

ARTIGO

A FERROVIA E A OCUPAÇÃO DO SERTÃO PAULISTA: A COMPANHIA PAULISTA E SUA LINHA TRONCO OESTE

THE RAILWAY AND THE SÃO PAULO STATE HINTERLAND OCCUPATION: THE COMPANHIA PAULISTA AND THE WEST MAIN LINE

CRISTINA DE CAMPOS¹
LUCIANA MASSAMI INOUE²

RESUMO

As ferrovias tiveram grande importância na estruturação do território paulista. A construção das ferrovias teve dois momentos: o primeiro, no qual seguiram a marcha do café, e outro momento, em que se anteciparam as plantações. Neste segundo momento, as companhias ferroviárias adentraram o sertão oeste, interessadas em garantir suas zonas de exploração, bem como a comercialização de terras. O enfoque recairá sobre a linha tronco oeste da Companhia Paulista, porém acredita-se que o processo de ocupação do sertão oeste foi semelhante nas principais companhias ferroviárias e que juntas contribuíram para a urbanização do território.

PALAVRAS-CHAVE: sertão; ferrovias; urbanização.

ABSTRACT

The railways had an important role in the structuration of São Paulo territory. The construction of railways had two moments: first, they followed the trace of coffee

¹ Doutora e mestre pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (FAU-USP). Professora Colaboradora junto ao Programa de Pós-Graduação em Política Científica e Tecnológica do Instituto de Geociências da Unicamp, Professora do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade São Judas Tadeu. ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-9379-5057>.

² Arquiteta e Urbanista, Mestre e Doutora pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (FAU-USP). ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-6683-1443>.

plantation, and in the next moment, they anticipate the coffee production. In this second period, the railways companies got into the West hinterland, interested in ensuring its zones of exploration, as also the land marketing. In this article, we will focus on the West main line of the Companhia Paulista, however we believe that the West hinterland occupation process was similar in others main railway companies and all together they had contributed to the design of the territory.

KEYWORDS: hinterland; railways; urbanization.

Introdução

A motivação para a escrita deste artigo nasceu de um interesse mútuo em unir pesquisas anteriores e apresentar uma reflexão sobre um tema em comum: a história de uma companhia ferroviária e seu papel na estruturação do território. Foram as ferrovias que permitiram a constituição de uma extensa rede urbana, conectando as pequenas cidades do interior com os centros de comércio, serviços e exportação/importação do final do século XIX e início do XX: as cidades de Campinas, São Paulo e Santos. A existência desta rede conectada pela ferrovia foi um elemento decisivo para a constituição do mercado de massas em uma economia que se pretendia capitalista. As companhias ferroviárias surgiram para dar suporte às atividades produtivas ligadas ao setor agroexportador e sua implantação pode ser dividida em duas etapas: a primeira, quando são denominadas ferrovias “cata-café”, caracterizadas por estradas construídas com o objetivo de atingir as plantações de café do interior e, segunda, quando as ferrovias são implantadas dentro de um rigoroso plano de expansão das linhas existentes, atingindo pontos estratégicos dentro do território paulista, ficando conhecidas como “ferrovias de cunho estratégico”. Cabe aqui esclarecer que o sentido da palavra estratégica. O termo foi originalmente empregado pelo engenheiro

Adolpho Augusto Pinto (1903) para denominar as ferrovias que planejavam suas rotas por lugares não ocupados pela agricultura. Adolpho Pinto, assim como outros agentes sociais empenhados em organizar planos de integração de São Paulo com outras regiões centrais e meridionais do Brasil, e até mesmo internacionais. No presente artigo o uso do termo “estratégico” endossa o entendimento que tal enfoque tinha como um dos objetivos econômicos aumentar as zonas tributárias das ferrovias, e o mercado de terras formado e comercializado nesta conquista do “sertão”, adiantando-se às plantações de café no oeste paulista. Tal movimento traz com consequência um processo de urbanização marcado pela presença da ferrovia na estruturação do território como de muitas cidades paulistas.

A partir da década de 1910, as ferrovias estratégicas passaram a ligar esta rede com as regiões ainda não ocupadas pelas atividades agroexportadoras. Tais regiões, situadas no oeste do estado, eram frequentemente representadas em cartografias que remontam ao século XIX como “sertão desconhecido” (BEIER, 2014). Durante o século XIX, conhecia-se pouco do que realmente existia, sabendo-se ao certo que ali habitavam etnias indígenas. No século XX, uma conjunção de fatores fizera com que outros olhares fossem lançados para o sertão paulista, visando a sua incorporação ao circuito produtivo paulista (FIGUEIRÔA, 2008). Através das ferrovias e as suas vertentes surgiu uma proposta concreta para ocupação do sertão, que será viabilizada por ferrovias como a Paulista, Sorocabana e Noroeste do Brasil. Esta marcha para o oeste colocou à disposição novas frentes de produção, ao mesmo tempo em que impulsionou o mercado imobiliário com a comercialização de terras

urbanas e rurais ao longo das novas linhas ferroviárias. Assim, as ferrovias estratégicas impulsionaram a urbanização do oeste paulista, sendo expressivo o número de cidades surgidas com a abertura das novas ferrovias.

Este artigo pretende analisar o papel que as ferrovias - em especial, a Companhia Paulista de Estradas de Ferro e sua linha tronco oeste - desempenharam na ocupação do território paulista bem como na consolidação de uma rede urbano-ferroviária em São Paulo. Toma-se a ferrovia como objeto técnico que viabilizou a “ocupação” do sertão paulista. Este trabalho divide-se em duas partes. Na primeira, apresenta-se uma discussão sobre o sertão paulista e as mudanças sobre a sua percepção ao longo dos séculos, evidenciando como foi se construindo um entendimento de que essas porções de terra deveriam ser incorporadas ao circuito produtivo. O sertão nada mais era do que um “fundo de reserva” composto por terras e natureza para exploração das forças econômicas vigentes no estado (FIGUEIRÔA, 2008). Observou-se que as ferrovias foram o meio técnico empregado para colocar em marcha a anexação de tais áreas ao circuito produtivo, por meio das chamadas ferrovias estratégicas. Na segunda parte, analisa-se o papel desempenhado pelo tronco oeste da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, conhecida como “Alta Paulista”, esmiuçando o projeto elaborado pelo engenheiro Adolpho Augusto Pinto para a ocupação da área, que envolvia o desenvolvimento de uma rede urbana articulada a ferrovia.

O sertão paulista no século XX: áreas a serem ocupadas

Desde a invasão portuguesa, o termo “sertão” se fazia presente em documentos e nas cartografias oficiais dos colonizadores. Grosso modo, as possessões eram divididas entre litoral e sertão, onde “litoral” designava pontos dominados pelo colonizador em região litorânea, ao passo que o “sertão” era utilizado para denominar as terras mais interiores, regiões pouco conhecidas e exploradas pelos europeus (LIMA, 1998). Este contraste entre litoral e sertão – civilização e selvagem, urbano e rural - permanecerá no debate dentro da sociedade brasileira até o século XX. É bastante interessante a conceituação dada por Moraes (2011, p. 100) de que a ideia de sertão possui um “status teórico distinto das noções mais usuais de ‘habitat’, ‘ambiente’, ‘região’ e ‘território’, não se confundindo com elas.” O conceito de sertão possui diversos juízos valorativos, segundo a mentalidade reinante e diferentes discursos e projetos, apontando para uma transformação futura.

