

A “MARCHA PARA O OESTE” E A PORÇÃO OESTE DO ESTADO DE SÃO PAULO: Meios de transporte e a articulação urbana

THE “ADVANCE TO THE WEST” AND THE WESTERN PORTION OF SÃO PAULO STATE: transports and urban articulation

A. Taís Schiavon

*Universidade de Évora, Évora, Portugal
taischiavon@hotmail.com*

RESUMO

Território desconhecido, a porção Oeste do Estado de São Paulo, vê sua expansão em fins do século XIX como parte das estratégias de promoção das conexões territoriais nacionais e internacionais, inicialmente promovidos pelo sistema ferroviário e gradativamente substituídos pelo sistema rodoviário de transportes. Compondo este processo as linhas: Araraquarense, Noroeste, Paulista e Sorocabana, promoviam o transporte de pessoas, produtos e serviços entre a região “desconhecida e selvagem”, para as demais porções territoriais, permitindo o desenrolar de inúmeras atividades. Considerando o fato de que 65% do território do Estado de São Paulo foi urbanizado, a partir do avanço da “franja pioneira”, entendemos a importância do desempenho das ferrovias no Brasil, cujas estratégias foram fortemente atuantes entre os séculos XIX e XX, transportando pessoas, bens e serviços entre os centros já urbanizados e as regiões “selvagens”, conformando abertura de “modernas” cidades em meio à porção central do Brasil em um curto espaço de tempo.

Palavras-chave: São Paulo, rodovias, ferrovias, desenvolvimento urbano, articulação regional.

Linha de Investigação: 1: Cidade e projeto

Tópico: Estudos metropolitanos e territoriais

ABSTRACT

Unknown territory, the western portion of the State of São Paulo, sees its expansion at the end of the 19th century as part of strategies to promote national and international territorial connections, initially promoted by the rail system and gradually replaced by the road transport system. Composing this process the lines: Araraquarense, Noroeste, Paulista and Sorocabana, promoted the transport of people, products and services between the “unknown and wild” region, to the other territorial portions, allowing the development of innumerable activities. Considering the fact that 65% of the territory of the State of São Paulo was urbanized, from the advance of the “pioneer fringe”, we understand the importance of the performance of the railroads in Brazil, whose strategies were strongly active between the 19th and 20th centuries, transporting people, goods and services between already urbanized centers and “wild” regions, forming the opening of “modern” cities in the middle of the central portion of Brazil in a short time.

Keywords: São Paulo, highways, railways, urban development, regional articulation.

Research line: 1 City and Project

Topic: *Urban Morphology*

1. Introdução: a estruturação da pesquisa

Este estudo buscou identificar os processos atuantes em meio à dispersão de ferrovias na porção Oeste do Estado de São Paulo, compreendendo seu comportamento em relação ao contexto brasileiro e sul-americano, caracterizando-o como o elemento propulsor ao processo de urbanização e formalização das bases urbana, econômica e industrial, do Oeste do Estado de São Paulo, cujo efêmero contexto de transformações é problematizado cerca de meio século depois, resultado da gradativa instauração do modelo rodoviário de transportes, tornando obsoletas as estruturas idealizadas em meio à dinâmica anterior.

A proposta foi inicialmente estruturada no Brasil a partir do desenvolvimento do subtema III do projeto temático FAPESP (2006-2011)¹, tendo como ponto de partida os passos desenvolvidos pelo geógrafo francês Pierre Monbeig, cuja pesquisa ao longo dos anos 1940 foi responsável pela análise do desenvolvimento do Oeste Paulista a partir do avanço da “Franja Pioneira”² proveniente da região do Vale do Paraíba (1840), considerando tanto os fatos históricos inerentes a conformação da “marcha para o oeste”, quanto a conformação identificada pelo geógrafo, narrando desta maneira os processos de transformação territorial, desenvolvimento econômico e expansão urbana, resultado do avanço do sistema ferroviário (em atuação no Oeste Paulista no início do século XX) e sua substituição ao modelo rodoviário de transportes (após 1930).

Nas análises atuais, o estudo teve como ponto de partida, o contexto delineado pelo avanço das companhias de estrada de ferro: Noroeste do Brasil, Sorocabana (Alta Sorocabana), Paulista (Alta Paulista) e Araraquarense, permitindo neste processo, a identificação das características inerentes a cada eixo e suas eventuais interferências (regionais, nacionais e internacionais), relações fundamentais para a criação e desenvolvimento de novas cidades e equipamentos por toda a região, uma vez que além de abrir caminho a ferrovia influencia a construção e qualificação de zonas em meio ao *hinterland* desconhecido.

Em seu primeiro momento, ainda no Brasil, as pesquisas realizadas na Unesp pelo Projeto Temático FAPESP, foram responsáveis por diferentes frentes de pesquisas relacionadas sobretudo ao comportamento urbano das cidades criadas ou impulsionadas economicamente em decorrência do avanço das companhias de estrada de Ferro do Oeste de São Paulo, seguindo desta maneira as análises iniciais descritas por Monbeig ao longo de seus estudos como professor de Geografia da USP e também pesquisas para seu doutoramento defendido na Sorbonne. Deste processo tornou-se possível a compreensão dos personagens

¹ Fundação de Amparo a Pesquisas do Estado de São Paulo: Projeto Temático: 05/55338-0. “Saberes eruditos e técnicos na configuração e reconfiguração do espaço urbano: Estado de São Paulo, séculos XIX e XX.” AP. TEM, com a coordenação da prof.^a Dr.^a Maria Stella Martins Bresciani (UNICAMP, Campinas). Subtema III – “Saberes Urbanos na configuração e re-configuração das cidades formadas com a abertura de zonas pioneiras no Oeste do Estado de São Paulo”, com a coordenação do prof. Dr. Adalberto da Silva Retto Junior (UNESP, Bauru).

² Monbeig utiliza a expressão ao descrever o processo de desbravamento, do Vale do Paraíba (na divisa entre os Estados do Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais), segue em direção ao Oeste do Estado de São Paulo, seguindo o desenvolvimento econômico do café e sua conseqüente expansão ferroviária. O termo ‘Franjas Pioneiras’ refere-se à maneira “irregular” de descrição do avanço do território em busca de novas áreas para a exploração econômica, ou seja, o desbravamento das áreas situadas nas pontas dos trilhos, que avançavam a partir do desenvolvimento e expansão da ferrovia e seu vínculo à cultura cafeeira, progredindo em alguns casos sem uma estratégia precisa.

envolvidos em meio a este intenso processo transformação da paisagem de toda a região. As análises puderam ilustrar desta maneira como a paisagem descrita por Monbeig, que trazia a descrição do forte elo entre o desenvolvimento urbano e econômico em sobreposição à consolidação do modelo ferroviário de transportes, evoluiu até os anos 1950, trazendo os impactos do modelo automobilístico.

Em seu segundo momento, as pesquisas desenvolvidas na Europa, subordinadas pelo Master Erasmus Mundus TPTI³, possibilitaram o entrelaçamento de todos os dados coletados previamente no Brasil em meio as temáticas e discussões do Patrimônio Industrial, elencando também o contexto e o espaço ferroviário como grande indústria, cunhando assim a terminologia “Patrimônio da Mobilidade”, que engloba tanto as características do patrimônio industrial estruturada pelas indústrias em si, quanto pela ferrovia, verdadeira indústria de propulsão de todo este processo, estruturado em menos de 50 anos.

A análise dos dados permite elencar o patrimônio físico e socioeconômico gerado em torno de seu sistema operacional e estruturação de sua paisagem urbana, podendo ser analisada também pelo viés da paisagem cultural, mesclando as influências nacionais e internacionais, identificadas a partir da atuação de imigrantes, engenheiros, técnicos e tantos outros personagens, responsáveis pela transformação da paisagem natural da porção central do Brasil.

