

A Construção Histórica da Alta Sorocabana: Ferrovias e a Dinâmica Territorial

The Historical Construction of the Alta Sorocabana: Railways and Territorial Dynamics

<https://doi.org/10.26512/rhh.v13i28.55433>

Gisele Carignani

Centro Universitário de Várzea Grande - UNIVAG

<https://orcid.org/0009-0002-7156-579X>

gisele.carignani@univag.edu.br

Caio Cesar Tomaz de Oliveira

Universidade do Estado de Mato Grosso

<https://orcid.org/0000-0002-7806-2741>

caio.cesar@unemat.br

Resumo

Este estudo investiga a formação das cidades da região da Alta Sorocabana, no oeste do Estado de São Paulo, destacando influências socioeconômicas e políticas na região durante o final do século XIX e início do século XX. O foco é na colonização, o impacto da Lei de Terras de 1850, e o papel do café e das ferrovias na urbanização. A metodologia é qualitativa, com uma abordagem histórica-descritiva, baseada em revisão de literatura e análise documental. A pesquisa revisa fontes primárias e secundárias para mapear o desenvolvimento urbano, ressaltando como as políticas de ocupação e a expansão do ciclo do café e da infraestrutura ferroviária moldaram a região. Constatou-se que, apesar de sua ineficácia, a Lei de Terras de 1850 foi fundamental na organização fundiária, concentrando terras nas mãos da elite local. O ciclo do café e a construção das ferrovias foram cruciais para o crescimento das cidades e a economia regional. A interação entre colonizadores e indígenas também influenciou a configuração territorial e social. O estudo conclui que a urbanização do oeste paulista foi um processo complexo e diversificado.

Palavras-chave

Colonização. Expansão ferroviária. Dinâmicas territoriais. Posseiros. Indígenas

Abstract

This study examines the formation of cities in the Alta Sorocabana region, located in western São Paulo State, focusing on the socioeconomic and political influences that shaped the area during the late 19th and early 20th centuries. The research centers on colonization, the impact of the 1850 Land Law, and the role of coffee production and railways in urbanization. A qualitative methodology with a historical-descriptive approach was employed, based on literature review and document analysis. The study analyzes primary and secondary sources to map urban development, highlighting how land occupation policies and the expansion of coffee cultivation and railroad infrastructure transformed the region. Key findings indicate that, despite its shortcomings, the 1850 Land Law played a pivotal role in land organization by concentrating ownership among local elites. The coffee boom and railway construction were decisive for urban growth and the regional economy. Additionally, interactions between settlers and Indigenous peoples significantly influenced territorial and social dynamics. The study concludes that the urbanization of western São Paulo was a complex and multifaceted process, driven by intertwined economic, political, and social forces.

Keywords

Colonization. Railway expansion. Territorial dynamics. Landholders. Indigenous

Introdução

Este estudo tem como objetivo analisar e compreender os processos históricos de urbanização e formação das cidades no oeste paulista, com ênfase nas influências socioeconômicas e políticas que moldaram a região. A pesquisa visa investigar as dinâmicas de colonização, o impacto da Lei de Terras de 1850, o papel da monocultura cafeeira e das ferrovias no desenvolvimento urbano, bem como as interações entre colonizadores, indígenas e migrantes, que juntos contribuíram para a configuração territorial e social da região.

A dinâmica territorial brasileira é marcada por dois processos fundamentais, porém distintos: a ocupação e a urbanização. Enquanto a ocupação refere-se à presença humana em um território — seja de forma organizada ou espontânea —, a urbanização implica a consolidação de infraestrutura, serviços e uma economia tipicamente urbana. Esses fenômenos, embora interligados, seguem lógicas diferentes e podem ser observados em contextos históricos e contemporâneos, como na expansão das cidades amazônicas ou nos conflitos fundiários no Cerrado.

O oeste paulista, região historicamente associada à expansão agrícola e ao desenvolvimento econômico do Brasil, passou por um intenso processo de transformação ao longo dos séculos XIX e XX. Com terras férteis e estratégicas, essa área atraiu colonizadores que, impulsionados pelo cultivo do café e pela construção de ferrovias, deram origem a um movimento de urbanização acelerada. A formação das cidades nessa região não foi um processo uniforme; ao contrário, foi marcado por uma série de fatores socioeconômicos e políticos que moldaram de maneira distinta o desenvolvimento de cada núcleo urbano.

A Lei de Terras de 1850 desempenhou um papel fundamental nesse contexto, ao estabelecer novas regras para a posse e uso da terra. Embora a legislação visasse a regulamentação fundiária e a organização territorial, ela acabou por favorecer a concentração de grandes extensões de terra nas mãos de uma elite agrária emergente. Esse cenário contribuiu para a criação de uma dinâmica social e econômica que, em muitos aspectos, perpetua desigualdades e moldou o perfil das cidades que surgiram na região.¹

¹ GHIRARDELLO, N. À beira da linha: formações urbanas da Noroeste Paulista. São Paulo: Editora UNESP, 2002.

Outro aspecto crucial para a formação das cidades do oeste paulista foi a interação entre colonizadores, grupos indígenas e migrantes. Os povos indígenas, que habitavam a região muito antes da chegada dos colonizadores, desempenharam um papel significativo na configuração territorial inicial. A resistência, bem como a assimilação de práticas culturais e territoriais, influenciou de maneira complexa o processo de urbanização, deixando marcas indeléveis na história e na geografia da região.

O ciclo do café, por sua vez, foi um dos motores econômicos mais importantes para o desenvolvimento do oeste paulista. A monocultura cafeeira impulsionou a criação de infraestrutura, como as ferrovias, que conectam as zonas de produção ao mercado consumidor, tanto interno quanto externo. As ferrovias, ao longo do tempo, se tornaram catalisadores da urbanização, promovendo o surgimento e a expansão de diversas cidades, cada uma com características próprias, mas todas ligadas pelo fio condutor da economia cafeeira.²

Cabe ressaltar que a ferramenta metodológica adotada é de natureza qualitativa, com base em uma abordagem histórica-descritiva. A análise foi realizada através da revisão de literatura, incluindo livros, artigos acadêmicos e documentos históricos. Fontes primárias e secundárias serão utilizadas para traçar o desenvolvimento das cidades, com foco nas políticas de ocupação e na expansão urbana associada ao ciclo do café e à implantação das ferrovias.

A pesquisa foi estruturada em etapas, iniciando com a coleta e revisão de fontes históricas sobre a formação do oeste paulista nos órgãos públicos de preservação de documentos. Por meio dessa coleta, foi possível estabelecer uma análise documental focada em leis e regulamentações, como a Lei de Terras de 1850.

Essa etapa permitiu elucidar as interações entre os grupos indígenas que habitavam a região e o processo de ocupação por parte dos posseiros, além de estabelecer uma ponte de análise das influências econômicas, especialmente relacionadas ao café e à expansão ferroviária.

² CANO, W. Raízes da concentração industrial em São Paulo. São Paulo: Difel, 1977.

História da ocupação do oeste paulista

Tudo começou com a fundação da Vila de São Vicente (1532), núcleo inicial da colonização portuguesa, que, apesar das limitações do solo e do declínio da economia açucareira, serviu de base para a expansão bandeirante nos séculos seguintes. Esses exploradores adentraram o interior, abrindo caminhos que mais tarde se tornaram rotas comerciais, como a ligação entre Sorocaba e Porto Alegre, vital para o tropeirismo no século XVIII.

Já no século XIX, com o avanço sobre o Oeste Paulista, a dinâmica mudou: o café e as ferrovias substituíram os antigos eixos de comércio, enquanto os povos indígenas (Kaingang, Cayuá e Xavante) — primeiros ocupantes dessas terras — foram progressivamente expulsos ou incorporados de forma violenta ao projeto de "progresso". Assim, de vila açucareira marginal a potência cafeeira, São Paulo consolidou-se por meio de ciclos econômicos que redefiniram não apenas sua paisagem, mas também suas relações sociais e étnicas.

Abreu³ destaca que a influência dos bandeirantes sobre o cenário paulista perdurou até meados dos séculos XVIII e XIX, período em que a região foi economicamente eclipsada por Minas Gerais e sua produção aurífera. No entanto, a cidade de Sorocaba emergiu como um importante centro comercial regional, graças à conclusão de uma estrada que a conectava a Porto Alegre.

Essa via possibilitou o escoamento de gado e outros produtos, transformando Sorocaba em um entreposto fundamental para os tropeiros. A consequente formação de um triângulo comercial entre Porto Alegre, Sorocaba e Minas Gerais perdurou até a chegada da ferrovia e a consequente decadência dos antigos caminhos⁴.

A partir do século XIX, a expansão econômica paulista estendeu-se a outras regiões, especialmente o Oeste Paulista. Esse processo, intensificado na segunda metade do século, foi marcado pela interação entre dois grupos humanos: os colonizadores e os indígenas.

³ ABREU, D. S. Formação histórica de uma cidade pioneira paulista: Presidente Prudente. Presidente Prudente: Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras, 1988, p. 45.

⁴ ABREU, D. S. Formação histórica de uma cidade pioneira paulista: Presidente Prudente. Presidente Prudente: Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras, 1988, p. 46.

Os povos indígenas⁵, predominantemente Kaingang, Cayuá e Xavante, foram os primeiros a ocupar e explorar essas terras, realizando atividades como a queimada da mata e a agricultura.

Os Tupi-Guarani, especificamente os grupos designados como Caingua ou Cayuá, ocupavam a bacia do Paraná, ao sul do Tietê. A leste, habitavam os Tupiniquim, que também haviam adotado a língua Tupi-Guarani. Esses grupos indígenas haviam submetido, mas não extermínado, populações pré-existentes, como os Caiapó, que dominavam os planaltos entre o rio Grande e o Tietê. Os Xavante, por sua vez, estavam dispersos em diversas regiões dos planaltos paulistas, paranaenses e do sul do Brasil. No final do século XIX, esses povos encontravam-se em pequenos grupos isolados entre os rios Peixe e Aguapeí⁶.