Ao longo dos séculos seguintes, a cartografia produzida a pedido da Coroa Portuguesa indica em várias peças que representam a Capitania de São Paulo a existência de “sertão desconhecido”, localizado na porção oeste de seu território. Essa denominação, segundo Beier (2014), era sistematicamente descrita dessa forma por se desconhecer o que existia na área, tendo-se como única certeza de que eram terras de domínio indígena e, portanto, hostil ao colonizador europeu. Beier entende o sertão como um espaço dinâmico, que se transforma em contato com outros agentes sociais que ali interagem, como o mameluco e o português. Essa interação promovia, defende o autor, o alargamento das fronteiras das terras conhecidas e dominadas pelos colonizadores, fazendo com que os limites com o sertão fossem transportados para mais além (BEIER, 2014, pp.

464-465).

No século XIX, com a independência e a constituição do império, o contraste entre sertão e litoral permanecia na ordem do dia. O sertão, no caso paulista, continuava a sendo a vasta área do oeste da província, representada na cartografia como “áreas desconhecidas”, pois assim como anteriormente, não se sabia ao certo o que existia em termos naturais, continuando como a única certeza de que ali habitavam povos indígenas hostis. O geógrafo Antonio Moraes (2011, p.10) explica que o sertão é sempre espaço alvo de projetos, geralmente expansionistas, que do ponto de vista da economia nacional, é um espaço a ser incorporado. O sertão atraía o interesse de agentes sociais, que visavam estabelecer novas formas de ocupação e exploração da região. Houve intenso debate, mas somente na segunda metade do século XIX, foi discutida a criação de uma Comissão Geográfica e Geológica para explorar cientificamente as áreas desconhecidas da província. Segundo Silvia Figueirôa (2008), a vasta porção oeste da província é entendida como “fundo territorial”, conceito que toma também de Antonio Moraes, para indicar a existência de um verdadeiro “estoque de terras e recursos naturais para apropriação futura” (FIGUEIRÔA, 2008, p.764).³ A apropriação desse fundo territorial, segundo Figueirôa, deveria ser feita com base nos métodos e pressupostos da ciência, para explorar e produzir conhecimento que norteasse as atividades econômicas que melhor poderiam se desenvolver na área.

³ De acordo com Costa (2003), o engenheiro Theodoro Sampaio integrante da Comissão Geográfica e Geológica tinha justamente essa percepção de “fundo territorial” para as terras do Pontal do Paranapanema, que segundo o engenheiro deveriam ser reservadas para serem exploradas no futuro.

Assim, em 1886, é criada a Comissão Geográfica e Geológica de São Paulo e seus primeiros trabalhos de exploração foram realizados justamente naquela porção oeste da província.

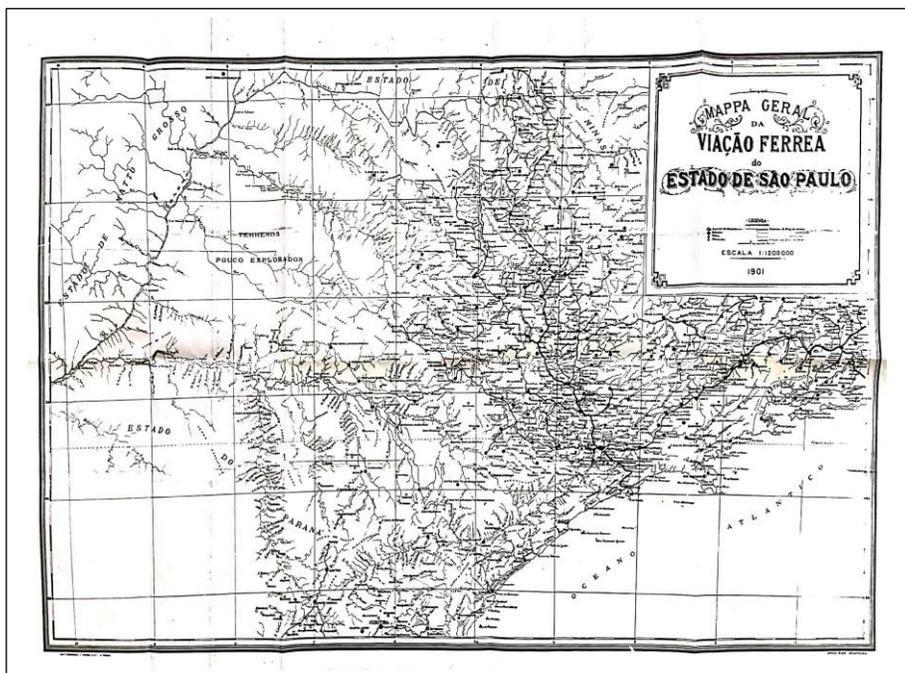


Figura 1. O sertão paulista. Fonte: Relatório da Companhia Paulista, 1901.

Com o golpe republicano em 1889, organizou-se um outro projeto político sob o manto da República, no entanto, permaneceram os interesses e projetos da antiga elite escravista, agroexportadora e latifundiária. Em São Paulo, os trabalhos da Comissão Geográfica e Geológica avançaram, produzindo conhecimento sobre o território paulista, especialmente das áreas a serem integradas ao circuito produtivo como enfatiza Figueirôa. Com a República, ganhou força um amplo

projeto de modernização do país, com o fito de integrá-lo ao rol das nações civilizadas, para isso enfrentando pontos que se julgavam vulneráveis como o sistema produtivo rural desfasado e as doenças que assolavam o país, com mortais surtos epidêmicos. Essas fraquezas abalavam a imagem brasileira no exterior afetando diretamente o comércio internacional. A elite apostava que o enfrentamento de tais questões produziria uma outra imagem do país para os estrangeiros, mostrando o esforço do país em se modernizar. Ressalta-se que se tratava de uma *modernização conservadora*,⁴ pois não enfrentava os reais problemas colocados pelo país,⁵ e dentro desse contexto de modernização, o sertão era observado tanto por intelectuais como pelos políticos como algo a ser civilizado, “a ser transformado pela modernidade do novo século XX” (FIGUEIRÔA, 2008, p. 764).

Esta percepção do sertão, antes conhecido por “terrenos desconhecidos e povos hostis”⁶ foi herdada das expedições que percorreram o interior do país e produziram um outro olhar sobre os territórios afastados (LIMA, 1998). Das várias missões civilizatórias travadas durante as primeiras décadas da República, foram as missões médicas pelo interior que mais impactaram, mostrando um país dominado pela doença e que urgia ser recuperado por meio de uma ampla campanha

⁴ O conceito de modernização conservadora entende que existe a modernização de processos produtivos, criação de instituições de ensino e pesquisa, mas a elite política não se compromete em alterar a raiz dos problemas sociais brasileiros, tal como foi utilizado por Sanches Junior (2020).

⁵ O que hoje claramente observamos como a desigualdade social.

⁶ A ideia do sertão “desabitado” indica a ausência do homem branco e a presença de etnias indígenas. Sobre o genocídio das populações indígenas consultar Borelli (1984).

de saneamento (LIMA E HOCHMAN, 2004). As missões médicas ocorreram em várias regiões do país, sendo a mais emblemática a realizada por Belisário Penna e Arthur Neiva pelo norte e nordeste brasileiro em 1912, ampliando o debate e levando as autoridades públicas dos estados a olharem seu interior com outros olhos (SÁ, 2009). Em São Paulo, o foco também recaía para o interior do estado. Na zona produtora, cuja franja se encontrava nas regiões de Ribeirão Preto, Araraquara e Botucatu, o governo estadual paulista através do seu Serviço Sanitário empreendia campanhas para o controle de doenças que acometiam os trabalhadores rurais, como o tracoma (GOIS, 2020). Parte do oeste, ainda permanecia intacta, como fundo territorial. A incorporação do sertão - entendido como fundo territorial - ao circuito produtivo foi organizada a partir da abertura de ferrovias projetadas para penetrarem essas reservas naturais.