Em 2015, as dissertações apresentadas ao Master TPTI, buscaram a releitura dos dados presentes no “Arquivo digital de planos e projetos Professor José Cláudio Gomes”, de responsabilidade do grupo SITU da UNESP de Bauru. A articulação dos resultados do sub tema III ao master TPTI busca consolidar uma plataforma de análise envolvendo instituições brasileiras, francesas, italianas e portuguesas em meio a circulação de ideais e conhecimentos históricos, técnicos, sociais, econômicos e urbanos devidamente aplicadas em discussões patrimoniais e de planejamento urbano, cujos resultados seriam disponibilizados ao público a partir da elaboração de um “museu virtual”.

A segunda fase da pesquisa consolidou a análise dos eixos Noroeste e Araraquarense⁴. Contando em 2015 com o apoio metodológico e financeiro da instituição francesa AHICF (Association pour l’Histoire des Chemins de Fer)⁵. Ao fim deste mesmo ano, a pesquisa sobre a Noroeste foi uma das cinco finalistas do Prix

³ Master TPTI (Techniques, Patrimoine et Territoire de l’Industrie), um convênio entre as Universidades Paris 1 Panthéon Sorbonne (Paris-França), Università Degli Studi di Padova (Padova-Itália) e Universidade de Évora (Évora-Portugal). As pesquisas contaram com a orientação da prof. Dr^a Ana Cardoso de Matos (Universidade de Évora, Portugal) e a co-orientação do prof. Dr^o Adalberto da Silva Retto Junior (UNESP, Bauru).

⁴ Autora. Le Chemin de Fer Noroeste do Brasil et les paysages industriels de l’Ouest de l’État de São Paulo, comme patrimoine de la Mobilité au Brésil. 2015. Dissertação (Mestrado em Gestão e Valorização do Patrimônio Industrial) - Master TPTI, Universidade de Évora, Évora, Portugal, 2015. Disponível em: <<http://dspace.uevora.pt/rdpc/handle/10174/18401>> acesso em Janeiro de 2017.

Lourencetti, Fernanda de Lima. Estrada de Ferro Araraquarense no quadro das paisagens Industriais do Oeste Paulista como Patrimônio da Mobilidade. 2015. Dissertação (Mestrado em Gestão e Valorização do Patrimônio Industrial) - Master TPTI, Universidade de Évora, Évora, Portugal, 2015.

⁵ «Chemin de fer, mobilité et transformation urbaine: une comparaison internationale (São Paulo, Brésil et France)»

CILAC Jeune Chercheur. Em 2016, a pesquisa foi finalista do III Premio Promoción del Patrimonio Arquitectónico e Industrial, Aula G+I_PA I, promovido pela Universidade Politécnica de Madrid.

A leitura dos dados demonstra que nas cidades “Bocas de Sertão”⁶ o desenrolar de atividades diretamente ligadas à ferrovia ocorre com maior intensidade quando comparados as cidades que carregam este posto por um curto intervalo de tempo ou que não fazem parte deste processo de centralização de assistência ao desenvolvimento ferroviário.

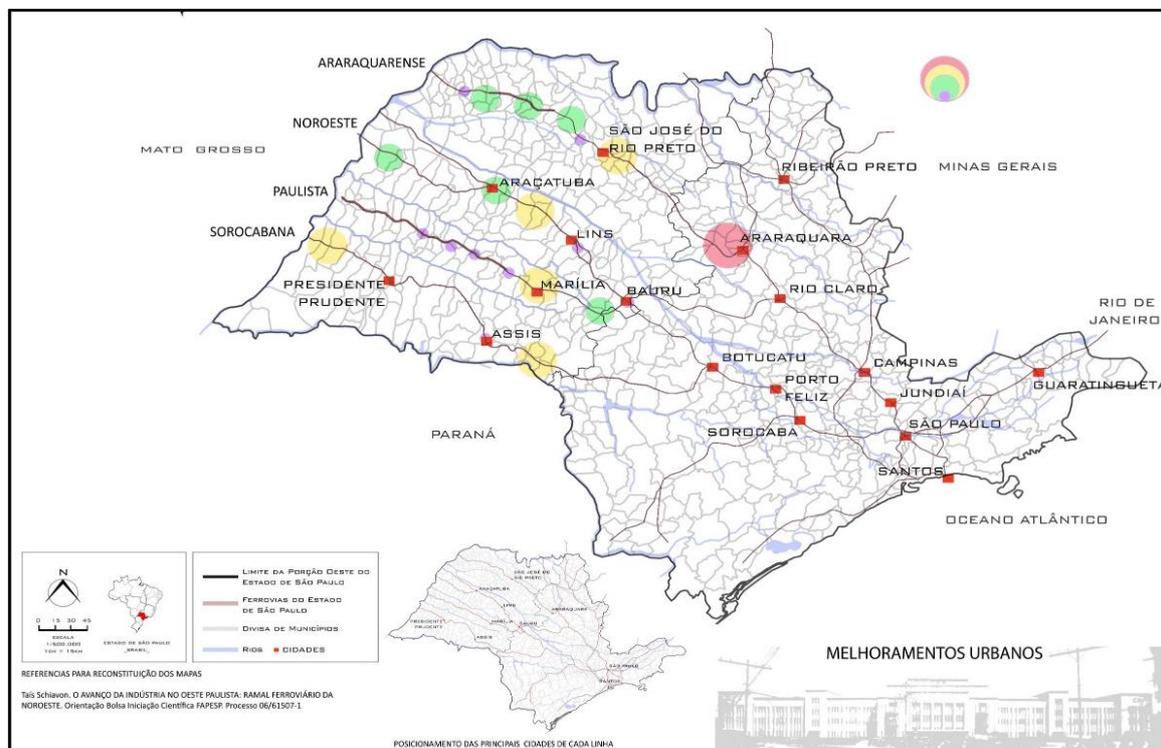


Fig. 01. Síntese da concentração dos Melhoramentos Urbanos identificados ao longo das pesquisas. Fonte: autora, 2015.

⁶ Nomenclatura dada às cidades de vanguarda ao longo do processo de expansão territorial da Frente Pioneira, que em muitos casos seguia em meio ao território desconhecido e economicamente incipiente. Tais cidades serviam de suporte para o avanço das companhias até que uma nova cidade pioneira tivesse condições de prestar os mesmos serviços de suporte que a localidade anterior.

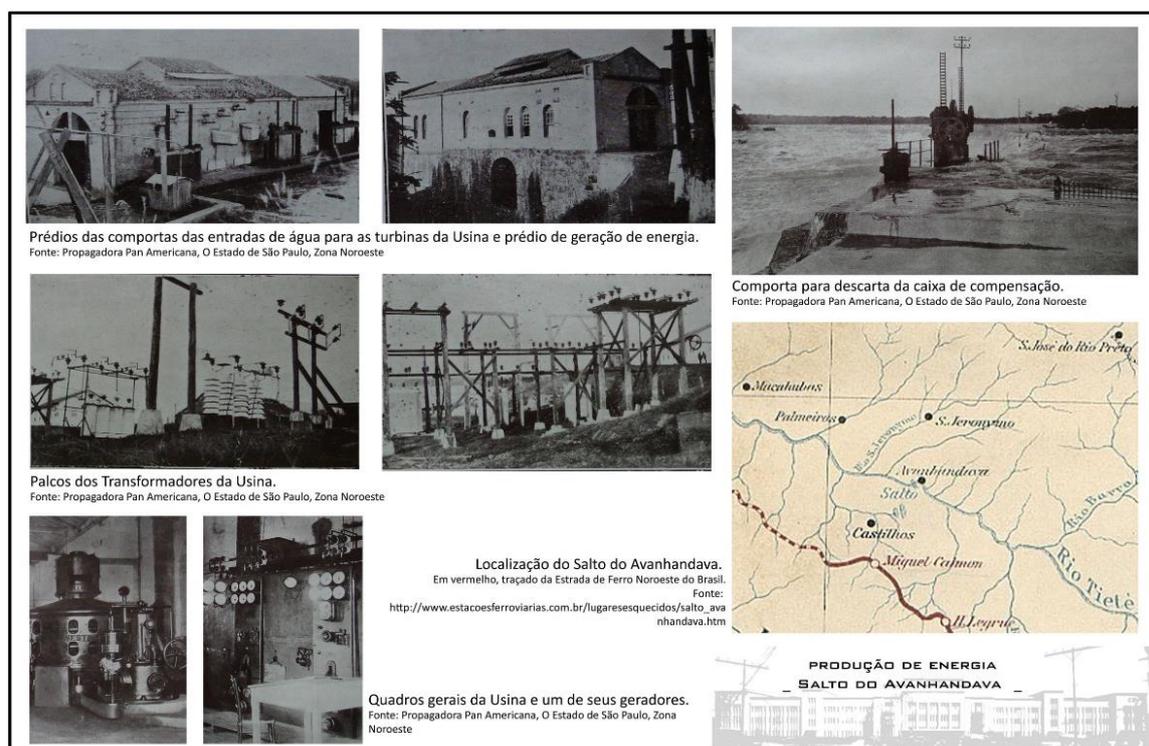


Fig. 02. Unidade de Produção de Energia Elétrica – Salto do Avanhandava – Linha Noroeste. Fonte: autora, 2015.