Abreu⁷ (1988) destaca a presença dos Kaingang (Coroados) na bacia do rio Peixe, reconhecidos pelo corte de cabelo em forma de coroa. Sua localização estratégica e organização social permitiram maior resistência à colonização. Em contraste, os Cayuá, assentados na margem direita do rio Paranapanema, focados na agricultura de subsistência, foram os primeiros a sofrer escravidão, levando ao declínio e eventual extinção de sua população.

Abreu também menciona os Xavante, descritos como um "povo sociável" na bacia inferior do Rio Pardo, mas que resistiram ferozmente aos invasores, enfrentando posseiros e bandeirantes em defesa de seu território, resultando em um declínio populacional significativo.

Segundo Carvalho⁸, os conflitos entre as partes envolvidas eram marcadamente desiguais, evidenciando a intensa violência que caracterizou os confrontos entre indígenas e não indígenas na região, refletindo o padrão observado no processo de desenvolvimento do Brasil. Essa violência resultou na expulsão e desaparecimento de tribos indígenas de seus territórios ancestrais.

5 MONBEIG, P. Pioneiros e fazendeiros de São Paulo. São Paulo: Editora Polis, 1984, p. 125.

6 MONBEIG, P. Pioneiros e fazendeiros de São Paulo. São Paulo: Editora Polis, 1984, p. 130.

7 ABREU, D. S. Formação histórica de uma cidade pioneira paulista: Presidente Prudente. Presidente Prudente: Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras, 1988.

8 LEONÍDIO, Adilson. Terras de sangue: Conflitos agrários e resistência indígena no Oeste Paulista (1850-1930). São Paulo: Alameda, 2018, p. 117.

A ocupação dessas terras foi acompanhada por disputas entre posseiros, práticas de grilagem e a configuração de um território orientado por princípios capitalistas. Especificamente em relação à área que posteriormente daria origem ao município de Assis, destaca-se as ações ocorridas nesse período.

A legislação fundiária do Império, longe de resolver o problema da posse, acirrou os conflitos. Os posseiros, muitas vezes incentivados por elites locais, avançaram sobre terras indígenas com o aval do Estado, enquanto as comunidades originárias, sem reconhecimento jurídico de seus direitos, eram tratadas como obstáculos ao 'progresso'. O resultado foi uma guerra não declarada, com massacres, expulsões e a gradual marginalização dos povos nativos⁹.

O processo de extermínio da população indígena foi uma constante em toda a região da Alta Sorocabana, resultando em um derramamento de sangue caracterizado pelo uso desigual de armas de fogo pelos colonizadores, enquanto os indígenas não possuíam recursos similares. As batalhas, que frequentemente não ultrapassava trinta minutos, eram sistematicamente justificadas pelos posseiros, que buscavam assegurar o registro definitivo das terras concedidas pelo Estado.

Adicionalmente, até a metade do século XIX, a prática de grilagem de terras era recorrente, resultando, até os dias atuais, em uma quantidade significativa de títulos e posses desprovidos de amparo legal. Esse fenômeno se intensificou consideravelmente com a passagem da Estrada de Ferro Sorocabana (EFS) pela região no final do século XIX¹⁰.

A ocupação do Oeste Paulista foi impulsionada pela chegada de mineiros, muitos fugindo de conflitos armados como as revoltas liberais de 1842 e a Guerra do Paraguai (1865-1870). Esses imigrantes se estabeleceram principalmente na bacia do rio Paranapanema, especialmente na região do rio Peixe¹¹.

A área entre os rios Paranapanema e Peixe, denominada Vale do Paranapanema e Sertão do Paranapanema no século XIX, passou a ser chamada de

⁹ CARVALHO, José Murilo de. Cidadania no Brasil: O Longo Caminho. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2002, p. 89.

¹⁰ MARQUES, P. P. Técnica, modernização e produção do espaço: um estudo sobre o papel da estrada de ferro nas transformações sócio-espaciais da Zona Alta Sorocabana. Tese de Doutorado, Universidade de São Paulo, 2009.

¹¹ GHIRARDELLO, N. À beira da linha: formações urbanas da Noroeste Paulista. São Paulo: Editora UNESP, 2002.

Alta Sorocabana com a expansão da Estrada de Ferro Sorocabana no século XX, refletindo a crescente produção cafeeira e a importância das ferrovias na região.

A região era também caracterizada por uma significativa presença de populações indígenas que não haviam tido contato prévio com a população branca. Nesse contexto¹², destaca-se que os primeiros habitantes documentados da área foram os indígenas Coroados. Além desses, houve um processo, ainda no século XIX, de ocupação de "terras desconhecidas". Em 1856, o desbravador José Teodoro de Souza apropriou-se de uma vasta extensão de terras no então Sertão do Paranapanema, iniciando um processo intensificado de fundação de vilas na região (Figura 1).

Figura 1 – Classificação da Alta Sorocabana de acordo com os autores. Elaborado pelos autores, 2024



¹² SPOSITO, M. E. B. O Chão em Presidente Prudente: a lógica da expansão territorial urbana. Dissertação de Mestrado, Universidade Estadual Paulista, 1983.

A Figura 1 evidencia três diferentes delimitações da região denominada Alta Sorocabana, conforme propostas por Millet¹³ (1938), Leite¹⁴ (1972) e Abreu¹⁵ (1988). Essas variações têm sido amplamente analisadas por pesquisadores devido à ausência de um consenso sobre a demarcação exata da área, o que ressalta o interesse acadêmico suscitado pela região em virtude de suas características singulares de ocupação.

Vários fatores influenciaram diretamente o processo inicial de ocupação territorial, incluindo o desenvolvimento do sistema capitalista no Brasil, a promulgação da Lei de Terras de 1850, a gradual abolição da escravidão, e a chegada de trabalhadores europeus ao país¹⁶.

Destacam-se¹⁷ outros elementos também foram determinantes, como a decadência da mineração e a Guerra do Paraguai, que forçaram a migração de indivíduos das áreas tradicionais para novas fronteiras, incluindo o Paranapanema, na tentativa de evitar o recrutamento militar. Esse contexto descrito por Abreu pode ser aprofundado com as observações de Sposito, que aponta que tais migrações ocorreram paralelamente a uma transição econômica do Rio de Janeiro para São Paulo, impulsionada pela expansão cafeeira já consolidada no Vale do Paraíba.

Um aspecto adicional de relevância foi a Lei de Terras de 1850, que se tornou um instrumento crucial para a justificativa da ocupação de várias áreas no estado de São Paulo. Neste contexto, é observado:

Sancionar, dentro de certas condições, todas as formas de aquisição de terra existentes até então: por concessão governamental (sesmarias), por ocupação (posses) e por compra. Todas as demais terras, à exceção das que se encontra-

¹³ MILLET, S. Roteiro do Café e Outros Ensaios. São Paulo: BIPA-EDITORES, 1938.

¹⁴ LEITE, J. F. Alta Sorocabana e o espaço polarizado de Presidente Prudente. Presidente Prudente: FFCLPP, 1972.

¹⁵ ABREU, D. S. Formação histórica de uma cidade pioneira paulista: Presidente Prudente. Presidente Prudente: Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras, 1988.

¹⁶ SPOSITO, M. E. B. O Chão em Presidente Prudente: a lógica da expansão territorial urbana. Dissertação de Mestrado, Universidade Estadual Paulista, 1983.

¹⁷ ABREU, D. S. Formação histórica de uma cidade pioneira paulista: Presidente Prudente. Presidente Prudente: Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras, 1988.

vam aplicadas em algum uso público, eram consideradas devolutas [...] transformava assim toda a terra em mercadoria, a que só se podia ter acesso legal através da compra¹⁸.

A pesquisadora Lígia Osório, em sua obra intitulada "Terras Devolutas e Latifúndio: Efeitos da Lei de 1850"¹⁹, analisa detalhadamente a aprovação da Lei de Terras de 1850, destacando a estratégia adotada pela classe proprietária para mitigar a intervenção estatal, que visava impor uma regulamentação jurídica clara ao processo de ocupação territorial.

Osório identifica três fases distintas nessa tática. A primeira fase consistiu na resistência máxima à aprovação da legislação. Na segunda fase, houve esforços para inserir dispositivos legais que suavizaram os impactos da Lei. Finalmente, a terceira fase envolveu o uso do poder político para obstruir a aplicação efetiva do decreto.

A construção do projeto que culminaria na Lei 601 (Lei de Terras) foi um processo gradual iniciado na década de 1820, como resposta a diversas tentativas do Governo Federal de implementar políticas destinadas a reverter a ocupação de terras por posseiros e sesmeiros. Conforme enfatiza Cavalcante²⁰, em 1843, um esboço da legislação foi apresentado e aprovado pelos deputados do Império, contendo propostas específicas para a regulamentação da ocupação de terras.

1) Regularização da propriedade territorial:

- Revalidar as sesmarias caídas em comisso;
- Legitimar as posses do período superior a um ano e um dia e que não ultrapassassem meia légua quadrada no terreno de cultura e duas léguas nos campos de criação;
- Registrar e demarcar as posses num prazo de seis meses. Após esse prazo, aplicar multa e após seis anos seriam incorporadas ao Estado.

2) Atribuições do Estado:

¹⁸ SALLUM JR. Brasílio. Capitalismo e cafeicultura: Oeste Paulista, 1888-1930. (São Paulo: Livraria Duas Cidades, 1982), p.15-16.

¹⁹ SILVA, Lígia Osório. Terras Devolutas e Latifúndios: Efeitos da Lei de 1850. Campinas: Editora da Unicamp, 1996.

²⁰ CAVALCANTE, J. L. "A Lei de Terras de 1850 e a reafirmação do poder básico do Estado sobre a terra." Histórica, 2005,p. 4.

