

## Introdução

Nilson Ghirardello

SciELO Books / SciELO Livros / SciELO Libros

GHIRARDELLO, N. *À beira da linha: formações urbanas da Noroeste Paulista* [online]. São Paulo: Editora UNESP, 2002. 235 p. ISBN 85-7139-392-3. Available from SciELO Books <<http://books.scielo.org>>.



All the contents of this chapter, except where otherwise noted, is licensed under a Creative Commons Attribution-Non Commercial-ShareAlike 3.0 Unported.

Todo o conteúdo deste capítulo, exceto quando houver ressalva, é publicado sob a licença Creative Commons Atribuição - Uso Não Comercial - Partilha nos Mesmos Termos 3.0 Não adaptada.

Todo el contenido de este capítulo, excepto donde se indique lo contrario, está bajo licencia de la licencia Creative Commons Reconocimiento-NoComercial-CompartirIgual 3.0 Unported.

## INTRODUÇÃO

A construção da Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (CEFNOB), em direção ao atual Mato Grosso do Sul, abriu extensa região do Estado de São Paulo, ainda não ocupada sistematicamente pelo homem branco.

Nos mapas do início do século, anteriores à Comissão Geográfica de 1905, toda área do oeste de São Paulo até a margem esquerda do Rio Paraná era grafada como “zona desconhecida habitada por índios” ou “terras devolutas não exploradas”. Nesse aspecto, a CEFNOB será a primeira estrada de ferro no Estado de São Paulo a “abrir” territórios e não como suas predecessoras a acompanhar a produção cafeeira.

A importância da ferrovia, para a ocupação rural e urbana dessa fração de São Paulo, é patente até por sua designação, pouco utilizada contemporaneamente: Zona Noroeste. Embora esta seja, a rigor, a posição geográfica da região, sua denominação foi originada da estrada de ferro. Conquanto isso tenha se dado em relação à nomenclatura de outras partes do Estado, como Mogiana, Paulista, Sorocabana etc., conhecidas até algumas décadas atrás, conforme as estradas de ferro que as serviam, veremos que na Zona Noroeste, pela ferrovia ter sido via de penetração, seu relevo foi maior. A CEFNOB antecedeu outras ferrovias ou extensões delas que cumpriram funções correlatas de penetração, embora em época posterior, como a Alta Sorocabana, Alta Araraquarense e Alta Paulista.

A construção da CEFNOB acelerará o conflito e quase dizimação do gentio, bem como o progresso de ocupação rural da Zona

Noroeste. Até 1914, data da conclusão das obras da CEFNOB, a região tinha boa parte de suas terras em processo de retalhação e ao menos nove povoados e uma cidade recém-criados.

Este livro pretende analisar a formação das cidades criadas junto à antiga Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, atual Novoeste, em solo paulista. O período estudado abrange do início de sua construção, em 1905, até a ligação, após percorrer 1.272 quilômetros, com Porto Esperança, no atual Mato Grosso do Sul, em 1914. Nesse curto espaço de tempo será formada uma importante linha de povoados, depois cidades, estabelecidas a partir de estações, guardando características próprias em relação à origem de seus chãos e à implantação dos traçados urbanos.

As cidades que enfocaremos, pequenos povoados originados à época da construção da Estrada de Ferro, situam-se no Estado de São Paulo e são, por ordem de quilometragem na ferrovia e por consequência de distância da capital, as seguintes: *Avai*, *Presidente Alves*, *Cafelândia*, *Lins*, *Promissão*, *Avanhandava*, *Penápolis*, *Glicério*, *Birigüi* e *Araçatuba*. Optamos por estudar todos os povoados criados no período para verificarmos o *processo* e a *regularidade* que acreditávamos haver em sua formação, mesmo antes de iniciarmos nossa pesquisa. É necessário frisar que, pelo enfoque e pela complexidade da proposta, bem como pelo número de cidades envolvidas, a pesquisa voltar-se-á apenas à criação destas, e não ao seu desenvolvimento urbano, e embora a ferrovia nasça em Bauru, esta cidade não faz parte do estudo, pois não se originou da CEFNOB, ainda que tenha tido seu crescimento acelerado por ela. Outras povoações ainda se formaram entre essas cidades, mas em época posterior ao nosso estudo, portanto não fazem parte dele. Araçatuba é a derradeira urbe a ser pesquisada, pois foi, até os anos 1920, a última cidade junto da CEFNOB dentro do Estado de São Paulo.

A formação de cidades era de interesse da ferrovia, bem como dos latifundiários da Zona Noroeste. O empenho da Companhia de Estrada de Ferro Noroeste do Brasil estaria na transformação rápida de estações em núcleos urbanos, gerando não só pólos de escoamento para uma futura produção agrícola, particularmente cafeeira, mas também movimentados centros de embarque e desem-

barque de passageiros. O povoado garantiria ainda, até os primeiros anos da segunda década do século XX, segurança contra a destruição do patrimônio edificado da ferrovia: estações, armazéns, trilhos etc., atacados pelos índios caingangues em represália à dizimação das tribos e à ocupação de suas terras.