2. A influência de Pierre Monbeig:

Conforme a descrição de Ab'Saber (1994), Monbeig veio ao Brasil como substituto do professor Pierre Deffontaines. Em 1941, Monbeig aplica em sua turma da USP (Universidade de São Paulo) verdadeiras imersões de reconhecimento da paisagem natural e dos fatos decorrentes das intervenções humanas, com o intuito de identificar os impactos dos processos econômicos em meio ao espaço geográfico.

Tais ações ocorrem em paralelo aos seus interesses em meio ao contexto delineado pelas cidades do interior paulista e norte do Estado do Paraná, um “espaço em constante movimento” caracterizado pelo intenso processo de derrubada de matas e abertura de vilas, sustentadas pela vinda de imigrantes a partir da dispersão de ferrovias, cujas paradas dos trens favoreciam a criação de importantes centros urbanos, futuras capitais regionais. (Ab'Saber, 1994: 227)

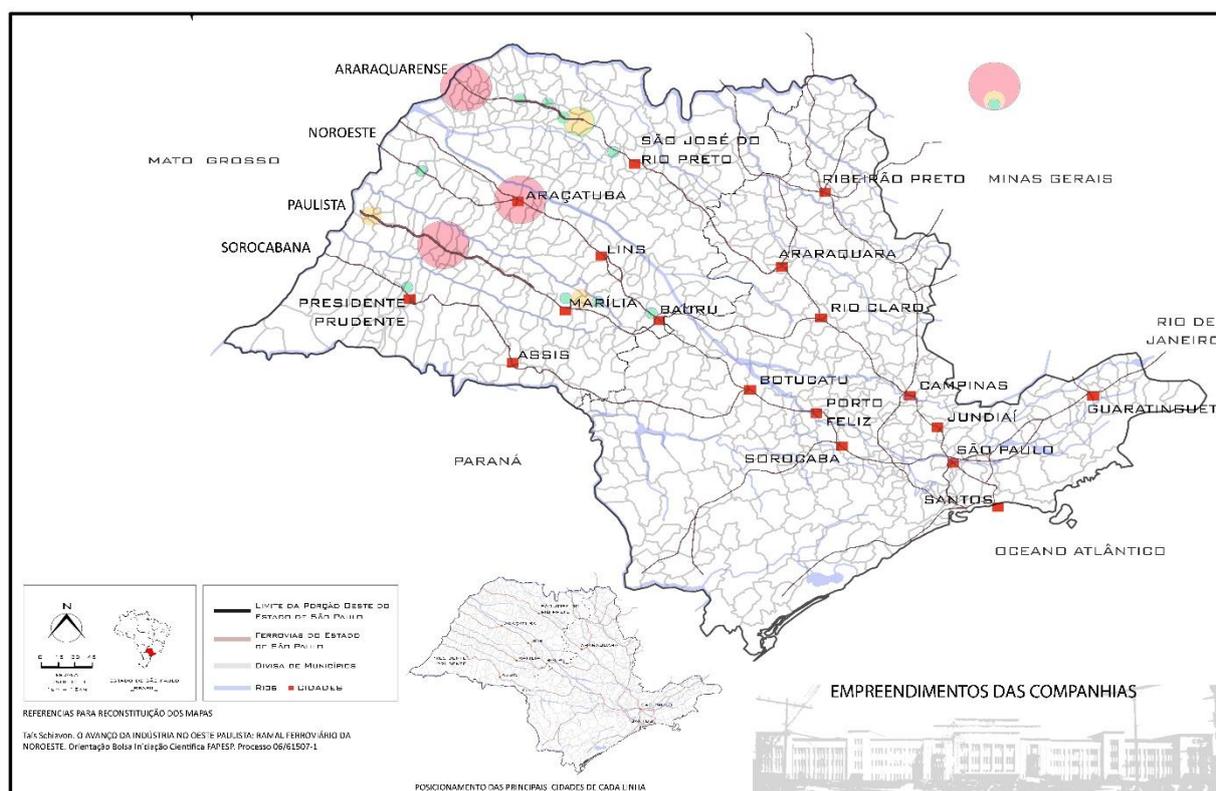


Fig. 03. Concentração das construções e equipamentos das companhias ferroviárias do oeste do Estado de São Paulo. Fonte: autora, 2015.

De acordo com Monbeig (1998: 21), “por toda parte, (...) sente-se que nada se estabiliza, nada é definitivo (...) com a mancha pioneira, que inexoravelmente avança rumo a Oeste”. Entre os anos de 1930 e 1940, ainda em meio a formalização do embrionário caráter urbano brasileiro, o geógrafo faz uso do avanço das “franjas pioneiras” para descrever parte destas transformações, partindo de um contexto já dotado de características urbanas (marcado pela região do Planalto Paulista), para um ambiente transitório, caracterizado pelo “particular impulso ao desenvolvimento de São Paulo, centro vital da economia brasileira” (Andrade, 2011: 48), que entre outras atividades servia de entreposto comercial direcionando os produtos das novas frentes pioneiras até o porto de Santos.

Uma linha de estrada de ferro, por exemplo, não é somente o traçado da via, a velocidade dos trens, nem a lista de cidades que ela dessela, nem o número de viajantes e a tonagem das diversas mercadorias que ela transporta. É tudo isso junto, mais os capitais que asseguram seu funcionamento, as atividades que ela suscita, as concorrências que ela sofre e outras coisas mais. (Monbeig, 1952).

	BAURU		BIRIGUI
Elevação Município	1896	Elevação Município	1911
Chegada da Ferrovia	1906	Chegada da Ferrovia	1912
	AVAI		ARAÇATUBA

Elevação Município	1919	Elevação Município	1928
Chegada da Ferrovia	1906	Chegada da Ferrovia	1928
PRESIDENTE ALVES		GUARARAPES	
Elevação Município		Elevação Município	1948
Chegada da Ferrovia	1906	Chegada da Ferrovia	1930
	PIRAJUI		RUBIÁCEA
Elevação Município	1915	Elevação Município	1948
Chegada da Ferrovia	1925	Chegada da Ferrovia	1926
GUARANTÁ		BENTO DE ABREU	
Elevação Município	1945	Elevação Município	1927
Chegada da Ferrovia	1921	Chegada da Ferrovia	1932
	CAFELÂNDIA		VALPARAÍSO
Elevação Município	1926	Elevação Município	1949
Chegada da Ferrovia	1908	Chegada da Ferrovia	1935
LINS		LAVÍNIA	
Elevação Município	1920	Elevação Município	1934
Chegada da Ferrovia	1908	Chegada da Ferrovia	1936
GUAÍÇARA		MIRANDÓPOLIS	
Elevação Município	1926	Elevação Município	1948
Chegada da Ferrovia	1920	Chegada da Ferrovia	1936
	PROMISSÃO		GUARAÇAI
Elevação Município	1923	Elevação Município	1937
Chegada da Ferrovia	1908	Chegada da Ferrovia	1937
AVANHANDAVA		MURITINGA DO SUL	
Elevação Município	1926	Elevação Município	1937
Chegada da Ferrovia	1908	Chegada da Ferrovia	1937
	PENÁPOLIS		ANDRADINA
Elevação Município	1908	Elevação Município	1937
Chegada da Ferrovia	1906	Chegada da Ferrovia	1937
	GLICÉRIO		CASTILHO
Elevação Município	1926	Elevação Município	1947
Chegada da Ferrovia	1908	Chegada da Ferrovia	1937
COROADOS			
Elevação Município	1932		
Chegada da Ferrovia	1922		

Tabela 01: Comparativo entre a evolução da Ferrovia e a Criação de Municípios. Fonte: (Autora) 2009.