- Imposto territorial;
- Taxa de revalidação das sesmarias e legitimação das posses;
- Promoção de venda de terras devolutas, em porções nunca inferiores a $\frac{1}{4}$ de légua quadrada [...];
- Proibição de concessão de novas sesmarias, somente terras na faixa de 30 léguas da fronteira;
- Proibição de novas posses.

3) Colonização Estrangeira:

- Os recursos assim como os impostos arrecadados nas vendas de terras serviriam para financiar a vinda de ‘colonos livres’²¹.

A proposta original passou por modificações antes de sua aprovação em 1850, mas manteve os temas centrais, como a regularização territorial e a imigração de trabalhadores. A legislação estabeleceu que a aquisição de terras seria exclusivamente realizada por meio de compra, proibindo a concessão de novas sesmarias e a ocupação por posseiros, exceto em áreas localizadas a dez léguas do limite territorial.

No contexto da regulamentação da venda de terras, o conceito de “terra devoluta” ganhou importância. Este termo foi definido como “toda terra que não estava sob a jurisdição do poder público em qualquer de suas esferas (nacional, provincial ou municipal) e que não pertencia a nenhum particular, seja por concessão de sesmarias ou ocupação por posse”²².

Quatro anos após a aprovação da Lei de Terras, em 1854, foi promulgado o decreto nº 1318, de 30 de janeiro de 1854, que regulamentou a lei. Este decreto estabeleceu diversos critérios a serem cumpridos para que as terras pudessem ser regularizadas pelo Governo Federal, incluindo a exigência de registro das propriedades nas paróquias locais.

²¹ CAVALCANTE, J. L. "A Lei de Terras de 1850 e a reafirmação do poder básico do Estado sobre a terra." Histórica, 2005, p. 6.

²² SILVA, Lígia Osório. Terras Devolutas e Latifúndios: Efeitos da Lei de 1850. Campinas: Editora da Unicamp, 1996.

No processo de regulamentação de terras, a Coroa utilizou o espaço físico da Igreja Católica como uma ferramenta fundamental para a realização dos cadastros de propriedades. O autor enfatiza que “os vigários paroquiais eram incumbidos de receber as declarações em duas vias, que deveriam conter o nome da terra possuída; a designação da freguesia em que se localizava, se existente; sua extensão, se conhecida, e seus limites”²³. A Figura 2 ilustra o estado de conservação desses documentos, que estão disponíveis para consulta pública.

Figura 2 – Registros paroquiais de terras preservadas no Acervo Público do Estado de São Paulo



Os registros paroquiais de terras conservados em antigas igrejas católicas, como ilustrado na Figura 2, são documentos de extrema importância para a compreensão da organização territorial e das dinâmicas de poder no período colonial e imperial brasileiro. Como destacado²⁴, a Igreja atuou como um braço administrativo da Coroa, centralizando informações sobre propriedades através dos vigários, que registravam detalhes como localização, extensão

²³ MOTTA, M. M. Nas fronteiras do poder: conflito e direito à terra no Brasil do século XIX. Rio de Janeiro: Arquivo Público do Rio de Janeiro, 1998, p.187.

²⁴ MOTTA, M. M. Nas fronteiras do poder: conflito e direito à terra no Brasil do século XIX. Rio de Janeiro: Arquivo Público do Rio de Janeiro, 1998, p.189.

e limites das terras. Esses documentos não apenas revelam a estrutura fundiária da época, mas também expõem a intrincada relação entre Estado e religião na gestão do território.

A preservação desses registros em acervos públicos, como o do Estado de São Paulo, permite reconstruir histórias de ocupação que muitas vezes foram apagadas ou distorcidas por narrativas oficiais. Eles são fundamentais para estudos sobre conflitos de terra, processos de expropriação indígena e a formação de latifúndios, além de servirem como fontes para reparação histórica de comunidades tradicionais. No entanto, é importante lembrar que esses cadastros refletem a perspectiva das elites colonizadoras, muitas vezes ignorando a ocupação ancestral de povos originários e quilombolas. Assim, enquanto ferramenta de pesquisa, esses registros exigem uma análise crítica que contraste sua informação oficial com outras fontes e memórias marginalizadas.

Apesar dos esforços de regulamentação de terras no Brasil Imperial, é revelado um sentimento generalizado de fracasso, devido ao número reduzido de novas posses legitimadas ou de sesmarias existentes revalidadas conforme exigido pela legislação²⁵. Fica evidente que, em 1878, o governo cessou a inspeção de terras públicas, considerando o processo ineficaz.

Nesse contexto, o processo de ocupação de terras no atual estado de São Paulo experimentou um crescimento acentuado, acompanhado pela expansão no número de vilas e cidades. No final do século XVIII, havia cerca de 18 núcleos urbanos, número que aumentou para 161 em 1879, sendo 44 criados apenas na última década²⁶.

Processo de ocupação e construção do Oeste Paulista

A região oeste do Estado de São Paulo é delineada como a área compreendida entre o rio Paranapanema ao sul, rio Paraná a oeste, rio Tietê ao norte e rio

²⁵ HOLLOWAY, T. Imigrantes para o café: café e sociedade em São Paulo (1886-1934). Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1984.

²⁶ MONBEIG, P. Pioneiros e fazendeiros de São Paulo. São Paulo: Editora Polis, 1984, p. 130.

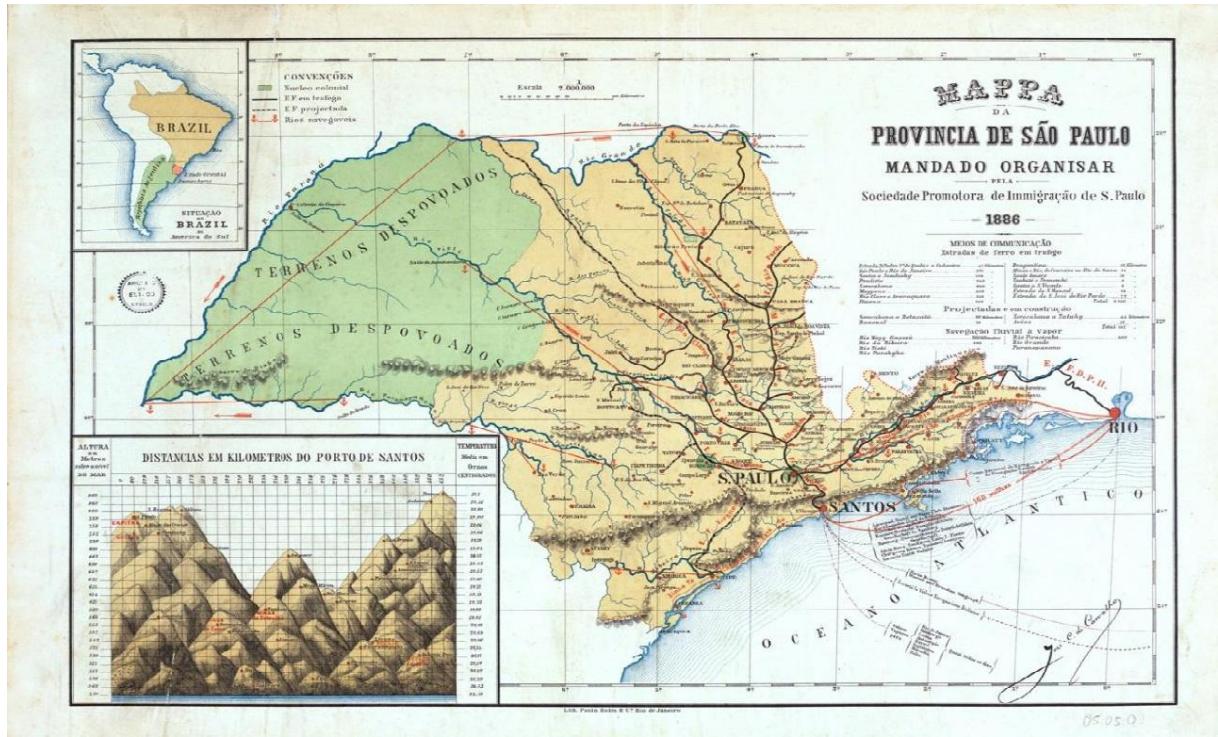
Grande a leste. O acesso a essa região intensificou-se predominantemente entre o final do século XIX e o início do século XX²⁷.

O processo de ocupação dessas terras seguiu um modelo simplificado, no qual as vias de acesso eram guiadas pelos espiões entre os principais rios da região, facilitando a exploração e colonização das áreas mais remotas e desconhecidas do estado. Conforme levantamentos cartográficos oficiais da Província de São Paulo no século XIX, essa área era classificada como "terra desconhecida habitada por indígenas selvagens ou área de terrenos despovoados²⁸" (Figura 3).

²⁷ SILVA, R. S. Urdiduras e tessituras urbanas. Na história das cidades, a estruturação territorial de Assis. 1996. 351 f. Tese (doutorado em História) - Faculdade de Ciências e Letras, Universidade Estadual Paulista, Assis.

²⁸ PUPIM, Rafael Giácomo. Cidade e território do oeste paulista: mobilidade e modernidade nos processos de construção e re-configuração do urbano. 2008. Dissertação (Mestrado em Teoria e História da Arquitetura e do Urbanismo) - Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2008.

Figura 3 – Mapa da província de São Paulo – 1886.
Fonte: Sociedade Promotora da Imigração (Domínio Público), 1886



É possível identificar distintos períodos no processo de apropriação do território: o primeiro, caracterizado pela expansão do cultivo de café em grande parte do estado, e o segundo, marcado pela diversificação agrícola e pela formação dos primeiros núcleos urbanos, que se inicia na primeira década do século XX e se estende até 1940, quando a região oeste foi completamente integrada ao restante do estado²⁹.

O primeiro ciclo de exploração apresentava peculiaridades, como a predominância de cultivos de subsistência, que não resultaram em uma configuração plenamente capitalista das propriedades na região. Este processo inicial não configurou uma transformação profunda no território, distinta daquela promovida pelos fazendeiros pioneiros no final do século XIX³⁰.