As ferrovias, dentro desse projeto republicano de civilização, foram os objetos técnicos que permitiriam superar o atraso e promoveriam a integração do território (MORAES, 2011). A primeira companhia ferroviária criada com essa intenção de penetrar e integrar o sertão foi a Companhia Noroeste do Brasil, que partindo de Bauru, no interior paulista, rumou para o estado de Mato Grosso, cortando parte do antigo “sertão desconhecido” (GHIRARDELLO, 2002). A construção da Noroeste do Brasil marca uma nova etapa na construção das ferrovias em São Paulo. Segundo o engenheiro Adolpho Augusto Pinto (1903), as primeiras linhas ferroviárias construídas em São Paulo caracterizavam-se pela falta de planejamento de suas linhas, cujos traçados eram feitos para alcançarem plantações de café já estabelecidas, desconsiderando por completo outros fatores para a organização da malha ferroviária, como a

sua conexão com outros pontos do território. Esse aparente desleixo com o planejamento das linhas levou Pinto a classificá-las como ferrovias “cata-café”. Em um momento posterior, caracterizado pela estabilidade e solidez das empresas, onde os empresários e acionistas buscam novas formas de renda para os negócios, a exploração de terras “desabitadas” aparecerem como oportunidade de negócios. A partir desse ponto é que o engenheiro Pinto indica o surgimento das “ferrovias estratégicas” ou “de cunho estratégico”, linhas planejadas para percorrerem regiões ainda desabitadas, integrando o sertão às zonas produtoras existentes. Ao impulsionar o desenvolvimento de tais áreas, as companhias ferroviárias expandiam suas linhas, aumentavam suas zonas tributáveis e a arrecadação de fretes.

Nas primeiras décadas do século XX, várias empresas ferroviárias conectavam regiões remotas ao circuito produtivo paulista. A Companhia Paulista a partir de Rincão, chegava a Bebedouro e depois a Barretos. A Estrada de Ferro Araraquara havia iniciado sua expansão oeste até São José do Rio Preto, seguindo posteriormente para Santa Fé do Sul. A linha da Companhia Mogiana que de Ribeirão Preto e Franca partia para o Triângulo Mineiro, terminando na cidade de Araguari (Minas Gerais)⁷, e a partir daí, a ferrovia se prolongava, através da Estrada de Ferro Goiás, chegando à cidade de Vila Boa de Goiás. Estas linhas da Mogiana, Paulista

⁷ Como a Companhia Mogiana (CMEF) desistiu do prolongamento até Goiás, a partir da cidade mineira de Araguari, passa a obrigação de construir a ferrovia até a cidade de Vila Boa de Goiás, à Companhia de Estradas de Ferro Alto Tocantins, mais tarde rebatizada de Estrada de Ferro Goiás, mantendo e sendo responsável pelo escoamento de parcela considerável dos produtos goianos. (OLIVEIRA, 2011). Para saber mais sobre esta integração entre as ferrovias de São Paulo e Goiás, ver também do mesmo autor: OLIVEIRA, 2013.

e Araraquarense (até São José do Rio Preto) situadas à margem direita do rio Tietê não passavam por regiões completamente desabitadas e desconhecidas, por isso, não eram regiões pioneiras, ou seja, que abrigavam novas frentes produtoras (MONBEIG, 1984). As linhas da Companhia Noroeste (partindo de Bauru até Itapura e depois Mato Grosso), da Sorocabana (partindo de Ourinhos até Presidente Epitácio e Presidente Prudente) e posteriormente da linha tronco oeste da Paulista (partindo de Piratininga até Panorama) rasgavam regiões desconhecidas e desabitadas pela colonização vigente, o “sertão desconhecido”. Era nesta vasta região que se concentrava a franja agrícola e pioneira do estado de São Paulo, para onde se dirigiu centenas de trabalhadores em busca de novas oportunidades e um novo começo de vida como pequenos proprietários (MONBEIG, 1984). À medida que a construção das linhas ferroviárias avançou o sertão, a denominação “Alta” é introduzida, e tem origem no traçado estabelecido pelas grandes companhias ferroviárias, que segundo França (1960, p. 185), seguiram a linha dos espigões, fazendo com que cada uma das zonas tributárias das companhias correspondesse a um divisor de águas. Desse modo, a zona da Alta Paulista ocupou o espigão entre os rios Aguapeí/Feio e Peixe; a Alta Sorocabana ocupou o espigão entre os rios Peixe e Paranapanema; a Alta Araraquarense entre os rios Turvo e São José dos Dourados; e a Alta Noroeste, entre os rios Tietê e Aguapeí.

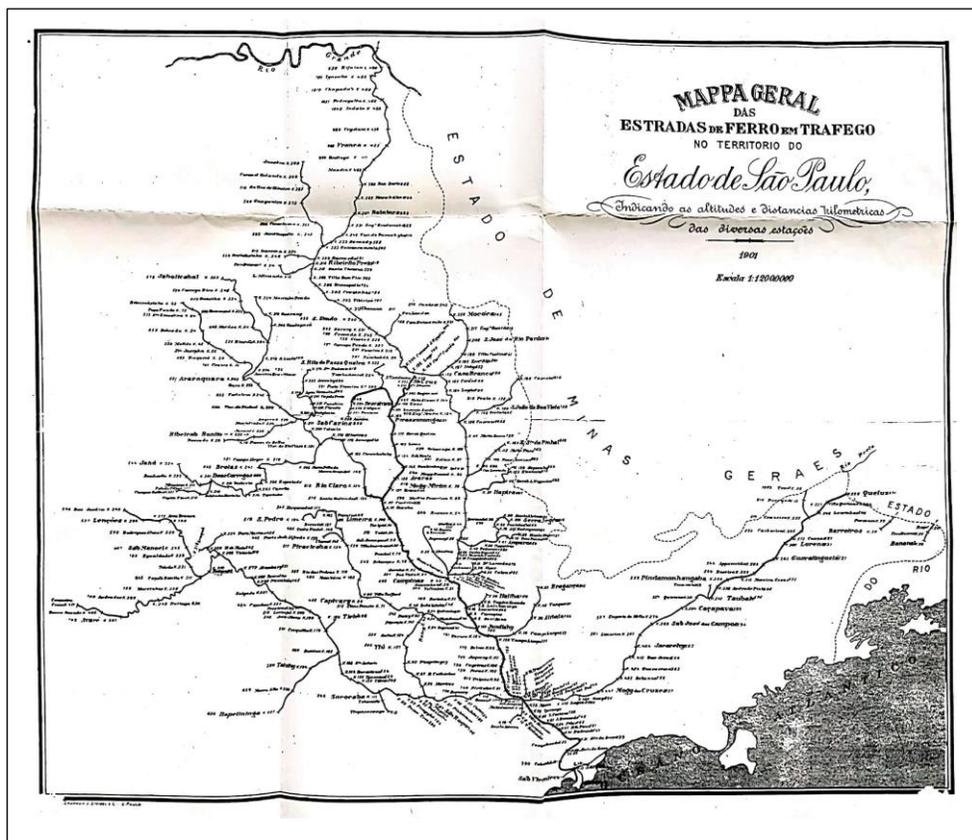


Figura 2. Linhas ferroviárias em operação em 1901. Fonte: PINTO, A. A., 1903.