O geógrafo também discorda de Elisée Reclus, que defende que na América do Sul, as vias férreas precedem as habitações. Neste ponto ao citar o caso do Oeste Paulista, Monbeig relata distintas formulações, indo desde a ação da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, onde os trilhos realmente antecedem o povoamento e a fundação de cidades em seu avanço (com exceções de algumas cidades como Bauru, ponto de partida da companhia); à ação da Alta Paulista, que em sua empreitada em meio aos anos 1930 e 1940, aguarda o pré-estabelecimento econômico e social da região para o prolongamento dos trilhos, um processo que muitas vezes ocorre em paralelo com a comunicação das regiões mais distantes das estações por estradas, buscando a maior otimização do empreendimento, desta forma, ele comprova que muitas cidades surgem em localizações distantes das ferrovias.

Também é marcante o posicionamento de Monbeig quanto a associação da franja pioneira ao cultivo do café. Em seus estudos constata que o café ainda se instaura como elemento de importância ao desenvolvimento econômico do Oeste paulista, que em determinados períodos e regiões passa a ter sua importância diluída.

Em seus estudos, o pesquisador constata que mesmo com a crise de 1929, as lavouras de café ainda possuem ambientes de expansão, dualizando o seu território com outros cultivos, vistos como opções economicamente viáveis.

Para Monbeig (1998:94), a marcha ininterrupta da frente de povoamento, não passa de um aspecto da exploração do planeta pelos brancos. Tanto em suas origens, como em sua continuidade, ela se prende, por sobre o oceano, às condições técnicas, econômicas e políticas do mundo.

3. O território:



Fig. 04. Mapa da província de São Paulo do início do século XX, "Terrenos Desconhecidos". Fonte: Salgueiro, 2006.

Entre os inúmeros estudos geográficos responsáveis pela descrição das regiões brasileiras, Deffontaines distingue em 1934 as chamadas "zona pioneira" e "zona de sertão", neste momento a porção Oeste do Estado de São Paulo encontra parte do avanço de seus quatro ramais ferroviários estagnado, uma vez que a partir de 1930, os recursos para o desenvolvimento do modal rodoviário de transportes ganha maior impulso, acarretando a redução dos investimentos no setor ferroviário de transportes, impactando de forma direta a continuidade dos trajetos, ou o seu melhoramento. Desta forma ainda coexistem no oeste paulista áreas em desbravamento e regiões a serem desbravadas. Nas palavras do geógrafo, "nas fronteiras de São Paulo ainda haveria dezenas de milhares de alqueires inteiramente recobertos pela grande floresta, na qual só viviam alguns caboclos." (Deffontaines, 1936) Neste ambiente, Monbeig (1998: 205) relata que "quinze anos

depois, não é mais exato falar de um sertão paulista, pois tudo o que permanecia intacto até a grande depressão econômica foi invadido pelos derrubadores de mato e hoje faz parte da zona pioneira”.

Azevedo (1950: 119-120) declara que “à medida que avançava e progredia para o interior, ia a estrada lançando, nas suas estações-fantasmas, as sementes de núcleos urbanos e fazia nascer, na extremidade da linha, essas cidades de vanguarda que se chamavam “bocas de sertão””. Continuando sua descrição, o autor destaca “a criação de novos centros de população, (...) sobre o percurso da via férrea e a espantosa rapidez com que se povoavam, constituem um dos mais interessantes fenômenos, provocados pela construção da estrada, tão surpreendentes e tantas vezes repetidos que a fundação das cidades apareceu, nessa região, como um corolário da estrada de ferro.”

Neste processo, o “novo” território rasgado pelos trilhos apresenta basicamente três tipos de paisagem: a primeira identificada pela composição mata e campo, a segunda pela conformação agrícola e a terceira pela formalização urbana, sendo em muitos casos, as duas últimas identificadas em paralelo.

(...) a estrutura fundiária organizou-se com a coexistência de grandes e pequenas propriedades, (...) de cultivo especulativo, voltado para a exportação, (...) com uma produção de café e posteriormente de algodão por influência das companhias de colonização. estas se interessavam pela fragmentação para o maior número de propriedades e proprietários, atraindo principalmente, os imigrantes das antigas regiões cafeicultoras. (Galvão 1996: 239. apud: Carvalho, 2007: 38)

Esta nova conformação representa a ruptura dos laços coloniais em torno da organização dos ambientes urbanos no país, que até o século XVIII eram concentradas na região litorânea e determinadas regiões pontuais no interior do país. Substituindo essa padronização, observa-se a implantação de um modelo racional, imposto pela dispersão dos ideais modernos, provenientes da industrialização de vários países europeus e dos Estados Unidos. Como forma de comparação deste fenômeno, Monbeig (1984: 23) destaca se espantar o europeu ao escutar se “chamar de ‘velha’ uma cidade como Ribeirão Preto, que não conta três quartos de século (...). Tudo se passa como se este país conhecesse em setenta e cinco anos, um século no máximo, o que se levou milênios para fazer na Europa”.

As pesquisas desenvolvidas no Brasil, demonstraram que o ideal urbano lançado sobre as cidades abertas com o avanço da “Franja Pioneira” possui como característica a ortogonalidade de seus loteamentos e quadras, onde a forte geometria do traçado urbano reflete a relação existente entre as soluções arquitetônicas e suas possíveis utilizações (Menezes, 2008). Neste processo, Galvão (1996: 239) afirma que “a ferrovia constitui o elemento técnico predecessor do estabelecimento da frente pioneira, (...); as cidades nascidas à margem dos trilhos constituíram núcleos motores, distribuidores e coordenadores do crescimento socioeconômico, das atividades básicas: cafeicultura, cotonicultura e pecuária; e as não básicas de atendimento à população.”

Nas palavras de Monbeig (1998: 361), “o número crescente de edifícios de tijolos, às vezes de dois ou três andares, contribui para que se transforme o aspecto da cidade pioneira.” Na antiga paisagem do sertão, as casas de tábuas perdem seu espaço, a localidade cresce e a atividade pública se instaura, surge o prédio da prefeitura, a estação, o hotel, a praça, o cinema, o clube “onde se reúne a boa sociedade do lugar, (...) as ruas principais começam a ser pavimentadas, orladas de passeios, providos de esgotos; melhora do serviço

de eletricidade; arrumam-se jardins públicos e plantam-se algumas magras árvores à beira da maior avenida”.