²⁹ MONBEIG, P. Pioneiros e fazendeiros de São Paulo. São Paulo: Editora Polis, 1984, p. 135.

³⁰ CANO, W. Raízes da concentração industrial em São Paulo. São Paulo: Difel, 1977.

No processo de expansão territorial, fazendeiros desempenharam um papel crucial, colaborando com empresas imobiliárias na criação de propriedades rurais e núcleos urbanos. Conforme a região se consolidava, novos cultivos foram introduzidos para garantir a continuidade da produção agrícola e viabilizar sua exportação³¹.

Essa dinâmica envolvia uma troca de interesses, onde o coronel assumia o papel de benfeitor, garantindo votos para si e seu grupo político. Fundadores das cidades eram figuras ativas na política regional e estadual, o que lhes conferia notoriedade além do âmbito municipal³².

Esses fundadores mantinham relações estreitas com políticos estaduais, caracterizadas por uma troca de favores, onde votos eram negociados em troca de proteção e apoio do governo central. Essa configuração resultou na formação de "currais eleitorais", ampliando o poder de barganha dos fundadores conforme crescia seu prestígio político³³.

O processo de obtenção da soberania municipal era uma responsabilidade central do fundador, servindo para amplificar seu poder político na cidade. Ao alcançar o status de município, sua notoriedade se expandia, permitindo-lhe controlar a intendência e a câmara de vereadores, colocando em cargos públicos individuais de sua confiança ou assumindo pessoalmente a prefeitura.

A expansão agrária no oeste de São Paulo foi impulsionada pela predominância de propriedades rurais de pequeno e médio porte, facilitando o desenvolvimento urbano. O autor identifica quatro fatores-chave nesse pro-

³¹ PUPIM, Rafael Giácomo. Cidade e território do oeste paulista: mobilidade e modernidade nos processos de construção e re-configuração do urbano. 2008. Dissertação (Mestrado em Teoria e História da Arquitetura e do Urbanismo) - Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2008.

³² GHIRARDELLO, N. À beira da linha: formações urbanas da Noroeste Paulista. São Paulo: Editora UNESP, 2002, p. 58.

³³ SILVA, R. S. Urdiduras e tessituras urbanas. Na história das cidades, a estruturação territorial de Assis. 1996, p.145.

cesso: a expansão intensificada da cafeicultura, a presença de uma classe média rural, vastas áreas férteis inexploradas, e a implementação de uma rede viária baseada no transporte ferroviário³⁴.

A crescente demanda por terras férteis para a expansão dos cafezais foi o catalisador essencial para o início do processo de urbanização na região. Em meados de 1905, a Estrada de Ferro Sorocabana (EFS) estendeu seus trilhos para essa área do Estado, partindo do município de Salto Grande, o que marcou o início do povoamento sistemático. É importante destacar que a construção da EFS teve início em 1872, na cidade de Sorocaba, e prosseguiu até 1922, quando a ferrovia alcançou o extremo oeste paulista, chegando à cidade de Presidente Epitácio, na divisa com o estado de Mato Grosso do Sul.

Segundo Silva (1988, p. 148), essas terras, anteriormente ignoradas pelos cartógrafos e consideradas inadequadas para a expansão cafeeira, revelaram-se ideais para o cultivo do café, impulsionando o crescimento regional. A ferrovia desempenhou um papel crucial nesse primeiro momento de expansão da fronteira cafeeira, atraindo um contingente significativo de trabalhadores e pessoas interessadas na aquisição de novas terras, seja para fins agrícolas ou especulativos. O avanço das atividades agrícolas, aliado à expansão da estrada de ferro, intensificou o estímulo à criação de novas vilas e cidades na região³⁵.

É notável que essa região experimentou um dos processos de urbanização mais acelerados da história do país, ocorrendo entre o final do século XIX e meados do século XX, com a criação de 35 municípios em aproximadamente 50 anos. É esclarecido que o modelo urbanístico adotado na criação de cidades fronteiriças era caracterizado por pequenos núcleos, localizados nas proximidades de cidades de porte médio, estrategicamente situadas perto dos poucos centros regionais existentes. A expansão dessas cidades estava intrinsecamente ligada ao prolongamento da malha ferroviária, uma vez que as

³⁴ ROSANELI, A. F. Cidades novas da fronteira do café: história e morfologia urbana das cidades fundadas por companhias imobiliárias no norte do Paraná. Tese de Doutorado, Universidade de São Paulo, 2009, p. 31.

³⁵ ROSANELI, A. F. Cidades novas da fronteira do café: história e morfologia urbana das cidades fundadas por companhias imobiliárias no norte do Paraná. Tese de Doutorado, Universidade de São Paulo, 2009, p. 31.

chamadas "bocas-de-sertão" eram mais propensas a evoluir para centros regionais³⁶.

Outro aspecto relevante no surgimento de novas cidades foi a influência dos interesses particulares, onde, em muitos casos, o proprietário da terra estabelecia um patrimônio com o objetivo de atrair pioneiros para o povoamento urbano. É importante observar que, mesmo com a transação direta de terras sem a intervenção da Igreja, comum nas cidades do século XIX, o termo "patrimônio" foi mantido devido à tradição e ao costume, até que eventualmente deixou de ser associado a um "patrimônio religioso".

Os núcleos originais dessas cidades também atuavam como escritórios comerciais para a compra e venda de terras rurais e urbanas. Com o fortalecimento da economia local, esses núcleos passaram a apresentar uma diversificação de serviços. À medida que a urbanização avançava e se consolidava na região, surgia uma clara diferenciação entre os ambientes rural e urbano, com o crescimento populacional impulsionando a expansão dos serviços e a implementação de infraestrutura nas cidades³⁷.

Contextualização Espacial e Delimitação da Alta Sorocabana

Nesse contexto, o engenheiro Theodoro Sampaio, integrante do Serviço Geológico e Geográfico de São Paulo, iniciou em 1886 um estudo com o objetivo de descrever e cartografar a região, visando auxiliar no processo de ocupação dessas terras pouco exploradas. A primeira denominação dada à área foi Vale do Paranapanema, abrangendo a região desde Sorocaba e Botucatu até o rio Paraná, com o rio do Peixe como limite leste³⁸.

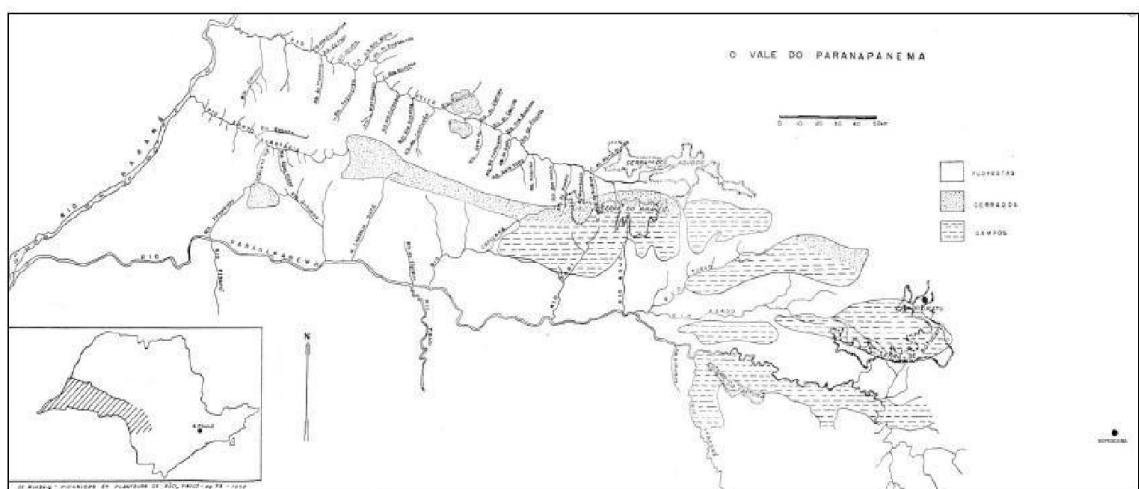
³⁶ GHIRARDELLO, N. À beira da linha: formações urbanas da Noroeste Paulista. São Paulo: Editora UNESP, 2002, p. 55.

³⁷ SILVA, R. S. Urdiduras e tessituras urbanas. Na história das cidades, a estruturação territorial de Assis. 1996, p.145.

³⁸ ABREU, D. S. Formação histórica de uma cidade pioneira paulista: Presidente Prudente. Presidente Prudente: Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras, 1988.

A Figura 4 apresenta os resultados da cartografia do final do século XIX para a região do Vale do Paranapanema. No entanto, essa não foi a primeira tentativa de classificação da área. Millet (1938) já havia proposto uma delimitação anterior. Contudo, Leite (1972) introduziu novos elementos nessa divisão, como o levantamento topográfico de toda a região, a delimitação mais precisa dos rios que definiam os limites, e as áreas que estavam sendo ocupadas pela cultura do café no final do século XIX³⁹.