Para exemplificar como as ferrovias desempenharam esse papel na integração dos fundos territoriais ao circuito produtivo, configurando uma rede urbano-ferroviária analisa-se a construção da linha tronco oeste da Companhia Paulista. O tronco oeste, conhecido como “Alta Paulista”, era uma ferrovia estratégica tal com propunha a classificação proposta por Adolpho Pinto e visou integrar esta região – antes denominada como sertão – ao circuito produtivo paulista.

Ferrovias estratégicas e a ocupação do território “desabitado”: a Companhia Paulista e seu tronco oeste, a Alta Paulista

Nada melhor que a caracterização feita por Caio Prado Júnior das ferrovias, citando por sua vez Theodoro Sampaio, de que a rede de estradas de ferro paulista era “como uma vasta mão espalmada” (SAES, 1981, p. 27). Essa rede capilarizada reunida em um único funil, agrupava todas as ferrovias e conduzia o fluxo até o porto de Santos pela São Paulo Railway, situada entre Jundiaí e Santos. A rede descrita formava uma bacia de drenagem, recolhendo a produção para o seu destino junto ao mercado internacional. Era esse o desenho que caracterizada a rede ferroviária paulista, cuja representação no formato de bacia de drenagem é uma reflexão de Antonio Moraes (2005). As primeiras companhias ferroviárias foram organizadas no século XIX, conectando regiões em franca produção ao porto exportador da província. A São Paulo Railway era uma empresa de capital inglês e foi inaugurada em 1867. No ano seguinte, produtores paulistas reunidos pelo Presidente da Província organizaram uma companhia para “drenar” a produção localizada na região de Campinas aos trilhos da São Paulo Railway em Jundiaí, nascendo a Companhia Paulista em 1868. Logo após a Paulista, outras empresas são organizadas, todas espalhando-se entre as regiões em franca produção para criar ligações com a Companhia Paulista e a São Paulo Railway. Esta forma capilarizada que atinge o território paulista forma, de fato, uma complexa bacia de drenagem, cujo desenho atende as regiões produtoras, enquadrando-se no esquema do “cata-café” proposto por Adolpho Pinto (1903). São criadas logo após a Companhia Paulista as empresas Ituana,

São Paulo – Rio de Janeiro, Mogiana e Sorocabana. As linhas da Paulista foram inauguradas em 1872, sendo que poucos anos depois a diretoria desta companhia empenhou-se em uma nova expansão de seus trilhos até a cidade de São João do Rio Claro. Nesta época, as novas fazendas de café estavam situadas nos arredores desta cidade, daí a importância da companhia atingir tal região, aumentando assim sua zona tributária. Os trilhos da Companhia Paulista atingiram Rio Claro em 1876, que permaneceu ponta de linha até 1884. Por muitos anos, a Companhia Paulista continuou com esta mesma política de atingir locais em franca produção. Entre 1876 e 1892, a companhia construiu ramais em bitola métrica (1 metro) para atingir localidades como Belém do Descalvado e Pirassununga. Além dos ramais, adquiriu outra companhia ferroviária, a The Rio Claro Railway Company,⁸ de propriedade do mesmo grupo inglês que controlava a São Paulo Railway Company (GRANDI, 2007).⁹

A partir da década de 1890, observamos que as companhias ferroviárias paulistas adotaram novas estratégias de expansão de seus negócios. Motivadas pela onda de euforia que atingia a economia brasileira, as companhias passaram a planejar a expansão de suas linhas por regiões além das zonas produtoras. Além das companhias tradicionais, muitas são formadas com o objetivo de explorar o noroeste e o oeste de São Paulo, ainda recoberto por florestas tropicais e habitado por diversas

⁸ A Rioclarense foi organizada por Antonio Carlos de Arruda Botelho, o Conde do Pinhal. Arruda Botelho vendeu a empresa aos ingleses anos depois da inauguração da linha. Em 1892, os ingleses venderam a The Rio Claro Railway Company para a Companhia Paulista de Estradas de Ferro (CAMPOS, 2007; GRANDI, 2007).

⁹ A Companhia Paulista foi muito contemplada em análises acadêmicas. Dentre os vários trabalhos publicados ressaltamos os de Pinto (1903), Debes (1968), Grandi (2007; 2013), Lanna (2016) e Inoue (2016).

etnias indígenas, ou como tem se insistido ao longo do texto, um fundo territorial. O objetivo de companhias como a Sorocabana, a Araraquarense e o Banco União de São Paulo¹⁰ era o de atravessar terras “desocupadas” dos sertões paulistas e alcançar o estado de Mato Grosso, no centro-oeste brasileiro. Coloca-se terras “desocupadas” entre aspas, pois na realidade, eram regiões anteriormente habitadas por nações indígenas. Ghirardello (2002) evidencia a presença da etnia kaingang, na região cortada pela linha da Companhia Noroeste. À medida em que a expansão capitalista avança em direção ao oeste, o contato com as nações indígenas foi inevitável, e muitos conflitos pela posse da terra foram travados. “A repercussão nacional e internacional de tais conflitos, verdadeiros massacres, fez com que o governo brasileiro criasse, em 1910, o Serviço de Proteção ao Índio”¹¹ (CAMPOS, 2010, p. 9). À frente do Serviço de Proteção ao Índio (SPI), estava o militar e chefe da Comissão de Linhas Estratégicas de Mato Grosso ao Amazonas, Cândido Rondon, que desenvolveu um trabalho de aproximação pacífica com algumas etnias indígenas. A SPI conseguiu pacificar os kaingangs da Noroeste em 1912, confinando-os em uma pequena parte de seu território original. “A intervenção da SPI, não proporcionou uma mudança de mentalidade em relação ao papel social do índio, mas permitiu o pleno desenvolvimento do mercado de terras e da ocupação da zona noroeste” (CAMPOS, 2010, p. 10), uma vez que antes

¹⁰ Em 1890 o Banco União de São Paulo era o detentor legal da concessão para a construção da ferrovia entre São Paulo e Mato Grosso. Pouco tempo depois da exploração da nova linha, este banco repassa sua concessão para outro grupo, a Companhia Noroeste do Brasil (QUEIROZ, 2004) (CAMPOS, 2007).

¹¹ Sobre o conflito entre brancos e índios no Brasil ver RIBEIRO (1982), e especificamente sobre kaingangs no estado de São Paulo ver BORELLI (1984). Sobre a fundação e o trabalho da SPI ver RIBEIRO (1982) e STAUFFER (1959).

a circulação das notícias dos ataques dos índios, afugentava os compradores.

Outro desafio posto pelo sertão foi o enfrentamento de doenças. Monbeig (1984) já descrevia a situação sanitária da zona pioneira paulista que dificultava a fixação do homem, sendo as moléstias mais comuns: a malária, que se manifestava nos períodos de cheia dos rios e estações chuvosas; a febre amarela, que acometia este sertão paulista em 1935; a leishmaniose, também popularmente conhecida como “ferida brava” ou “úlceras de Bauru”, em uma clara referência aos trabalhadores da Noroeste do Brasil que foram seriamente atingidos.¹² O autor menciona ainda a presença de verminoses, como o “amarelão”; a ancilostomíase e o tracoma. O governo estadual paulista direcionou o Serviço Sanitário para atender os problemas de saúde do interior, desenvolvendo uma série de ações entre 1916 e 1922. No período, o Serviço Sanitário mantivera comissões de profilaxia atuando nas franjas pioneiras de expansão da lavoura realizando um convênio com a Fundação Rockefeller,¹³ organização filantrópica norte-americana, que organizou comissões para trabalhos de combate as doenças. “Os trabalhos dos postos de profilaxia da Rockefeller focaram no combate à ancilostomíase, enquanto o Serviço Sanitário, além desta e outras verminoses, realizou também o combate e tratamento do impaludismo e do tracoma.” (CAMPOS, 2010). As duas comissões juntas criaram no período descrito, treze (13) postos de profilaxia espalhados pelo território paulista (MARINHO et al., 2019).