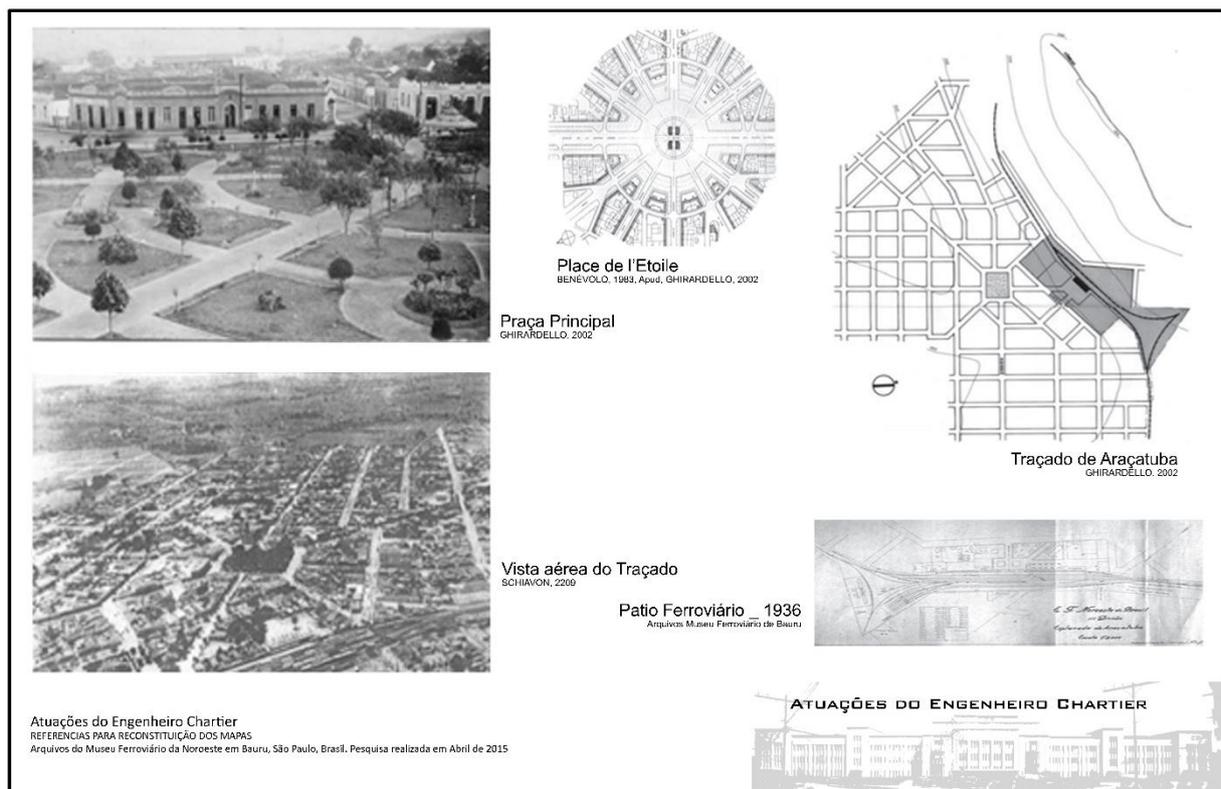


Fig. 05. Atuações do Engenheiro Chartier - Araçatuba. Fonte: autora, 2015.

Já se pode distinguir uma zona industrial e comercial, nos pontos de acesso da estação ferroviária, outra zona que reúne, ao longo da principal artéria e em torno da grande praça, as lojas de joalheiros, de papelaria, de tecidos, os cafés e as sorveterias. Principia a esboçar-se uma localização econômica, enquanto é muito menos evidente a função social dos bairros. Habitat burguês e proletário são mal diferenciados e coexistem tanto nas ruas mercantis, quando nas imediações da estrada e nas ruas mais excêntricas. Nessa fase de evolução urbana, rápidas demais são as mudanças para que seja possível apresentar uma cartografia social do habitat citadino. (...) Eis porque não se pode pensar em datar exatamente essa fase da história das principais cidades da franja pioneira. (...) (Monbeig, 1998: 361-362)

3.1 A evolução espacial: os novos modelos de desenvolvimento urbano.

Aos descrever sobre o intenso processo de transformação de toda a região, Monbeig (1998: 205) afirma que “nas fronteiras de São Paulo ainda haveria dezenas de milhares de alqueires inteiramente recobertos pela grande floresta, (...). Quinze anos depois, não é mais exato falar de um sertão paulista, pois tudo o que permanecia intacto até a grande depressão econômica foi invadido (...) e hoje faz parte da zona pioneira. (...),

mas antes de o abordar, é preciso determinar a posição e saber quanto avançou o povoamento e quais as direções que seguiu”.

Em relação ao processo de conformação de cidades na porção Oeste do Estado de São Paulo, a pesquisa desenvolvida por Menezes (2008) ilustra o processo de formação de cidades na porção do Planalto Ocidental Paulista entre o início do século XX e o período posterior aos anos 1950, tendo como ponto de referência o posicionamento e avanço dos trilhos das companhias de estrada de ferro da porção Oeste do estado de São Paulo.

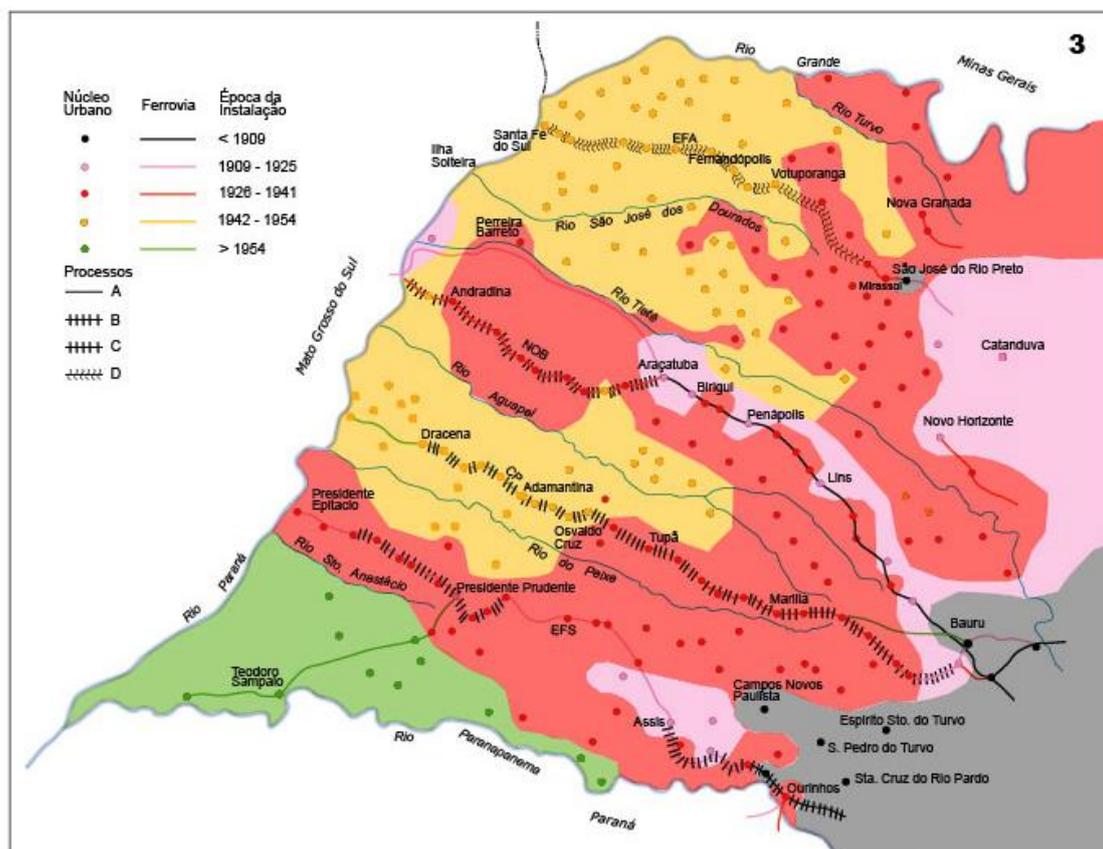


Fig. 06. Conformação dos municípios da porção Oeste do Estado de São Paulo, século XX, Fonte: Menezes 2008.