Da parte dos grandes “proprietários” rurais, ou mais precisamente ocupantes de terras devolutas, a formação de povoados significava a valorização das áreas apossadas, espaço social para o exercício do mando coronelista e, sobretudo, a viabilização de parcelamentos rurais.

Embora, a partir dos meados de 1920, a produção cafeeira nas terras virgens dessa região passe a ser uma das mais expressivas do Estado, no período estudado, a subdivisão dos imensos latifúndios, apossados ou grilados, e sua transformação para venda em sítios ou fazendas constituíram negócio altamente rentável, menos trabalhoso que o plantio e meio eficaz de auferir ganhos sobre posses irregulares e de possível contestação judicial.

A viabilidade do parcelamento rural esteve assentada na possibilidade de escoamento fácil da futura produção pela ferrovia e na proximidade de núcleos urbanos que davam suporte às pequenas e médias propriedades. É sintomático que tais terras tenham sido vendidas, especialmente, a imigrantes vindos de regiões de ocupação mais antiga do Estado, após amealharem algum dinheiro.

No primeiro momento, as estações-povoado representavam “civilização” e proteção em meio à mata, bem como base para a ocupação rural. Com o fluxo contínuo de imigrantes abriram-se possibilidades de lucros pela comercialização do solo urbano, agora livre das amarras da enfiteuse.

É bom deixar claro que os interesses da Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil e latifundiários eram semelhantes, faces da mesma moeda, num período dominado pelo liberalismo econômico e comandado politicamente pela oligarquia cafeeira.

Este livro vai procurar mostrar, nos capítulos que se seguem, que tanto a origem ferroviária, a ação dos “proprietários” rurais, como a laicização do solo urbano deram a esses povoados, futuras cidades, características próprias na implantação de seus traçados, especialmente se comparadas a outras que as precederam.

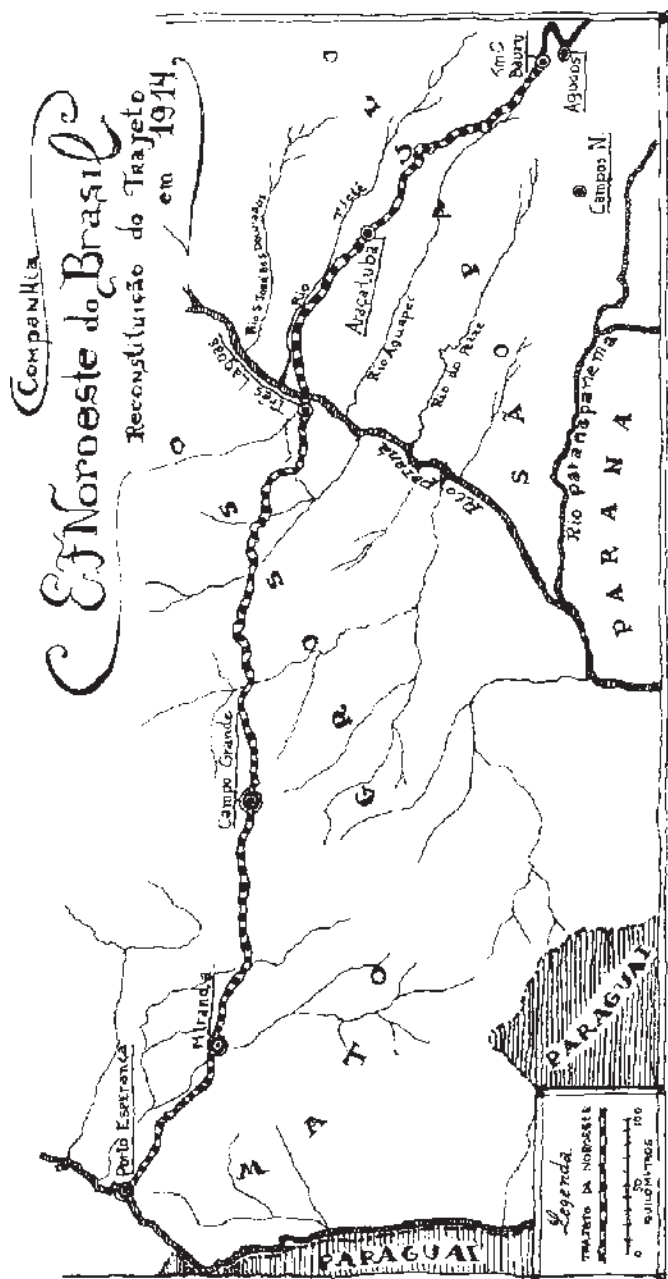


FIGURA 1 – percurso da CEFNOB na época de sua inauguração (Desenho de André Stevaux, a partir de Azevedo, 1950).