¹² Sobre a leishmaniose consultar o trabalho de Costa (1992).

¹³ Sobre os acordos de cooperação entre o governo estadual paulista e a Fundação Rockefeller consultar Marinho (2003).

Enquanto ocorriam estas intervenções sanitárias, as companhias ferroviárias prosseguiram com suas expansões. No caso da Companhia Paulista, o plano de expansão oeste deve ser atribuído à Adolpho Augusto Pinto, engenheiro chefe do Escritório Central da empresa. Em meados da década de 1890, o engenheiro Pinto lidou com a questão da invasão da zona tributária da Paulista por outras empresas concorrentes. Esta questão das invasões não era, geralmente, de fácil solução, muitas vezes sendo necessária a intervenção do governo estadual. No estudo aprofundado destas questões, Adolpho Pinto percebeu que a Companhia Paulista havia ficado para trás na corrida do oeste, pois suas concorrentes haviam assegurado suas zonas de expansão. Para colocar a Companhia Paulista em igualdade com suas concorrentes, Adolpho Pinto estudou minuciosamente o território paulista e as zonas de privilégio das empresas concorrentes. Foi então que percebeu a existência de uma faixa de terra à margem esquerda do Rio Tietê, um espigão entre os rios Aguapeí e Peixe que não havia sido requerida para exploração por nenhuma outra companhia (PINTO, 1971).

O engenheiro Adolpho Pinto convenceu a diretoria da Companhia Paulista e com a sinalização positiva requereu, junto ao governo estadual, o direito de exploração desta zona. Esta requisição foi atendida com a publicação dos Decretos nº. 317 de 1895 e o nº. 373 de 1896, que garantiam o direito da Companhia Paulista em estender seus trilhos até esta região. Na verdade, o texto destes decretos não dizia explicitamente que o espigão dos rios Aguapeí e Peixe seriam explorados exclusivamente pela Companhia Paulista. Estes decretos permitiam que a Paulista estendesse seus trilhos, estacionados na cidade de Dois Córregos (à

margem direita do Rio Tietê) até as pequenas vilas de Pederneiras, São Paulo dos Agudos e Santa Cruz dos Inocentes, que neste momento eram “bocas de sertão”. Quando o engenheiro Pinto determinou que a linha da Companhia Paulista passasse próximo à vila de Bauru, estava garantindo à empresa a exclusividade de exploração da margem esquerda do Rio Tietê. Com esta concessão, a companhia poderia facilmente estender seus trilhos em direção ao espigão do Aguapeí e Peixe.

O próprio engenheiro Adolpho Pinto reconheceu que a conquista do Decreto nº. 373 foi fundamental para o futuro da Alta Paulista (PINTO, 1971). Mas, antes da abertura da zona da Alta Paulista, a Companhia Paulista deveria vencer seus limites espaciais. Em outras palavras, a Alta Paulista somente seria viabilizada quando a Paulista cruzasse o Rio Tietê. A travessia deste rio e a construção da Alta Paulista, posteriormente conhecida como sua linha tronco oeste, não foram realizadas logo após a publicação do decreto. Os planos da companhia foram frustrados pela instabilidade política do ano de 1896, quando os preços do café despencaram no mercado internacional. Para o historiador econômico Caio Prado Junior (1970), esta foi a primeira de uma série de dificuldades enfrentadas em consequência da superprodução, problema que seria solucionado somente na década de 1920 com a criação do Instituto do Café, que garantirá a estabilidade para o desenvolvimento cafeeiro através da interferência no mercado a favor dos produtores. O câmbio desfavorável e a desvalorização da moeda nacional afetaram as companhias ferroviárias, que dependiam de material importado para construir suas novas linhas. Em relatório enviado aos acionistas da companhia, em 1898, a diretoria explicava que era mais prudente

suspender a construção do novo ramal que atravessaria o Rio Tietê. Com a estabilidade econômica e a retomada do crescimento da economia brasileira devido aos empréstimos internacionais feitos pelo presidente Campos Salles, a Companhia Paulista retoma seus projetos de expansão em 1901. Parte destes projetos era a construção do ramal de Rincão, que impedia a passagem da Companhia Mogiana para a região de Bauru. Em 1901, os trabalhos do ramal entre Dois Córregos e Pederneiras transcorriam bem. Entretanto, o trecho mais complicado do novo ramal era a passagem do Rio Tietê. Foi oficialmente inaugurada em outubro de 1903 e o trecho final do ramal, Pederneiras e São Paulo dos Agudos, foi entregue ao tráfego da companhia em março de 1904. Neste ramal, a Companhia Paulista optou pelo uso da bitola métrica (1 metro), enquanto no seu tronco principal, entre Jundiaí e Rio Claro prevalecia o uso da bitola larga (1,60 metros).

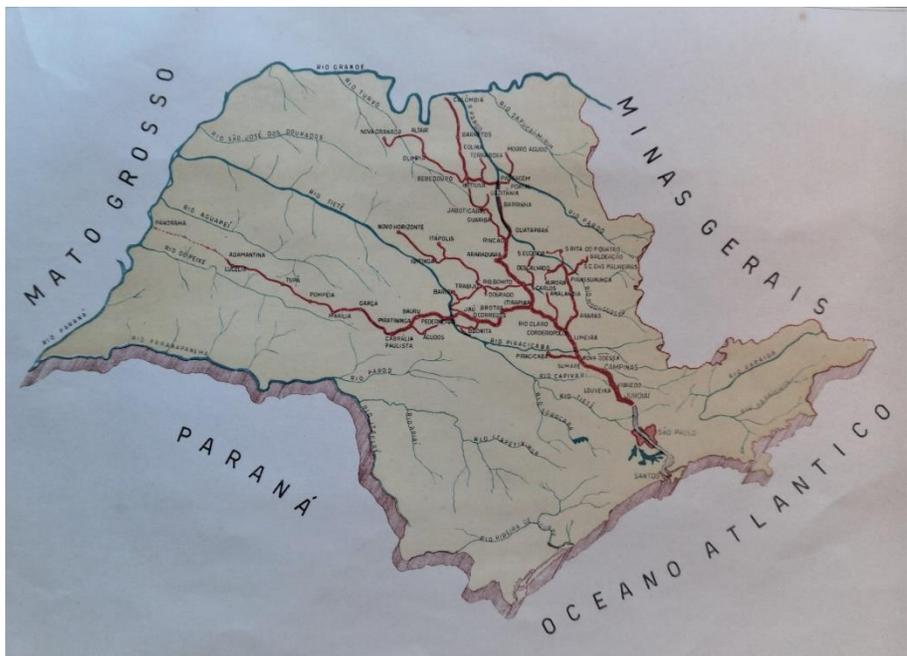


Figura 3. Mapa das linhas Companhia Paulista. Fonte: Relatório da Companhia Paulista, 1954.