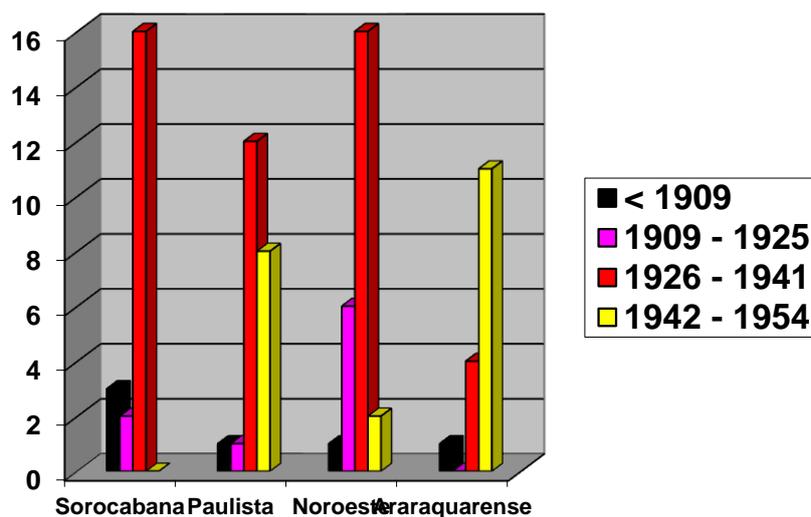


Gráfico 01. Comparação entre a conformação de municípios na porção oeste do Estado de São Paulo, sobreposta à área de abrangência das ferrovias da região. Fonte: Menezes, 2008.

Observa-se que a implantação da rede ferroviária no período anterior a 1909, ainda aponta para o processo de ocupação em meio à chamada Depressão Periférica Paulista. Vale salientar que até 1905, os trilhos das companhias ferroviárias do Estado de São Paulo ainda não haviam avançado esta região geográfica, o que contribuía para o baixo interesse na abertura de novas cidades no território “selvagem e abrigado por índios” (Salgueiro, 2006).

A partir de 1909, a Linha Noroeste (marcada pelas cidades de Lins, Penápolis, Birigui e Araçatuba) ilustra seu processo de expansão, em decorrência do início das atividades em 1905, quando a cidade de Bauru recebe os trilhos da Sorocabana, que na mesma época, avança em direção a cidade de Assis.

No terceiro período (1909-1925), observa-se o alargamento da mancha, caracterizado pela abertura de novas localidades urbanas. Em meio ao avanço da “frente pioneira”, a linha Sorocabana ao atingir a cidade de Presidente Prudente fecha seu ciclo de expansão, uma vez que encontra o limite do Estado de São Paulo. Na sequência, os eixos Paulista e Araraquarense também avançam em direção aos limites do Estado de São Paulo, entretanto ainda concentram sua expansão em meio à porção meridional do Planalto Paulista. Já para a Noroeste, foi um período sem alterações.

O quarto período (1926-1941), demonstra relativa expressividade à Noroeste, uma vez que a companhia avança em meio ao território do então Estado do Mato Grosso. Também é um período importante para as companhias Paulista e Araraquarense, que dualizam a expansão de suas áreas de influência ao longo dos próximos períodos.

Essa diferença temporal entre a chegada da linha e a fundação do município ocorre pois nem sempre a chegada da ferrovia causava a criação de um município. Por muitas vezes uma estação criada em um determinado lugar serviria primeiramente para auxiliar no transporte de produtos agrícolas de uma região de

fazendas. No entorno dessas estações, com o tempo, começavam a se formar aglomerações, resultando na criação de um distrito que pertenceria à um outro município.⁷

Em suas análises, Monbeig destaca a homogeneidade do traçado das cidades abertas com o avanço da “franja pioneira”, onde a “uniformidade dos sítios, a monotonia da paisagem urbana e a repetição constante do mesmo plano de cidades (...) não deixa aos urbanistas outro recurso se não repetir, de fundação para fundação, o mesmo traçado.” (Monbeig, 1998: 343) Interessante destacar a maior dependência de profissionais em meio ao processo de abertura de cidades em relação às demais regiões exploradas anteriormente (com exceção aos grandes centros urbanos).

Segundo Menezes (2008) “(...) suas atividades traduziram-se no suporte técnico e teórico para a configuração e reconfiguração do espaço urbano e a difusão da arquitetura eclética, para a constituição do repertório paisagístico e para a criação ou remodelação dos antigos largos, praças e jardins,” onde conforme descrito por Monbeig (1998: 361) “misturam-se casas de tijolos e de tábuas, na mais completa desordem (...). Nessa estranha vizinhança da casa burguesa, (...), e da casinhola (...), experimenta-se aquela impressão de confusão, que também se sentira nos desbravamentos”. Neste novo ambiente, Castro (1993: 152) destaca que “o engenheiro apareceria substituindo o bandeirante, como o desbravador de áreas desconhecidas e aquele que permitia a ocupação e incorporação destes lugares ao corpo da nação.”

Em relação à estruturação política, Monbeig (1998: 360) relata que “até a criação do município cabe ao fundador do patrimônio a sua administração. (...) A partir de então, registra-se verdadeiro esforço de urbanização. As ruas principais começam a ser pavimentadas, orladas de passeios, providos de esgotos; melhora do serviço de eletricidade; arrumam-se jardins públicos e plantam-se algumas magras árvores à beira da maior avenida.” Pouco a pouco cria-se a estruturação de uma ambiência urbana que cada vez é pontuada por ideais de modernização.

⁷ Langenbuch (1971) descreve a respeito dessa relação e analisa a relação dos subúrbios estação, relacionando o processo de expansão urbana das localidades no entorno da cidade de São Paulo, em função da abertura de estações nas até então áreas de subúrbio da cidade de São Paulo, em sua análise destaca que ao longo dos anos, as atividades em subsistência às estações iniciam o processo de adensamento populacional e conseqüente urbanização, originando inclusive cidades ao longo dos anos. Este processo pode ser comparado à abertura de “estações fantasmas” em várias localidades do Oeste do Estado de São Paulo.



Fig. 07 – Síntese do estudo das quadrículas do núcleo urbano inicial das principais cidades Boca de Sertão dos quatro ramos ferroviários da porção oeste do Estado de São Paulo. Fonte: Menezes, 2008.

Menezes (2008: 213) reconhece ainda neste contexto, a semelhança do traçado urbano, “(...) feita pelos pioneiros americanos, (...) evidenciada pela semelhança com a urbanização dos Estados Unidos, que através da marcha da conquista do oeste é apontada como uma via possível de amplitude do quadro urbano nacional (...)” Neste novo ambiente de expansão urbana, Monbeig (1998: 344) relata em suas análises o fato de ser repetido “infatigavelmente o plano geométrico, pois é o que melhor satisfaz as exigências do loteador (...)”.

Ainda enfatizando as facilidades em meio ao traçado da quadrícula, Monbeig destaca que “se o patrimônio se desenvolve, é fácil prolongar as ruas todas retas, em detrimento das terras de lavoura, que recuarão sem ônus, em face da valorização dos terrenos. (Monbeig, 1998: 344)

Entretanto, o autor completa que “seria cômodo achar, na evolução de todas as cidades pioneiras, a mesma série de fases precisas: um estágio de infância, que seria o do patrimônio; depois a juventude que corresponderia aos inícios da industrialização e da urbanização; viria a maturidade com a extensão da função regional, e o afastamento dos desbravamentos já não possibilitaria falar de cidade pioneira; sobreviria o envelhecimento e a decadência do organismo urbano”. (Monbeig, 1998: 358)