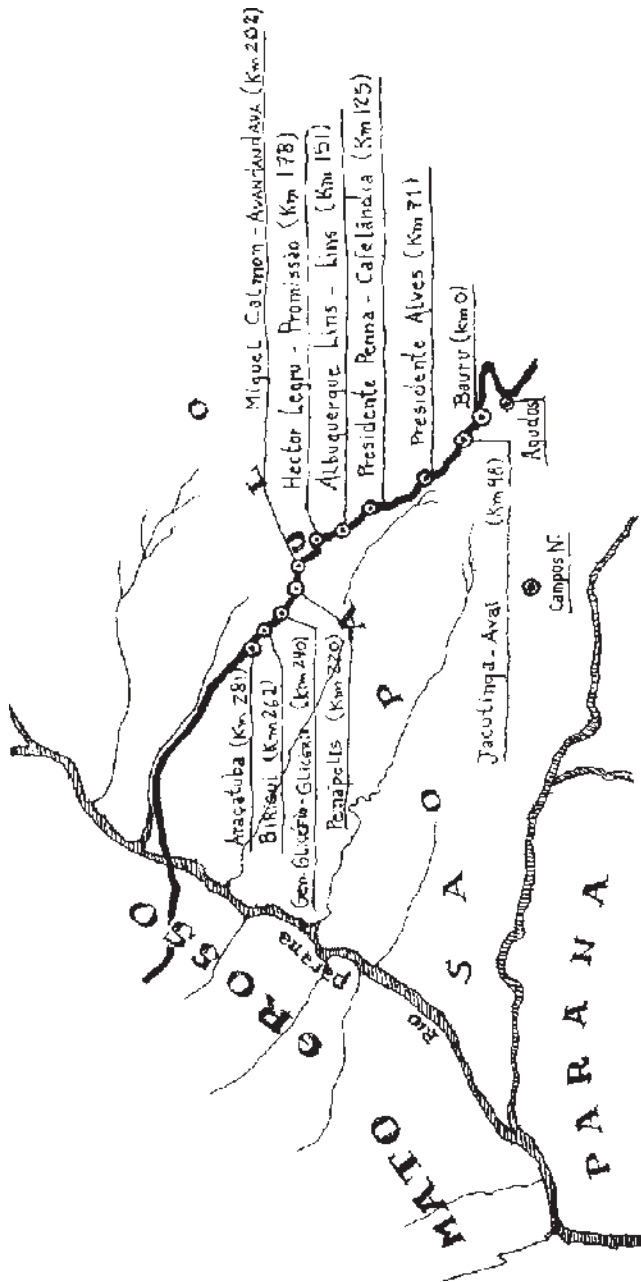


FIGURA 2 - A CEFNOB e as estações-povoado estudadas neste livro (Desenho de André Stevaux).

M A P P A   D A   Z O N A   N O R O E S T E

— AN AT THE NORTHWEST ZONE. CARTA GEOGRAFICA DELLA ZONA NOROESTE - MAPA DE LA ZONA NOROESTE



FIGURA 3 – Mapa da Zona Noroeste de São Paulo, situada entre a Araraquarense e a Sorocabana. Desenho de 1928 (Ercilla & Pinheiro, 1928, p.8-9).

Como exemplo, podemos citar a longa e retilínea esplanada das estações, situada próxima aos cursos d'água, que se torna a geratriz do traçado urbano. Ou mesmo uma inegável padronização na implantação do traçado, não mais agora do patrimônio religioso, mas sim do loteamento urbano, encomendado, predominantemente, a agrimensores que atuavam na retalhação das terras rurais.

Para efetuarmos tais estudos, foi necessário reconstituir pacientemente a configuração inicial dos traçados dessas cidades. Das dez pesquisadas, encontramos, após intensa procura, os arruamentos originais de apenas três, o que demonstra o descaso com a documentação escrita e iconográfica de boa parte dessas localidades, não raro desafortunadamente confiadas a burocratas piromaníacos. As sete cidades restantes tiveram que ter seus traçados reconstituídos a partir de plantas urbanas mais recentes, relatos de memorialistas, fotografias e informações de técnicos das prefeituras. O resultado final nos pareceu bastante fiel, particularmente quando confrontadas e complementadas com desenhos das antigas esplanadas da CEFNOB e seu entorno imediato.

Por último, esperamos ter atingido nosso objetivo maior, que era o estudo de um conjunto importante de cidades, com características comuns em seu processo de formação urbana e que até hoje não tinham sido alvo de trabalho similar.