Quando chegou a São Paulo dos Agudos, a Companhia Paulista encontrou outra companhia estabelecida na cidade: a Sorocabana. A Companhia Sorocabana havia obtido permissão de estender suas linhas da cidade de São Manoel até Bauru. É claro que a Sorocabana se manifestou contrária à chegada da Companhia Paulista em São Paulo dos Agudos, alegando que sua zona tributária havia sido violada. Deixando este entrevero das companhias para outra análise, o que interessa é observar que a passagem do Rio Tietê e a chegada a São Paulo dos Agudos não foi despreziosa. Esta movimentação e a ocupação destes pontos foi estrategicamente planejada pelo engenheiro Adolpho Pinto. A chegada em São Paulo dos Agudos e depois, em Santa Cruz dos Inocentes, era

fundamental para a exploração do espigão entre os rios Aguapé e Peixe. No relatório da Companhia Paulista aos acionistas de 1904 fica explícito o interesse da Companhia Paulista em continuar com seus trilhos pela zona da futura Alta Paulista. Para o novo trecho oeste, a Paulista e Adolpho Pinto determinaram a construção de uma cidade, que deveria funcionar como um entreposto comercial exclusivo da nova zona ferroviária. Esta cidade planejada seria construída em um lugar próximo a pequena vila de Santa Cruz dos Inocentes e teria o nome de Piratininga. Além de Piratininga, cujo nome foi uma homenagem à capital do estado, Adolpho Pinto também determinou o nome das futuras estações ao longo da linha. Por se tratar de uma linha nova, o engenheiro pode dar uma nomenclatura especial para as futuras estações, com as iniciais dos nomes formando um completo abecedário, como ele mesmo explica: “Por esta forma pode o viajante, pelo simples nome de qualquer estação em que se ache, saber em que altura da viagem que se encontra, o que é de muita utilidade para os que não são conhecedores da zona” (PINTO, 1971, p.67). Cada um dos nomes recordaria em ordem cronológica vários acontecimentos históricos que marcaram o estado de São Paulo. Seguindo esta lógica, os nomes escolhidos por Adolpho Pinto para o Abecedário da Paulista foram: América, Brasília, Cabrália, Duartina, Esmeraldas, Fernandina, Gália, Hespéria, Italiana, Jafa, Kobe, Lácio, Marília, Nipônica, Ormuz, Pompéia, Tupã e Universo. Referências históricas presentes nestes nomes fazem menção à localização geográfica do país (América Latina) e às correntes imigratórias vindas de países como Itália e Japão. Muitos desses nomes foram posteriormente mudados, mas a companhia empenhou-se em manter a ideia do abecedário, que foi reiniciado mais

uma vez ao chegar à metade do espigão da Alta Paulista. Adolpho Pinto e a diretoria da Companhia Paulista estavam imbuídos da certeza de que muitas das pequenas estações abertas na nova zona ferroviária longo se transformariam em cidades prósperas. Esta convicção no poder das ferrovias em disseminar cidades se explica pelo efeito que a chegada dos trilhos causou em muitas cidades paulistas. Nas décadas de 1870 e 1880, a chegada das ferrovias transformou o território paulista. Novas cidades floresceram junto aos trilhos, como Rebouças (hoje Sumaré), e outras, como Rio Claro, São Carlos e Araraquara tiveram surto de desenvolvimento urbano quando as ferrovias rasgaram suas pacatas vilas. Não é sem razão que muitos autores afirmam que a ferrovia promoveu uma segunda fundação destas cidades.

Na zona da Alta Paulista a companhia esperava repetir a mesma façanha e criar uma rede de cidades, cujo entreposto seria Piratininga. Consta que no relatório de 1903, os planos da Companhia era de distribuir os lotes da nova cidade de graça e sortear prêmios em dinheiro para as melhores edificações construídas em determinado prazo. Segundo Oliveira (2010), a Companhia Paulista recebeu glebas do Coronel Vergílio Rodrigues Alves, e após doação, procedeu ao arruamento e loteamento de terras, distribuindo gratuitamente aos interessados em construir edifícios no local, com a única condição de que erguessem as construções no prazo estipulado. A construção da cidade de Piratininga deu-se entre 1903 e 1905, e acabou não se consolidando como entreposto, sendo essa posição ocupada pela cidade de Marília, fundada em 1928. Campos e Oliveira (2012) apontam como razões deste preterimento, a de que as ligações com outras cidades, como Bauru, pouco favoreciam Piratininga. Bauru era na

época, o verdadeiro entreposto da região. Além disso as autoras apontam que: “a Alta Paulista passa a ser economicamente viável para a Companhia Paulista somente no final da década de 1920” (CAMPOS e OLIVEIRA, 2012). Em 1928, ano de fundação de Marília, a Companhia Paulista adquire a CAIC – Companhia de Agricultura, Imigração e Colonização. Infere-se assim que, a partir deste momento que a fundação de novos núcleos urbanos ganhou impulso. Segundo Souza (2005), a CAIC surgiu em 16 de julho de 1928, e em seus estatutos de 1934,¹⁴ afirmam como propósito a imigração e a colonização em todos os estados do Brasil. Não se sabe ao certo se a CAIC atuou em outros estados, porém sabe-se de sua atuação na comercialização de terras em várias partes do estado. Souza (2005) dá como o exemplo a cidade de Santa Fé do Sul, fundada em 1948, por onde passavam as linhas da Estrada de Ferro Araraquarense (EFA). A CAIC é o braço imobiliária da companhia ferroviária, tanto que em 1958, ela passa a se chamar Companhia Agrícola, Imobiliária e Colonizadora, propósito descrito no estatuto de 17 de março de 1959:

(...) a compra de imóveis rurais e urbanos e sua venda, no todo ou em lotes, bem como o loteamento, benfeitorização, colonização ou a venda, no regime de agenciamento de imóveis rurais ou urbanos de terceiros, a compra e venda de máquinas, implementos e produtos agrícolas e outras atividades correlatas e congêneres subsidiariamente poderão fazer a exploração agrícola, benfeitorização e colonização das

¹⁴ “promover racionalmente, a imigração e a colonização em todos os Estados do Brasil, pela introdução e colonização de elementos nacionais e estrangeiros, aos quais prestará, sob a forma de cooperativa ou não, assistência técnica agrícola e econômica, podendo, para consecução de seu objetivo, praticar todos os atos e realizar as operações que, mediata ou imediatamente, com ele se relacione” (Estatutos da CAIC de 27 de outubro de 1934 *apud* CHAIA(1980). *Processo No. 29 – Origens da Campanhia, 1928, CAIC. Dados coletados nos arquivos da Companhia Agrícola, Imobiliária e Colonizadora*).

áreas rurais de sua propriedade. (Estatuto da CAIC de 10 de julho de 1958, *apud* SOUZA, 2005, p. 89-90)

Com o fim da Companhia Paulista a CAIC também passará ao governo do estado do São Paulo, e em 1968, vincula-se à Secretaria de Agricultura, assumindo o nome de Companhia de Desenvolvimento Agrícola do Estado de São Paulo (CODASP). Apesar de ser uma empresa subsidiária, no entanto, atua não apenas nas terras onde as linhas da Companhia Paulista passava, mas também em outras linhas. Desenvolver uma rede de cidades atreladas apenas a sua linha ferroviária pode ser considerado como parte de uma estratégia da companhia para garantir um fluxo de fretes para o seu sustento. A atividade mais rentável dessas companhias ferroviárias brasileiras era o transporte de produtos agrícolas (SAES, 1981), assim, fomentar a abertura de novas frentes produtoras era gerar uma nova fonte de receita para a companhia. Neste esquema, as cidades desempenharam papel fundamental. Para viabilizar a agricultura em determinada região, era necessário existirem cidades próximas onde se instalariam uma rede de serviços essenciais para o desenvolvimento das atividades agrícolas, como armazéns, bancos, comércio, e o mais importante, o recrutamento de homens para o trabalho no campo. É por este motivo que esta e outras companhias ferroviárias promoveram a urbanização de suas linhas, para oferecer suporte ao desenvolvimento das atividades agrícolas. Em outras palavras, criaram as condições para o estabelecimento do complexo cafeeiro: unidades produtoras, a cidade e seu suporte de serviços, e ferrovia para o escoamento da produção (CANO, 1977).