Figura 4 – Mapa da Alta Sorocabana – 1972. Fonte: Acervo do Estado de São Paulo (domínio público), 1972

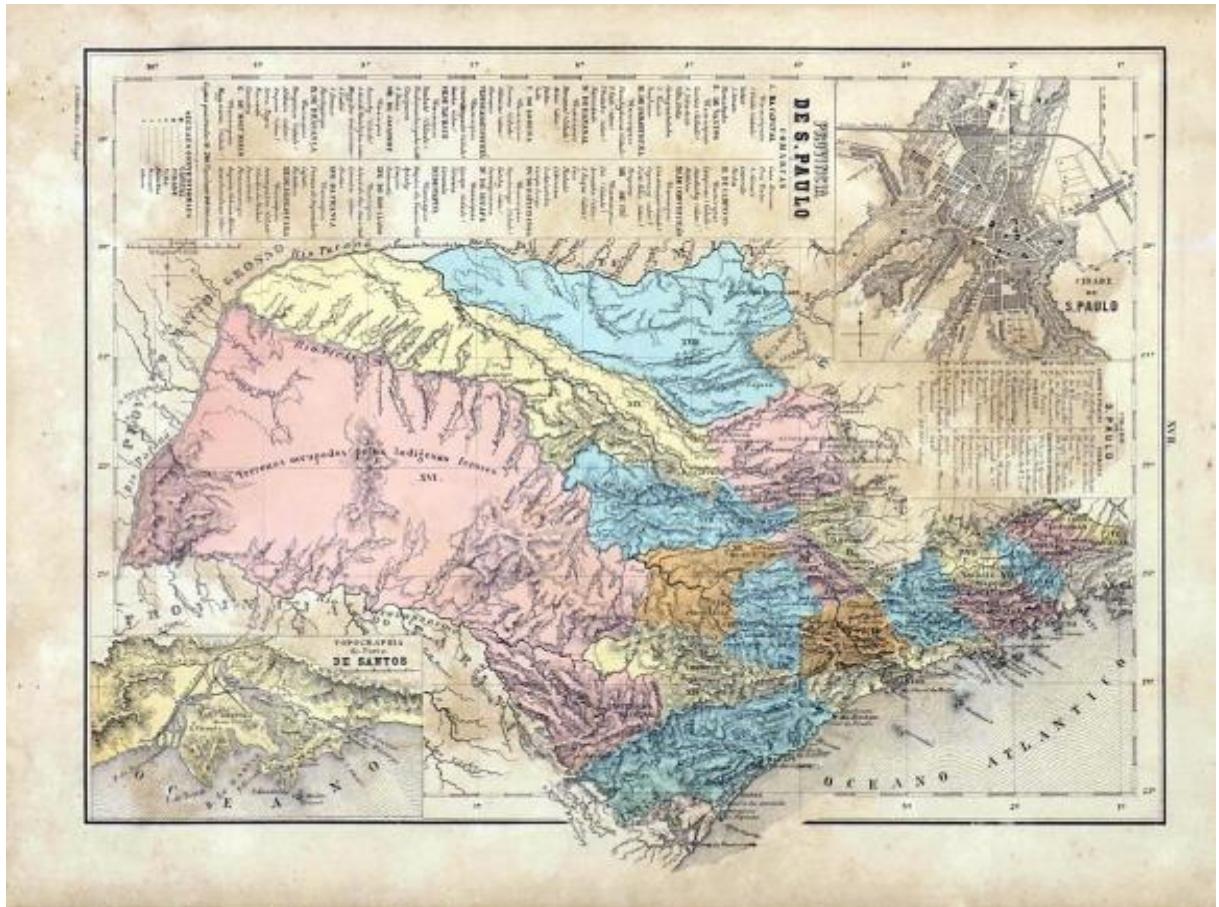


A Figura 4 apresenta o mapeamento realizado pela Comissão Geográfica do Estado de São Paulo, que delimitou áreas com potencial agrícola e regiões de ocupação por populações nativas. Essa representação cartográfica, no entanto, não era neutra: ao catalogar os territórios indígenas como espaços a serem avaliados para fins produtivos, a comissão reforçava uma lógica de apropriação territorial que subordina a presença originária aos interesses econômicos do Estado.

A demarcação dessas áreas revela, assim, não apenas um levantamento técnico, mas também um instrumento de planejamento que invisibilizava a autonomia dessas populações, transformando suas terras em meros "potenciais de cultivo" dentro do projeto expansionista paulista (Figura 5).

³⁹ SPOSITO, M. E. B. O Chão em Presidente Prudente: a lógica da expansão territorial urbana. Dissertação de Mestrado, Universidade Estadual Paulista, 1983.

Figura 5 – Representação cartográfica do Estado de São Paulo com ênfase na região oeste chamada de “Área ocupada por índios selvagens”



Na época, era comum classificar essa região como terras desconhecidas, uma vez que a última vila da província, no sentido oeste, era Botucatu. O conhecimento disponível indicava que o território era minimamente ocupado por indígenas de origem tupi-guarani⁴⁰ (Figura 5).

A ausência da população indígena nas representações cartográficas do Oeste Paulista nos séculos XIX e XX reflete um projeto político e ideológico de apagamento e invisibilização desses grupos, que, apesar de historicamente presentes na região, foram sistematicamente excluídos dos registros oficiais. Os mapas da época, em sua maioria elaborados por agentes do Estado e por colonizadores, priorizavam a demarcação de terras para a expansão cafeeira,

⁴⁰ LEITE, José Ferrari. A ocupação do Pontal do Paranapanema. São Paulo: Hucitec, 1998, p. 34.

a malha ferroviária e a ocupação urbana, ignorando deliberadamente as territorialidades indígenas⁴¹.

Na representação cartográfica do Oeste Paulista, Cândido Mendes de Almeida recorreu à expressão “Terrenos ocupados pelos indígenas ferozes”, revelando uma perspectiva eurocêntrica que associava a ocupação territorial a um embate entre “civilização” e “barbárie”. Essa terminologia não era neutra: refletia e reforçava o discurso dominante do século XIX, que legitimava a expropriação de terras indígenas sob a justificativa de progresso e ordem⁴².

Ao classificar os povos originários como “ferozes”, o mapa não apenas os estigmatizava, mas também os relegava a uma condição de obstáculo a ser superado, contribuindo para sua exclusão simbólica e material do projeto nacional. Essa escolha lexical evidencia como a cartografia histórica servia não apenas para descrever o território, mas também para impor uma narrativa de dominação, na qual a presença indígena era sistematicamente negada ou criminalizada. A crítica a essa representação exige, portanto, reconhecer que os mapas são artefatos políticos, capazes tanto de apagar quanto de legitimar violências.

Sob essa perspectiva, o significativo volume migratório forçou o governo estadual a adotar medidas para auxiliar no processo de exploração dessas terras desconhecidas. Contudo, a imagem negativa associada aos indígenas nativos, frequentemente retratados como hostis, deu origem a várias lendas propagadas pelos habitantes das áreas vizinhas .

Essa percepção foi explorada pelo governo estadual como uma ferramenta para promover a exploração imobiliária, utilizando o discurso para justificar a remoção dos indígenas e destacar o potencial de valorização imobiliária das terras para pioneiros. Com base nessa premissa, Theodoro Sampaio, em 1890, apresentou um relatório detalhando as características mais relevantes da região, com o objetivo de atrair potenciais investidores.

Ao longo do rio em ambas as margens o solo é riquíssimo, a rocha originária da tão afamada terra roxa emerge a cada instante no leito do rio e nos terrenos vizinhos. A mata virgem oferece aos conhecedores da boa terra os indícios

⁴¹ LEONÍDIO, Adilson. Terras de sangue: Conflitos agrários e resistência indígena no Oeste Paulista (1850-1930). São Paulo: Alameda, 2018, p. 135.

⁴² CAVENAGHI, Airton José. Indígenas e Territorialidade no Oeste Paulista: Conflitos e Resistência no Século XIX. São Paulo: Editora UNESP, 2006, p. 231-232.

mais inconcussos da sua superioridade: a figureira branca com as raízes colossais, o pau d'alho, a peroba com grossos troncos pinheiros, a cabreúva, o cedro, a chumbova, guaralitá, o jataí, jacarandá são ai árvores gigantescas. Enorme variedade de cipós ou plantas sarmentosas faz através da mata uma rede impenetrável. Grande abundância de orquídeas e de bromélias cobrem os troncos envelhecidos, enquanto da massa espessa da folhagem se levantam esbeltas e lindíssimas palmeiras de que também há aqui grande variedade⁴³.

Vários estudos foram encomendados pelo governo de São Paulo com o objetivo de destacar as belezas naturais e o potencial econômico da região, como o trabalho realizado pelo engenheiro Cornélio Schmidt. Em 1904, Schmidt dedicou dois meses e meio à elaboração de seu relatório final, no qual ele enfatizou: "[...] aqui se vê nas queimadas muita peroba, marfim, maçaranduba, caviúna, Guajuvira e Cabreúva, mas o mato não é de primeira ordem e tem muita madeira de cerrado⁴⁴".

Além do relatório, essa pesquisa gerou uma cartilha destinada a auxiliar na localização de terras ainda inexploradas, com a delimitação de áreas como Salto Grande, às margens do rio Paranapanema, Campos Novos na região central, e Bauru ao norte. Essas áreas foram classificadas como as últimas zonas "civilizadas" do estado de São Paulo⁴⁵.

A morfologia da região é definida pelos rios que a circundam, característica que frequentemente levou a representações variadas, muitas vezes excluindo municípios a leste que não possuíam um rio delimitador. As representações gráficas apresentadas por Leite ilustram como essa concepção pode variar de acordo com o autor, uma vez que não havia uma definição clara da região⁴⁶.

Um exemplo é a Figura 6, que mostra a Alta Sorocabana sob a perspectiva de Abreu (1972), onde a ausência de um limite claro na região leste deixa a interpretação aberta a diferentes entendimentos.