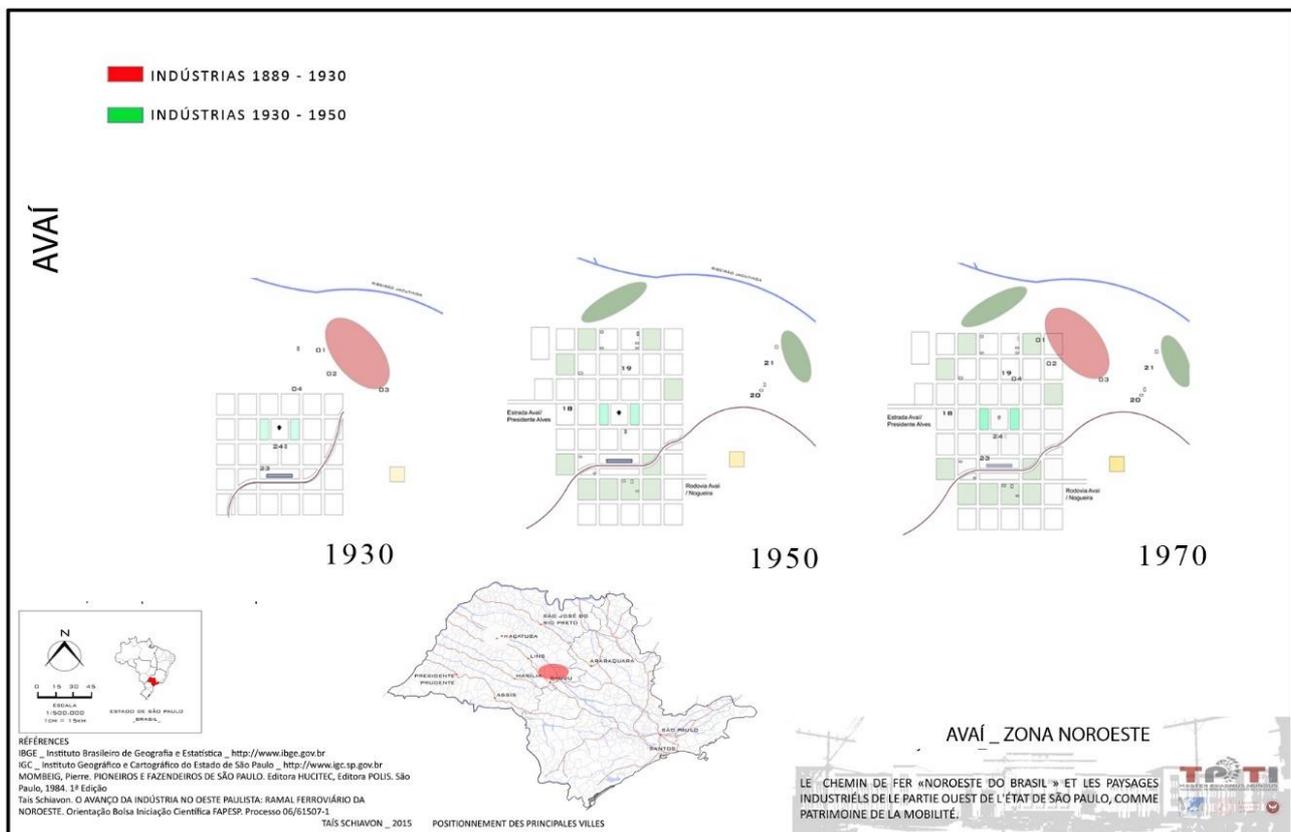


Fig. 08. Comparações de expansão do traçado urbano Avai -Zona Noroeste. Fonte: autora, 2015.

Em complemento a esta constatação, Monbeig afirma que “a maioria das cidades não ultrapassam muito o estágio inicial da urbanização. (...) Conservavam elas um aspecto heterogêneo. (...) Essas aglomerações de alguns milhares de almas são burgos cuja existência se confunde com o ritmo acalmado do povoamento rural”. (Monbeig, 1998: 363)

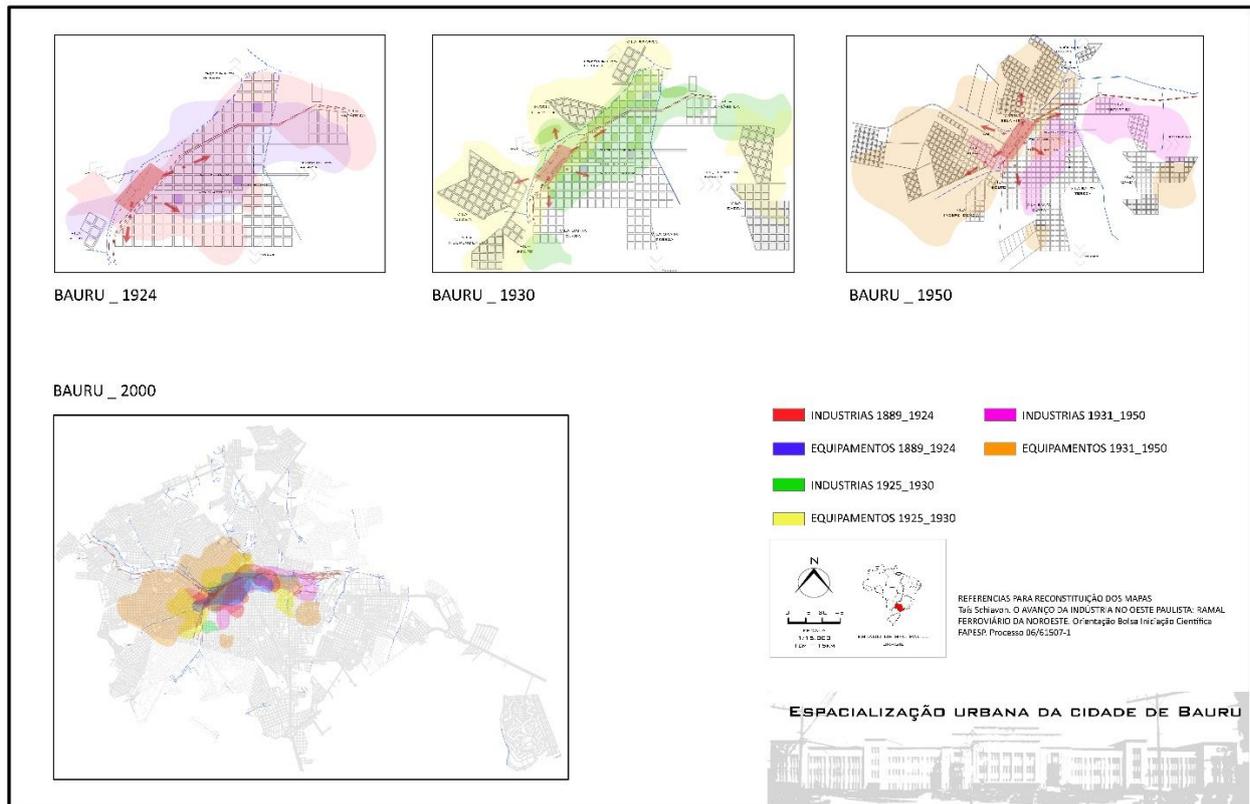


Fig. 09. Comparações de expansão do traçado urbano Bauru -Zona Noroeste. Fonte: autora, 2015.

6. Conclusões:

A cultura do café ao atingir o Estado de São Paulo no século XIX, torna-se a responsável pela dispersão espacial e conseqüente desenvolvimento econômico de inúmeras regiões do Estado. Com o passar dos anos, as novas fronteiras previstas pela “Marcha para o Oeste” representam tanto a expansão das novas fronteiras agrícolas, quanto novas estratégias buscando a integração nacional.

Se quando inserida em um ambiente urbano uma ferrovia depende de uma série de estruturas atuantes em seu entorno, as companhias abertas em meio aos ‘sertões’ mais do que nunca precisam garantir o seu suporte, preparando desta maneira o território tanto para sua sobrevivência e continuidade, quanto abrindo o caminho para as demais atividades industriais e econômicas em si.

O Oeste paulista foi o motor de vários fenômenos impressionantes e rápidos: o surgimento de uma nova aristocracia rural, que passaria a dominar também a cena política da província e investir na crescente industrialização da capital, (...) a província de São Paulo, que até o começo dos anos de 1880 não se destacava no cenário nacional, se transformaria no Estado mais populoso e desenvolvido e sua capital na maior cidade do país e uma das maiores do planeta. (Langenbuch, J. R In: Retto et. al., 2011)

A associação existente entre progresso e ferrovias caracteriza-se como um discurso amplamente utilizado ao longo do século XIX buscando estimular os novos investimentos neste setor em todo o mundo. Castro (1993) afirma que o progresso alcançado com os trens ultrapassa o aspecto material, pois as estradas de ferro exerceriam influências positivas sobre o conjunto das atividades humanas, como os costumes, a moral, a cultura, a instrução e a política.