Para o complexo cafeeiro, podemos recorrer também a teoria das redes (SANTOS, 2002), pois o complexo cafeeiro configurou-se em rede e essa rede de cidades foi possibilitada pelo objeto técnico que é a ferrovia. A ferrovia criou a condição técnica necessária para integrar o fundo territorial ao circuito produtivo. Ainda no tocante as redes, é preciso enfatizar a natureza social e política das redes e a circulação de pessoas, mensagens e valores possibilitados pelas ferrovias (SANTOS, 2002, p. 262). Marinho et al. (2019, p. 358) afirmam que esta complexa rede, conectando diversas cidades, favorece a agricultura agroexportadora, cujo fluxo é o escoamento até o porto de Santos. O sentido do fluxo não foi apenas ao porto de Santos, mas também a interiorização, na integração do fundo territorial. É importante sublinhar a questão da relação ferrovia e urbanização. As ferrovias de “cunho estratégico” impulsionaram a colonização/ocupação do interior do território, criou um fluxo não unidirecional, para o escoamento ao porto de Santos, no sentido oeste-leste, porém também um sentido leste-oeste, ou do porto para o interior. Segundo Santos (2002, p. 262) para além do material, toda rede é também: “social e política, pelas pessoas, mensagens, valores que a frequentam. Sem isso, e a despeito da materialidade com que se impõe aos nossos sentidos, a rede é, na verdade, uma mera abstração”. Como um dos aspectos simbólicos que se pode citar é a ocupação do território que antes era iniciada com a doação de terras à Igreja, agora tem como ponto de início as estações ferroviárias. Além dessa mudança da centralidade da igreja para a estação ferroviária, outro tipo de impacto que as ferrovias promoveram e que merece ser verificado, é o que diz respeito à difusão de estilos

arquitetônicos, e o aspecto simbólico carregado pela estação e pela ferrovia, a do “desenvolvimento”. Segundo Ghirardello (2002, p. 105)

as estações das Companhias Ferroviárias geralmente inovaram arquitetonicamente nas cidades, contribuindo para nosso desenvolvimento artístico e cultural. A cidade mudava de cena, a concentração urbana se deslocando da praça da Igreja para a esplanada da estação(...)

A urbanização das cidades do interior levou a outros tipos de infraestrutura, como eletrificação para fornecimento de energia elétrica, iluminação, obras de saneamento e a implantação de outras ligadas aos quadros públicos da saúde e educação. O sistema telegráfico foi implantado primeiramente através das companhias ferroviárias. Pelos trilhos, chegavam-se todo tipo de mercadorias, correspondências e notícias da capital. Os jornais circulavam pelos trilhos. Até o início da década de 1960, a ocupação do “sertão desconhecido” estava praticamente efetivada e suas terras devidamente integradas ao circuito produtivo. Em 1962 a Companhia Paulista atingiu as barrancas do Rio Paraná na cidade de Panorama, último ponto da Alta Paulista. Ao longo das linhas das companhias Paulista, Sorocabana e Noroeste organizaram-se redes de cidades pequenas e médias evidenciando como a ferrovia foi decisiva para que a urbanização se efetivasse.

Considerações Finais

As ferrovias desempenharam importante papel na estruturação do território paulista, permitindo assim a expansão do capital, o estabelecimento de uma rede urbana e a urbanização. O sertão,

identificado na cartografia desde os séculos XVIII e XIX como áreas “desocupadas” ou “desconhecidas”, em realidade, eram territórios ocupados pelos indígenas considerados “povos selvagens”. A marcha para o oeste significou o extermínio de nações indígenas e o confinamento dos sobreviventes em áreas de reserva. O genocídio sofrido pelos povos originais foi encoberto pelo discurso de progresso e civilização promovido pelas empresas particulares e governos. O sertão era em realidade os fundos de reserva, isto é, áreas para a expansão da agricultura de exportação paulista como apontaram Moraes e Figueirôa.

Dentro desta perspectiva, as ferrovias são entendidas como meios técnicos utilizados para anexar o sertão – este fundo de reserva - ao circuito produtivo. As ferrovias de “cunho estratégico”, segundo a expressão de Adolfo Pinto, foram planejadas para executar essa função, com os trilhos levando a civilização para as últimas áreas consideradas “desabitadas” por autoridades públicas e empresários. Três companhias podem ser enquadradas como estratégicas: Alta Sorocabana, Noroeste do Brasil e Alta Paulista.

O artigo discutiu o caso da Alta Paulista, a última a percorrer uma área entre os rios Aguapeí e Peixe, no oeste paulista. O projeto expansionista da Alta Paulista previa sua continuação pelo território mato-grossense, integrando outras áreas e permitindo a abertura de novas frentes produtoras. O projeto da Alta Paulista é atribuído ao engenheiro Adolpho Augusto Pinto, da Companhia Paulista, sendo importante salientar que o próprio também atribuía à ferrovia papel civilizador ao integrar o sertão, considerado “desocupado”, em realidade um fundo de reserva a ser explorado, a uma consolidada rede urbano-ferroviária.

A Alta Paulista entregou o que havia prometido, integrando novas áreas ao circuito produtivo, criando uma linha tronco oeste para a companhia e fomentou a urbanização do oeste, com a estruturação de uma rede urbana que tinha a ferrovia como eixo de expansão. As ferrovias inicialmente construídas para escoar o café para o porto de Santos, adiantou-se sobre a marcha do café para o oeste, sendo elas as chamadas de “cunho estratégico”, foram verdadeiras plantadoras de cidades, transformando a paisagem do sertão oeste paulista. A rede de cidades formada possibilitou um caminho de mão dupla, não apenas do café para o porto de Santos, mas também da interiorização da urbanização com seus valores urbanos. Dada a importância das ferrovias na estruturação do território paulista, e a transformação ocorridas neste sertão paulista, ou zonas pioneiras, é possível ainda ver alguns vestígios desta profunda transformação através dos topônimos utilizados, como Alta.

Referências

BEIER, José Rogério. Sertão desconhecido? A representação do Oeste paulista no Mappa Chorographico da Província de São Paulo (1841). In: **Tempos Históricos**, v. 18, n. 2, 2014. p. 457-490.

BORELLI, S. H. **Os Kaingangs no estado de São Paulo: constantes histórias e violências deliberadas**. São Paulo: Yankatu Editora, 1984.

CAMPOS, C.; OLIVEIRA, E.H. Piratininga, a trading post of 'Alta Paulista': history of a planned city by a railroad company in Brazil, 1905 In: **15th IPHS Conference, 2012**, São Paulo, 2012.

CAMPOS, Cristina. **Ferrovias e Saneamento em São Paulo. O engenheiro Antonio Francisco de Paula Souza e a construção da rede de infraestrutura territorial e urbana paulista, 1870-1893**. 2007. Doutorado, FAU-USP, São Paulo, Brasil, 2007.