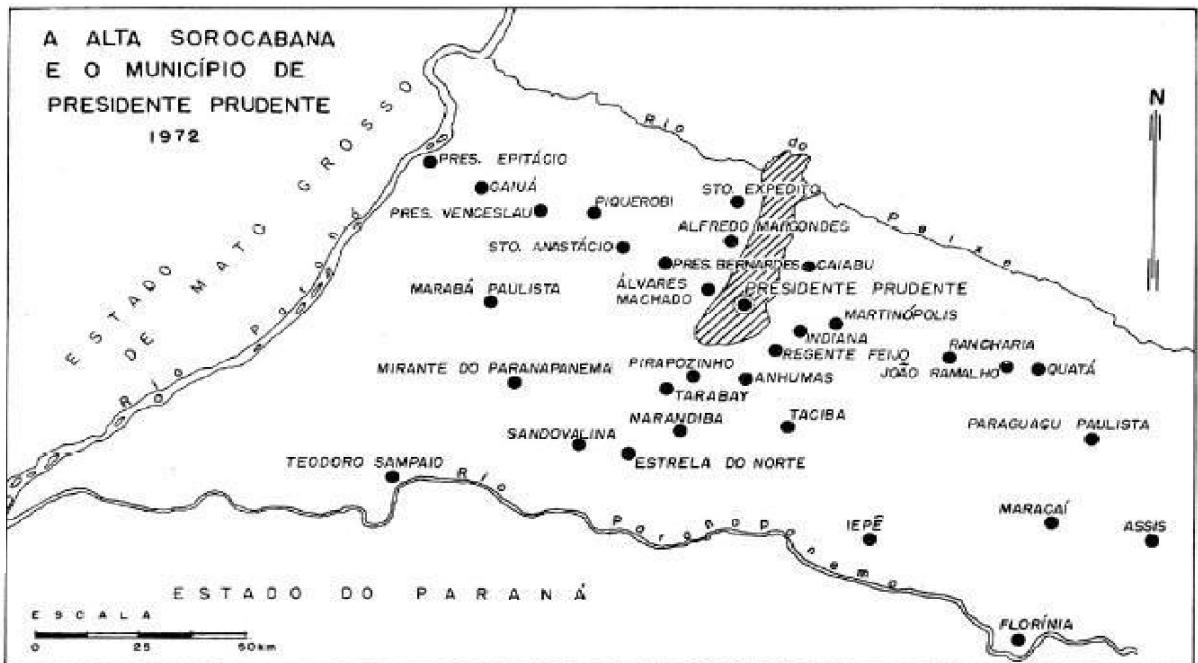
⁴³ SAMPAIO, T. Considerações geográficas e econômicas sobre o vale do rio Paranapanema. São Paulo: Leroy King Bookwalter, 1890, p. 4.

⁴⁴ SCHMIDT, C. Diário de uma viagem pelo sertão de São Paulo. São Paulo: SCP, 1961 (1904).

⁴⁵ LEONÍDIO, Adilson. Terras de sangue: Conflitos agrários e resistência indígena no Oeste Paulista (1850-1930). São Paulo: Alameda, 2018, p. 138.

⁴⁶ ABREU, D. S. Formação histórica de uma cidade pioneira paulista: Presidente Prudente. Presidente Prudente: Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras, 1988, p. 55.

Figura 6 – Mapa da alta Sorocabana. Fonte: Acervo Público do Estado de São Paulo (domínio público), 1972



Essa representação alternativa foi elaborada por Abreu (1972) e, diferentemente da proposta por Leite (1972), apresentou uma delimitação geográfica mais restrita, baseada na premissa de que a porção leste da Alta Sorocabana poderia abranger um maior número de municípios, utilizando critérios distintos para tal classificação. Embora a representação de Abreu se estenda até o município de Assis, ela projeta a região por pelo menos mais 75 km, alcançando o município de Ourinhos.

Em contrapartida, a Alta Sorocabana corresponde à região influenciada diretamente pela Estrada de Ferro Sorocabana, cujo crescimento se intensificou a partir de Ourinhos, na divisa com o estado do Paraná. O autor ainda enfatiza que a exploração dessas terras esteve diretamente vinculada ao traçado dos trilhos sobre os espiões que dividem as bacias dos rios Paranapanema e Peixe⁴⁷.

A diversidade nas interpretações do território em estudo é notória, variando conforme o enfoque da pesquisa. Existem, inclusive, estudos que propõem

⁴⁷ MOTTA, M. M. M. Nas fronteiras do poder: conflito e direito à terra no Brasil do século XIX. Rio de Janeiro: Arquivo Público do Rio de Janeiro, 1998, p.187.

subdivisões dentro da Alta Sorocabana para limitar a influência exercida por municípios polos. O município de Assis representaria o limite da influência de Presidente Prudente em uma escala regional de poder. Segundo o autor, "a Alta Sorocabana abrange 31 municípios, de Assis a Presidente Epitácio⁴⁸".

O impacto econômico no oeste paulista gerado pela implantação ferroviária

A expansão ferroviária no estado de São Paulo, no final do século XIX, constituiu um elemento fundamental para a dinâmica do capitalismo regional. A eficiência e o baixo custo do transporte ferroviário propiciaram novas possibilidades de acumulação de capital, ao reduzir custos de produção e circulação⁴⁹.

A Estrada de Ferro Sorocabana (EFS) teve um papel fundamental no desenvolvimento industrial do oeste paulista, especialmente no século XX, ao facilitar o transporte de matérias-primas, insumos e produtos manufaturados, integrando a região aos mercados nacional e internacional. Cidades como Sorocaba e Itapetininga tornaram-se polos industriais graças à logística proporcionada pelos trilhos, atraindo fábricas de tecidos, metalurgia e alimentos.

Um exemplo emblemático foi a instalação da Villares Industries em Sorocaba na década de 1920, uma das maiores metalúrgicas do país na época, que dependia da ferrovia para escoar sua produção. Da mesma forma, Mairinque surgiu como um núcleo industrial estratégico devido ao seu entroncamento ferroviário, abrigando a Usina de Açúcar e Álcool Santa Elisa e outras indústrias que aproveitavam a malha da EFS⁵⁰.

No entanto, com a desvalorização das ferrovias a partir da década de 1950 e a priorização do transporte rodoviário, muitas dessas indústrias tiveram que se adaptar ou perderam competitividade, alterando a dinâmica econômica regional. Apesar disso, o legado da ferrovia permanece visível na estrutura

⁴⁸ MAMIGONIAN, A. O Processo de Industrialização de São Paulo. BPG, 1976, p. 15-34.

⁴⁹ HARVEY, D. A produção do espaço capitalista. São Paulo: Annabluem, 2001.

⁵⁰ CELLI, Rodrigo. Ferrovias e Urbanização no Oeste Paulista: A Estrada de Ferro Sorocabana e a Formação do Espaço Regional (1870-1940). São Paulo: Editora UNESP, 2012, p 60.

industrial de várias cidades do oeste paulista, onde antigos galpões e ramais ferroviários ainda marcam a paisagem urbana⁵¹.

A intensificação da produção e exportação cafeeira, principal atividade econômica paulista da época, foi estreitamente vinculada a esse processo. A proliferação de empresas industriais, como *Lingerwood Manufacturing* e *Craig & Martins*, dedicadas à produção de equipamentos para a construção civil e ferrovias, demonstra a sinergia entre esses setores⁵².

Os dados apresentados evidenciam o crescimento exponencial do transporte de cargas nas ferrovias paulistas, superando em muito o aumento da produção cafeeira. A diversificação das atividades econômicas impulsionadas pela ferrovia, portanto, foi um fator crucial para o desenvolvimento regional⁵³.

O café, no entanto, manteve-se como o principal produto exportado. A produção paulista cresceu significativamente nesse período, superando em muito o crescimento da produção mundial. Essa expansão cafeeira, aliada ao desenvolvimento industrial e ferroviário, consolidou São Paulo como um dos principais centros econômicos do país.

Como resultado, a produção de São Paulo, que representava cerca de 34% da produção mundial de café em 1890, acabou ocupando 41% do mercado. Esses dados impulsionaram a arrecadação do governo estadual na primeira década da república, que gradativamente alcançou o valor de 43 mil contos no ano de 1898. Logo, houve um aumento na proporção que deveria ser repassada para o Governo Federal, que no período imperial era de 3% e passou a ser 12% no ano de 1898⁵⁴.

O debate sobre os repasses que o estado de São Paulo realizava para o Governo Federal se tornaram mais acirrados, pois muitos viam como desvantagem, contudo, esses repasses acabaram retornando em forma de investimentos na região.

⁵¹ SUZIGAN, Wilson. Indústria brasileira: origem e desenvolvimento. São Paulo: Brasiliense, 1986, p. 241.

⁵² CELLI, Rodrigo. Ferrovias e Urbanização no Oeste Paulista: A Estrada de Ferro Sorocabana e a Formação do Espaço Regional (1870-1940). São Paulo: Editora UNESP, 2012, p. 62.

⁵³ CALDEIRA, J. História da riqueza no Brasil: Cinco séculos de pessoas, costumes e governos. Rio de Janeiro: Sextante, 2017, p. 389.

⁵⁴ LOVE, J. L. A locomotiva: São Paulo na federação brasileira, 1889-1937. São Paulo: Paz e Terra, 1982, p. 415.

Esse crescimento, embora significativo, não foi suficiente para reverter a tendência global, e São Paulo continuou sendo um contribuinte líquido de recursos fiscais para a federação ao longo de toda a década. No entanto, o aumento das receitas estaduais desempenhou um papel crucial ao permitir uma nova alocação de recursos públicos, com uma ênfase substancial em investimentos voltados para o capital humano. Em 1896, as despesas em educação, saúde, imigração e segurança, focadas principalmente na melhoria das condições de formação da população, representaram 62% dos gastos totais do estado, enquanto os investimentos em obras públicas e infraestrutura corresponderam a 35% do orçamento estadual⁵⁵.

Com a transição do Império para a República, houve uma mudança fundamental na dinâmica econômica do país, marcada pela gradual perda de centralidade do café como principal motor da burguesia comercial. Nesse novo cenário, a capital federal exerceu grande influência, devido à sua função como porto exportador e canal de escoamento de grande parte da produção da região sudeste⁵⁶.

Nesse processo, a família Guinle — liderada pelo empresário Eduardo Guinle — teve um papel estratégico ao assumir o controle da EFS em 1892, modernizando sua infraestrutura e expandindo seus ramais para atender não apenas ao setor agroexportador, mas também às nascentes indústrias paulistas. Sob a gestão dos Guinle, a ferrovia passou a servir como alicerce logístico para empreendimentos industriais, como a Cia. Nacional de Tecidos de Juta (em Salto) e a Villares Metals (em Sorocaba), ambas dependentes do transporte ferroviário para receber insumos e distribuir produtos⁵⁷.