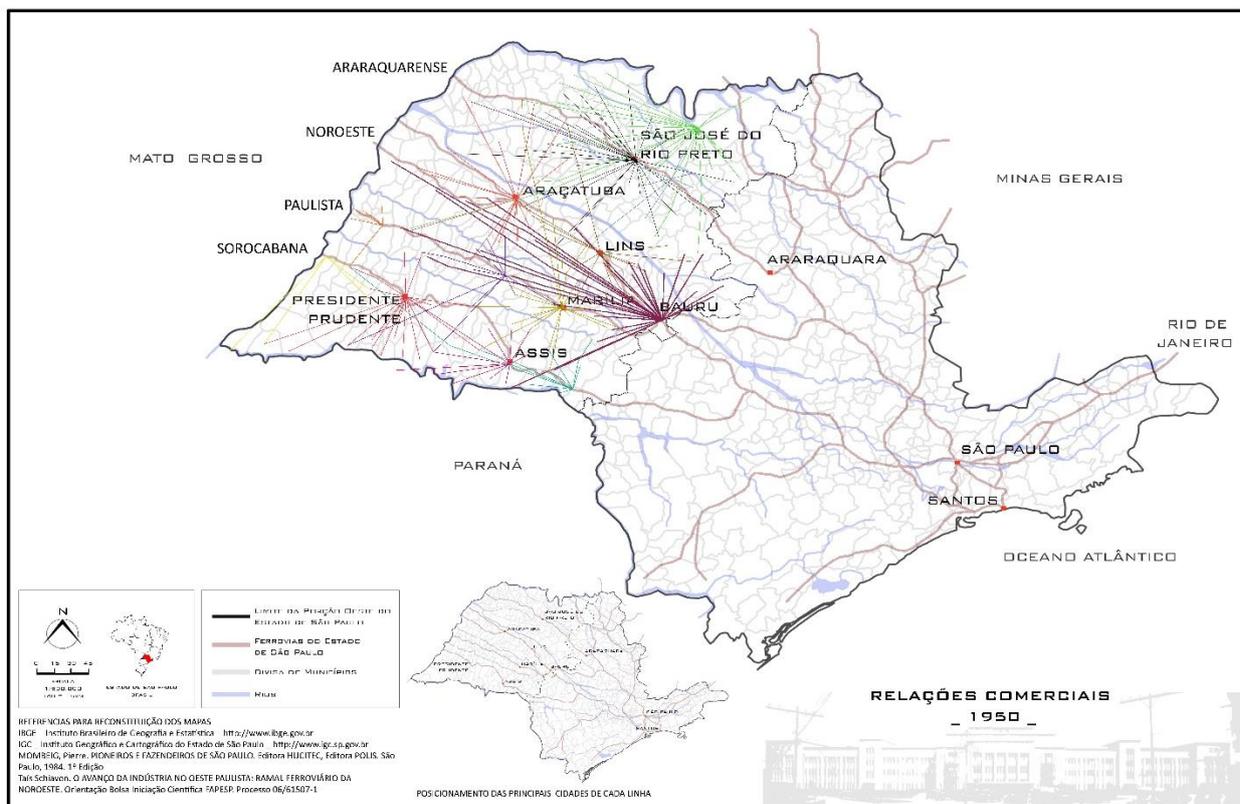


Fig. 10. Relações Comerciais no oeste do Estado de São Paulo 1957. Fonte: autora, 2015.

Neste sentido, o modelo ferroviário de transportes, foi sem dúvida alguma, em meio ao Oeste do Estado de São Paulo, verdadeiro criador e modernizador de cidades, levando consigo a ideia de progresso e desenvolvimento lançados em meio aos sertões do país. O desenho urbano pautado pela quadrícula moldado em função da estação, avenidas e áreas de convívio público representam o contraste em relação aos antigos núcleos de origem colonial, revelando assim, a circulação de ideais, técnicas e conhecimentos, em meio a um rápido movimento de transformações.

Se antes do modelo ferroviário, os caminhos e articulações entre as cidades brasileiras eram árduos, com as ferrovias, seguidas de rodovias, distâncias foram encurtadas e as comunicações entre cidades e regiões foram cada vez mais estimuladas. Entre as cidades, o atual contexto revela o abandono do ideal ferroviário e o sucateamento de suas estruturas em grande parte dos locais. O progresso econômico decorrente da distribuição dos trilhos foi em muitos casos sufocado, restando apenas vestígios isolados do passado

promissor. As rodovias, sobrepostas ao traçado das ferrovias, reforçaram antigas centralidades urbanas e reformularam em muitos casos, o ideal do traçado e hierarquização do tecido urbano, em decorrência da falta de planejamento e do acréscimo de novas funções, sem perspectivas para as cicatrizes do modelo anterior.

7. Bibliografia

- ANDRADE, J. C. de. (2011). Pierre Monbeig, um francês diante da geografia do movimento: um estudo sobre a obra Pioneiros e fazendeiros do Estado de São Paulo. *Revista teb*, n.52, set./mar. p43-68.
- AB'SÁBER, A. (1994) Pierre Monbeig: a herança intelectual de um geógrafo. *Estudos Avançados* 8(22).
- AZEVEDO, F. de. (1950) Um trem corre para o Oeste. Estudo sobre a Noroeste e seu papel no Sistema de Viação Nacional. São Paulo: Livraria Martins.
- CARVALHO, M. B. de. (2007) Conformação da estrutura agrária na forma do tecido urbano das cidades do Oeste Paulista: Linha Noroeste. BP.IC. Projeto Temático FAPESP, São Paulo. Processo: 06/58402-3.
- CASTRO, M. I. M. O preço do progresso: a construção da estrada de ferro Noroeste
- DEFFONTAINES, P. (1936) Pays et Paysages de l'État de Saint-Paul (Brésil). Première esquisse de division régionale. *Ann. De Géogr*, tome XLV, pp. 50-71 e 160-174. Cf. p.53, fig.1 e pp.170-174.
- LANGEBUCH, J. R. (1971) A estruturação da Grande São Paulo: estudo de geografia urbana. Rio de Janeiro, Instituto Brasileiro de Geografia, Departamento de documentação e de divulgação Geográfica e Cartográfica.
- LANGENBUCH, J. R. Ferrovias e cidades do Oeste Paulista. En: RETTO JR., A. da S.; ENOKIBARA, M.; CONSTANTINO, N. R. T.; MAGALHÃES, K. C. Conhecimento histórico – ambiental integrado na planificação territorial e urbana. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2011.
- GALVÃO, D. da S. F. (1966) A expansão geopolítica ferroviária para a região Noroeste do Brasil até a década de 40. São Paulo.
- MONBEIG, P. (1957) Novos estudos de geografia humana brasileira. São Paulo: Difusão Européia do Livro. — (1984) Pioneiros e fazendeiros de São Paulo. São Paulo, Hucitec. — (1998) Pioneiros e fazendeiros de São Paulo. 2. ed. São Paulo: Editora Hucitec, 1998.
- MENEZES, É. P. de. (2008) A quadrícula e suas variações na ocupação extensiva do território do oeste paulista: estudo comparativo nos quatro ramais ferroviários. Projeto Temático Fapesp, 06/61507-1.
- SALGUEIRO, H. A. (org). (2006) Pierre Monbeig e a geografia humana brasileira. Bauru: EDUSC.
- AUTORA. (2009) O avanço da indústria no oeste paulista: ramal ferroviário da Noroeste. BP.IC. Ap. Tem. Projeto Temático FAPESP, São Paulo. Processo 08/61507-1.
- AUTORA. (2015) Le Chemin de Fer Noroeste do Brasil et les paysages industriels de l'Ouest de l'État de São Paulo, comme patrimoine de la Mobilité au Brésil. Master TPTI, Universidade de Évora, Évora, Portugal. Dissertação de Mestrado. <http://dspace.uevora.pt/rdpc/handle/10174/18401> (Consulta em: 24 set.2019)