_____. A questão do saneamento rural nas zonas pioneiras do oeste paulista, 1916-1930 In: **Proceedings of the VIII International Conference of BRASA**. VIII Congresso Internacional da BRASA. Brasília: 2010.

CANO, W. **Raízes da concentração industrial em São Paulo**. São Paulo: Difel, 1977.

CHAIA, Vera Lúcia M. **Os conflitos de arrendatários em Santa Fé do Sul-SP (1959-1969)**. 1980. Mestrado, FFLCH-USP, São Paulo, Brasil, 1980.

COMPANHIA PAULISTA. **Relatório da Diretoria da Companhia Paulista de Vias Férreas e Fluviais para sessão de assembléia geral**. São Paulo: Typ. Vanorden, 1903.

COMPANHIA PAULISTA. **Relatório da Diretoria da Companhia Paulista de Vias Férreas e Fluviais para sessão de assembléia geral**. São Paulo: Typ. Vanorden, 1904.

COSTA, Jackson Maurício Lopes. Leishmaniose tegumentar americana: origens e histórico no Brasil. **Acta Amazônica**, v. 22, n. 1, p. 71-77, 1992.

COSTA, Luiz Augusto Maia. **O ideário urbano paulista na virada do século: o engenheiro Theodoro Sampaio e as questões territoriais e urbanas modernas (1886-1903)**. São Carlos: RiMa/FAPESP, 2003.

DEBES, Celio. **A caminho do Oeste**: subsídios para a história da Companhia Paulista de Estradas de Ferro e das Ferrovias de São Paulo. São Paulo, SP: Bentivegna, 1968.

FIGUEIRÔA, Silvia F. de M. 'Batedores da ciência' em território paulista: expedições de exploração e a ocupação do 'sertão' de São Paulo na transição para o século XX. In: **História, Ciências, Saúde-Manguinhos**, v. 15, n. 3, 2008. p. 763-777.

FRANÇA, A. **A marcha do café e as frentes pioneiras**. Rio de Janeiro: Conselho Nacional de Geografia, 1960.

GHIRARDELLO, Nilson. **À beira da linha – formações urbanas da Noroeste Paulista**. São Paulo: Editora UNESP, 2002.

GOIS, Soraya Lodola de Moraes. **História do tracoma em São Paulo**:

uma rede formada entre as linhas da sociedade e os laços de uma doença (1880-1916). 2020. Tese (doutorado) - Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Geociências, Campinas, SP. Disponível em: <http://www.repositorio.unicamp.br/handle/REPOSIP/343651>. Acesso em: 29/06/2020.

GOULARTI FILHO, A.; QUEIROZ, P. R.C. (Organizadores). **Transportes e formação regional: contribuições à história dos transportes no Brasil**. Dourados: Ed. UFGD. 2011.

GRANDI, G. **Café e expansão ferroviária**. São Paulo: Annablume, 2007.

_____. **Estado e capital ferroviário em São Paulo: a Companhia Paulista de Estradas de Ferro entre 1930 e 1961**. 2013. Doutorado, FEA-USP, São Paulo, São Paulo, Brasil, 2013.

INOUE, L. M. **Fim da linha? Vilas ferroviárias da Companhia Paulista (1868-1961): uma investigação sobre história e preservação**. Doutorado, FAU-USP, São Paulo, Brasil, 2016.

LANNA, Ana Lucia Duarte. Trabalhadores das ferrovias: A Companhia Paulista de Estrada de Ferro, São Paulo, 1870-1920. **Varia História**, v. 32, n. 59, 2016. p. 505-545.

LIMA, Nísia Trindade. Missões civilizatórias da República e interpretação do Brasil. **História, Ciências, Saúde-Manguinhos**, v. 5, 1998. p. 163-193.

_____; HOCHMAN, Gilberto. Pouca saúde e muita saúva. Sanitarismo, interpretações do país e ciências sociais. In: HOCHMAN, Gilberto (org.). **Cuidar, controlar, curar: ensaios históricos sobre saúde e doença na América Latina e Caribe**. Rio de Janeiro: Fiocruz, 2004. p. 493-534.

MARINHO, M.G.S.M.C. **Elites em negociação: breve história dos acordos entre a Fundação Rockefeller e a Faculdade de Medicina de São Paulo (1916-1931)**. Bragança Paulista: EDUSF, 2003.

_____; CAMPOS, C.; LODOLA, S.; SIMÕES, R. A. A rede de assistência à saúde no estado de São Paulo: processos e dinâmicas de sua interiorização. Uma análise em perspectiva histórica (1889-1930) In: **A interiorização da assistência: um estudo sobre a expansão e a**

diversificação da assistência à saúde no Brasil (1850-1945). Belo Horizonte: Fino Traço, 2019.

MONBEIG, P. **Pioneiros e fazendeiros de São Paulo.** São Paulo: Hucitec/Polis, 1984.

MORAES, Antonio Carlos Robert. **Território e história no Brasil.** São Paulo: Annablume/FAPESP, 2005.

_____. **Geografia histórica do Brasil: capitalismo, território e periferia.** São Paulo: Annablume, 2011.

OLIVEIRA, P. R. Goianos e Paulistas na integração econômica de Goiás. In: GOULARTI FILHO, A.; QUEIROZ, P. R.C. (Organizadores). **Transportes e formação regional: contribuições à história dos transportes no Brasil.** Dourados: Ed. UFGD. 2011.

_____. 2013. **Um caminho voltado para dentro: o circuito goiano e o comércio entre Goiás e São Paulo na Primeira República.** Doutorado, FFLCH-USP, São Paulo, Brasil, 2013.

PINTO, A. A. **História da Viação Pública em São Paulo.** São Paulo: Typ. Vanarden, 1903.

_____. **Minha vida: memórias de um engenheiro paulista.** São Paulo: Fundo de Cultura, 1971.

PRADO JUNIOR, C. **História Econômica do Brasil.** São Paulo: Brasiliense, 1970.

QUEIROZ, P. R.C. **Uma ferrovia entre dois mundos. A Estrada de Ferro Noroeste na primeira metade do século XX.** Bauru/Campo Grande: EDUSC/UFMS, 2004.

RIBEIRO, D. **Os índios e a civilização.** Petrópolis: Editora Vozes, 1982.

SÁ, Dominichi Miranda de. Uma interpretação do Brasil como doença e rotina: a repercussão do relatório médico de Arthur Neiva e Belisário Penna (1917-1935). **História, Ciências, Saúde-Manguinhos**, v. 16, 2009. p. 183-203.

SAES, Flávio Azevedo Marques. **As ferrovias de São Paulo 1870-1940.** São Paulo: Editora Hucitec, 1981.

SANCHES JUNIOR, Jefferson de Lara. **A modernização da permanência: Institutos Nacionais de pesquisa agropecuária na Argentina e no Brasil e as transformações no campo latino-americano no século XX (1956-1979)**. 2020. Doutorado, IG-Unicamp, Campinas, Brasil, 2020.

SOUZA, P. H. **Aspectos históricos, antrópicos e ambientais da ocupação do espaço no extremo Noroeste paulista: o caso do município de Santa Fé do Sul**. Doutorado, EESC-USP, São Carlos, Brasil, 2005.

STAUFFER, D. H. Origem e fundação do Serviço de Proteção aos Índios (1889-1910). **Revista de História**. São Paulo: Universidade de São Paulo, 37, 1959.