Além disso, os Guinle investiram em infraestrutura energética, como a Usina Hidrelétrica de Parnaíba (1911), que fornecia eletricidade tanto para as linhas da EFS quanto para fábricas ao longo de seu traçado. Essa sinergia entre ferrovia, energia e indústria ajudou a consolidar o oeste paulista como um polo

⁵⁵ CALDEIRA, J. História da riqueza no Brasil: Cinco séculos de pessoas, costumes e governos. Rio de Janeiro: Sextante, 2017, p. 401.

⁵⁶ CALDEIRA, J. História da riqueza no Brasil: Cinco séculos de pessoas, costumes e governos. Rio de Janeiro: Sextante, 2017, p. 403.

⁵⁷ LAGO, Pedro Corrêa do. Os Guinle: Arquitetura e Patrimônio. Rio de Janeiro: Capivara, 2003, p. 13.

econômico diversificado, reduzindo a dependência do café e impulsionando a manufatura têxtil, metalúrgica e alimentícia⁵⁸.

No contexto de expansão ferroviária no final do século XIX, a Estrada de Ferro Sorocabana foi desenvolvida sem a garantia econômica necessária, em contraste com outras regiões produtoras de café no estado, que já possuíam atividades econômicas estáveis e ocupação consolidada. "[...] somente quando a companhia de estrada de ferro está segura de encontrar frete e viajante, que ela decide levar seus trilhos até a cidade pioneira". Essa prática era comum nas regiões mais desenvolvidas, mas a Sorocabana desafiou essa norma ao avançar em territórios menos explorados⁵⁹.

As frentes de ocupação do território paulista passaram por diferentes estágios em sua evolução. No caso específico da Estrada de Ferro Sorocabana, seu trajeto inicial partia do município de Sorocaba e se estendia até Botucatu, criando oportunidades de penetração no oeste paulista, uma região ainda pouco explorada na época⁶⁰. Essa expansão ferroviária desempenhou um papel crucial na abertura e no desenvolvimento econômico dessa parte do estado.

A malha ferroviária e seu alcance tornaram-se fatores fundamentais para o desenvolvimento da região oeste paulista (Figura 7). As ferrovias buscaram ampliar seu raio de influência por meio da construção de ramais ferroviários que conectavam áreas adjacentes à estação de trem mais próxima, incentivando o comércio e outras atividades econômicas nas áreas recém-integradas ao sistema de transporte⁶¹.

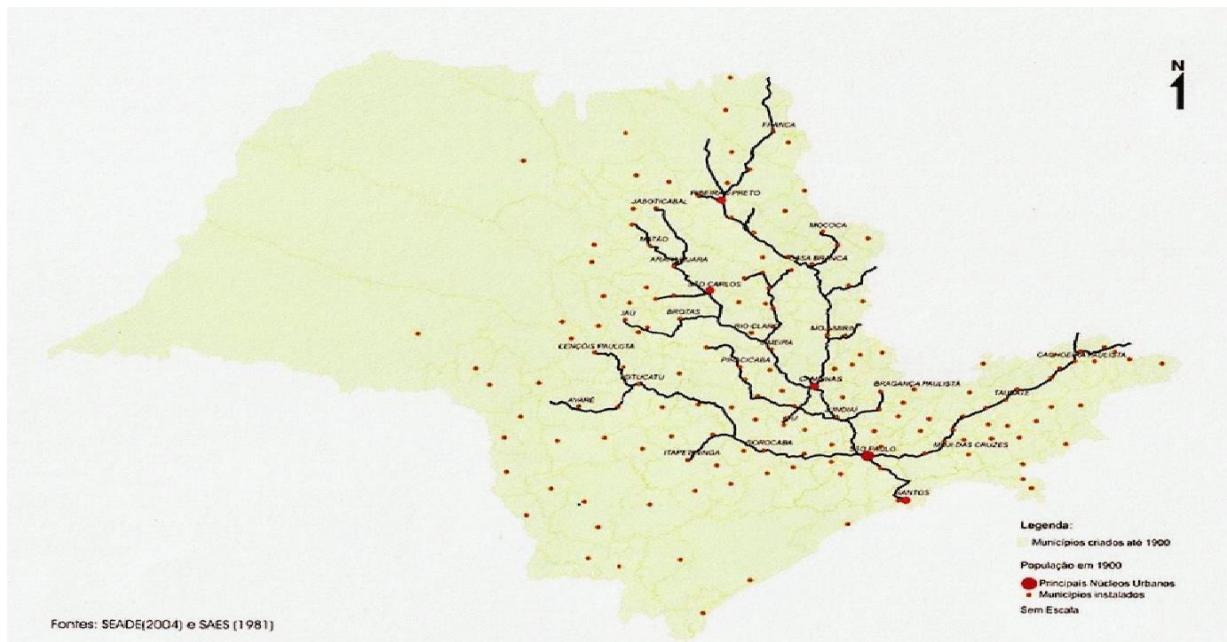
58 DEAN, Warren. A Industrialização de São Paulo (1880-1945). 4^a ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1991, p.67

59 MONBEIG, P. Pioneiros e fazendeiros de São Paulo. São Paulo: Editora Polis, 1984, p. 145.

60 MARQUES, P. P. Técnica, modernização e produção do espaço: um estudo sobre o papel da estrada de ferro nas transformações sócio-espaciais da Zona Alta Sorocabana. Tese de Doutorado, Universidade de São Paulo, 2009, p. 52.

61 SILVA, R. S. Urdiduras e tessituras urbanas. Na história das cidades, a estruturação territorial de Assis. 1996, p.150.

Figura 7 – Ferrovias e municípios do Estado de São Paulo em 1900.
Fonte: Acervo Público do Estado de São Paulo (domínio público), 1981



A Figura 7 ilustra a criação de novas cidades em São Paulo e sua correlação com a expansão ferroviária no estado. Esse processo de ocupação territorial, fortemente influenciado pela interação entre o cultivo do café e o desenvolvimento ferroviário, teve início no Vale do Paraíba a partir de 1850 e, gradualmente, expandiu-se para outras regiões do estado.

Enquanto o Vale do Paraíba foi o berço da expansão cafeeira e ferroviária em São Paulo, servindo como modelo de ocupação linear ao longo dos trilhos, a dinâmica no oeste paulista apresentou características distintas. Se no Vale as ferrovias acompanharam o ciclo do café em terras já parcialmente ocupadas, no oeste — especialmente a partir da Estrada de Ferro Sorocabana (EFS) — os trilhos não apenas seguiram a fronteira agrícola, mas também a antecederam, moldando novos núcleos urbanos em regiões ainda em consolidação.

Cidades como Assis e Ourinhos, que surgiram como pontos estratégicos na malha da EFS após 1900, exemplificam essa lógica: diferentemente dos municípios do Vale, vinculados ao apogeu e decadênciam do café, essas localidades ocidentais se desenvolveram atreladas a uma economia mais diversificada, onde a ferrovia facilitou a transição para a indústria e o agronegócio. Essa diferença revela como o mesmo instrumento — a ferrovia — atuou de forma distinta em cada região, adaptando-se aos contextos econômicos e territoriais de seu tempo.

A expansão da ferrovia foi impulsionada pela incorporação de novas áreas até então inexploradas, que serviram como vetores para o avanço ferroviário no estado de São Paulo. A ferrovia simboliza velocidade e progresso capitalista, além de se integrar perfeitamente ao conceito de território como um quadro espaço-temporal⁶².

As regiões exploradas despertaram o interesse dos cafeicultores devido ao seu potencial de crescimento econômico. No entanto, essas áreas só foram cultivadas após a passagem da ferrovia, que funcionava como uma ferramenta logística crucial para o escoamento da produção e o transporte de mão de obra assalariada. Ainda segundo o autor, a sensação de segurança proporcionada pela presença da ferrovia estava diretamente associada aos benefícios financeiros obtidos com o transporte de mercadorias e a exploração de áreas com potencial para a produção de café. Essa percepção gerou um aumento na atração populacional, valorização acentuada das terras rurais, estabelecimento de grandes fazendas pioneiras e, posteriormente, a fundação de novas cidades, modificando significativamente a paisagem local⁶³.

A expansão das estradas de ferro nem sempre seguia um planejamento territorial previamente estabelecido; o avanço ferroviário ocorria em direção a áreas de mata fechada, sendo seguido por desbravadores que acompanhavam essa expansão. O argumento era de que a ferrovia servia como uma ferramenta crucial para a posse e ocupação das áreas consideradas 'incivilizadas' do Brasil, utilizando um conceito controverso. Esse processo de 'civilização' tinha como principal objetivo integrar as regiões dos sertões ao restante do país, com a ferrovia desempenhando um papel central nessa transformação⁶⁴.

No século XIX, as ferrovias emergiram como um dos fenômenos mais evidentes da interseção entre ciência e técnica, simbolizando o 'progresso'. Elas se tornaram não apenas um marco de uma era, mas também um indicador do estágio de desenvolvimento de países e regiões. A chegada dos trilhos a

⁶² RAFFESTIN, C. Por uma geografia do poder. São Paulo: Ática, 1994.

⁶³ SAES, Alexandre Macchione; HESPAÑHOL, Gian Carlo M. Guimarães. Ferrovias, capitalismo e história econômica. 1981.

⁶⁴ ARRUDA, Gilmar. Cidades e Sertões: Entre a História e a Memória: São Paulo: EDUSC, 2000, p. 110.

locais anteriormente considerados 'remotos' era frequentemente acompanhada de discursos otimistas sobre uma iminente era de prosperidade e progresso⁶⁵.

A Lei nº 34 de 24 de março de 1870 autorizou a construção dessa nova estrada de ferro. No entanto, a proposta enfrentou várias polêmicas devido ao traçado que conectava Sorocaba a São Paulo, mas que também incluía Itu e Jundiaí, aumentando o percurso em cerca de cem quilômetros⁶⁶. Apesar desses desafios, o primeiro trecho da ferrovia, ligando Sorocaba a São Paulo, foi inaugurado em 1875, e a linha alcançou o município de Iperó em 1880.

