliense, 1987.
- COSTA, Emília Viotti da. Da monarquia à República – momentos decisivos. São Paulo: UNESP, 1999.
- FERRARO, Mário Roberto. “A gênese da agricultura e da silvicultura moderna no Estado de São Paulo”. São Paulo: Dissertação de Mestrado apresentada Escola Superior de Agricultura “Luiz de Queiroz da USP, 2005.
- FAUSTO, Boris. Estado e burguesia agroexportadora na Primeira República in Novos Estudos CEBRAP, 27. São Paulo: 1990, pp. 120-127.
- FONT, Maurício. Politics: the quest for hegemony in coffee, contention and change in making of modern Brazil. Massachusetts: Brasil Blockwell, 1990.
- FURTADO, Celso. Formação Econômica do Brasil. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 2003.
- LOVE, Joseph. A locomotiva: São Paulo na Federação Brasileira, 1889-1937. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1982.
- NOZOE, Nelson Hideiki. São Paulo: economia cafeeira e urbanização. Estudo da estrutura tributária e das atividades econômicas na capital paulista (1889 – 1933). São Paulo: Instituto de Pesquisas Tecnológicas, 1984.
- PERISSINOTTO, Renato M. Classes dominantes e hegemonia na República Velha. São Paulo: UNICAMP, 1994.
- \_\_\_\_\_. Estado e capital cafeeiro em São Paulo (1889 – 1930). São Paulo: Anablume / FAPESP, 1999.
- SAES, Décio. A formação do Estado burguês no Brasil. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1985.
- SAES, Flávio A. M. de. As ferrovias de São Paulo (1870 – 1940). São Paulo: Hucitec / INL-MEC, 1981.
- \_\_\_\_\_. A grande empresa de serviços públicos na economia cafeeira. São Paulo: Hucitec, 1986.
- SCHIFFER, Sueli T. R. “São Paulo como pólo dominante no mercado unificado nacional” in DEÁK, Csaba e SCHIFFER, Sueli T. R. (org.). O processo de urbanização no Brasil. São Paulo: EDUSP, 1999.
- WEBER, Max. On charisma and institution building. Chicago / London: University of Chicago, 1968.
- ZIMMERMANN, Maria Emilia Marques. O PRP e os fazendeiros de café. Campinas, UNICAMP, 1986.