O presidente da companhia reconheceu a importância estratégica do café para a expansão da linha férrea, visto que, em 1890, o café se consolidava como o principal produto gerador de receita para a empresa. Como em outras ferrovias brasileiras, o capital estrangeiro foi crucial na criação da Estrada de Ferro Sorocabana. Entretanto, crises econômicas globais impactaram esses investimentos, forçando o governo brasileiro a intervir e assumir o controle das ferrovias, incluindo a Estrada de Ferro Sorocabana⁶⁷.

As companhias ferroviárias paulistas enfrentaram constantes problemas financeiros, principalmente devido aos grandes empréstimos necessários para cobrir custos de construção e expansão. O afastamento do presidente da Companhia Sorocabana, que também era proprietário do banco financiador, resultou no rompimento de contratos e na solicitação de falência em 1902. Em 1905, ao término do prazo de trinta anos desde a construção, o Governo Federal poderia assumir todos os ativos da companhia, tornando-se responsável por sua operação⁶⁸.

É mencionado que a última estação construída antes do pedido de falência foi em Cerqueira César, a cem quilômetros de Botucatu, em 1896. A ferrovia

65 CORRÊA, Dora Shellard. *Paisagens sobrepostas: índios, posseiros e fazendeiros nas matas de Itapeva (1723-1930)*. Londrina: EDUEL, 2013, 274 p.

66 MONTELLATO, Andrea Rodrigues Dias et al. *História temática: terra e propriedade. (7ª série)*. São Paulo: Scipione, 2000.

67 MARQUES, P. P. Técnica, modernização e produção do espaço: um estudo sobre o papel da estrada de ferro nas transformações sócio-espaciais da Zona Alta Sorocabana. Tese de Doutorado, Universidade de São Paulo, 2009, p. 60.

68 MARQUES, P. P. Técnica, modernização e produção do espaço: um estudo sobre o papel da estrada de ferro nas transformações sócio-espaciais da Zona Alta Sorocabana. Tese de Doutorado, Universidade de São Paulo, 2009, p. 65.

só alcançou a divisa com o Paraná, nas proximidades do rio Paranapanema, em 1908, promovendo a expansão dos trilhos em uma área de baixa densidade populacional. Esse processo de expansão, que fomentou a formação de várias cidades na região, é frequentemente associado à criação do conceito de "Alta Sorocabana"⁶⁹.

Durante esse período, Ourinhos consolidou-se como a principal via de acesso ao Paraná pela Estrada de Ferro São Paulo – Paraná. Posteriormente, a companhia foi arrendada por um grupo estrangeiro por dez anos, passando a se chamar Sorocabana Railway Company. Este grupo, que já controlava várias empresas ferroviárias no sul do Brasil, via na aquisição da Sorocabana uma estratégia para integrar a malha ferroviária existente. Sob essa gestão, a ferrovia foi estendida até Presidente Epitácio, a 840 quilômetros da capital. Nesse período, foram construídos cerca de 400 quilômetros de trilhos, com dezenove estações ferroviárias que deram origem a novos municípios na Alta Sorocabana.

Tabela 1 - Identificação das estações ferroviárias implantadas na Alta Sorocabana

Estações	Ano de chegada	Km
Salto Grande	1909	472
Ibirarema	1914	487
Palmital	1914	512
Cândido Mota	1914	538
Assis	1916	554
Paraguaçu Paulista	1916	596
Quatá	1916	627
Rancharia	1917	653
Martinópolis	1917	697

⁶⁹ MARQUES, P. P. Técnica, modernização e produção do espaço: um estudo sobre o papel da estrada de ferro nas transformações sócio-espaciais da Zona Alta Sorocabana. Tese de Doutorado, Universidade de São Paulo, 2009, p. 66.

Indiana	1919	715
Regente Feijó	1919	722
Presidente Prudente	1919	739
Álvares Machado	1919	753
Presidente Bernardes	1920	766
Santo Anastácio	1920	779
Piquerobi	1921	793
Presidente Venceslau	1921	810
Caiuá	1922	830

Fonte: Companhia Paulista de Trens, 1925.

A eclosão da Primeira Guerra Mundial intensificou os problemas financeiros da companhia, com o declínio do fluxo de produtos afetando diretamente sua lucratividade. Produtores rurais e empresários, desapontados, buscaram apoio político, levando o deputado Júlio Prestes a abordar a questão na Câmara dos Deputados.

Prestes criticou a companhia por não cumprir suas obrigações de estabelecer núcleos coloniais e inaugurar serviços noturnos, apesar de ter recebido a concessão quase concluída. Ele também destacou a demissão de operários, a redução do pessoal nas oficinas de Mayrink e os problemas de manutenção que resultaram em mais acidentes.

Em 1919, devido à crise, o Governo Federal interveio, suspendendo a concessão de sessenta anos e reassumindo o controle da ferrovia, que foi renomeada como Estrada de Ferro Sorocabana. Essa intervenção estatal impulsionou um novo período de desenvolvimento, incluindo a duplicação de linhas, readequação de traçados, construção de residências para operários e novas estações.

Conclusão

A conclusão deste estudo ressalta a influência catalisadora da Estrada de Ferro Sorocabana no desenvolvimento urbano do oeste paulista. A infraestrutura ferroviária desempenhou um papel central na integração territorial e na dinamização da circulação de produtos agrícolas, especialmente o café, promovendo o surgimento de núcleos urbanos ao longo de suas estações. Essas cidades emergentes contribuíram para a configuração espacial da região, desempenhando funções estratégicas na expansão econômica e ocupação territorial.

A urbanização induzida pela ferrovia reflete uma interação complexa entre fazendeiros, empresas imobiliárias e o poder público. A criação de novos centros urbanos envolveu uma convergência de interesses econômicos e políticos, onde grandes proprietários de terras e atores locais influentes moldaram as políticas locais, reforçando a concentração de poder em determinados segmentos sociais.

A expansão ferroviária também impôs desafios econômicos e sociais que influenciaram o desenvolvimento das cidades ao longo do tempo. Crises como a Primeira Guerra Mundial afetaram a viabilidade econômica da ferrovia e das cidades que dela dependiam, evidenciando a vulnerabilidade do modelo de desenvolvimento baseado na infraestrutura ferroviária.

Apesar disso, a Estrada de Ferro Sorocabana (EFS) deixou um legado profundo na organização territorial e no desenvolvimento do oeste paulista. As cidades que surgiram ou se expandiram ao longo de seus trilhos incorporaram novas dinâmicas econômicas e infraestruturas, como rodovias e redes de serviços, consolidando-se como polos urbanos estratégicos no interior de São Paulo.

Alguns núcleos urbanos, como Sorocaba e Assis, tiveram seu crescimento intimamente ligado à ferrovia, transformando-se em importantes centros regionais. Por outro lado, municípios como Ibirarema e Palmital, embora tenham sido influenciados pela passagem dos trilhos, não alcançaram o mesmo ritmo de expansão, mantendo-se em um estágio de desenvolvimento mais modesto.

Essa disparidade reflete como a ferrovia não apenas impulsionou o progresso de algumas localidades, mas também acentuou contrastes regionais, dependendo da posição geográfica, da conexão com outras vias de transporte e da dinâmica econômica de cada município. A substituição das ferrovias pelas

rodovias como principal modal de transporte no interior paulista ao longo do século XX redefiniu radicalmente a dinâmica territorial do estado.

Enquanto as ferrovias haviam induzido um crescimento urbano linear, concentrado ao longo dos trilhos e em estações estratégicas, a ascensão do transporte rodoviário — impulsionada por políticas como as de Juscelino Kubitschek (Plano de Metas) e a construção de vias como a Rodovia Raposo Tavares e a Rodovia Castelo Branco — permitiu uma expansão dispersa e poli-cêntrica das cidades. Regiões antes marginalizadas por não estarem no eixo ferroviário ganharam relevância, enquanto alguns núcleos urbanos que dependiam exclusivamente da ferrovia entraram em declínio relativo.

Além disso, a flexibilidade do transporte rodoviário favoreceu a integração direta com o agronegócio e a industrialização descentralizada, alterando não apenas a hierarquia urbana, mas também a lógica de ocupação do território, que passou a privilegiar corredores de exportação e conexões com portos, em detrimento do modelo anterior, centrado nos trilhos.

Essa transição consolidou São Paulo como um estado articulado pelo asfalto, mas também aprofundou desigualdades regionais, já que nem todas as cidades conseguiram se adaptar à nova ordem dos fluxos econômicos. Em resumo, a ferrovia desempenhou um papel central, mas não exclusivo, na formação dessas cidades, cujas implicações continuam a influenciar a região até os dias atuais.

REFERÊNCIAS

- ABREU, D. S. Formação histórica de uma cidade pioneira paulista: Presidente Prudente. Presidente Prudente: Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras, 1988.
- ARRUDA, G. Cidades e Sertões: Entre a História e a Memória. São Paulo: EDUSC, 2000.
- CALDEIRA, J. História da riqueza no Brasil: Cinco séculos de pessoas, costumes e governos. Rio de Janeiro: Sextante, 2017.
- CANO, W. Raízes da concentração industrial em São Paulo. São Paulo: Difel, 1977.

CAVALCANTE, J. L. A Lei de Terras de 1850 e a reafirmação do poder básico do Estado sobre a terra. Histórica, p. 1-7, 2005.

CELLI, Rodrigo. Ferrovias e Urbanização no Oeste Paulista: A Estrada de Ferro Sorocabana e a Formação do Espaço Regional (1870-1940). São Paulo: Editora UNESP, 2012.

COBRA, A. N. Em um recanto do sertão paulista. São Paulo: Hennies, 1923.

CORRÊA, Dora Shellard. Paisagens sobrepostas: índios, posseiros e fazendeiros nas matas de Itapeva (1723-1930). Londrina: EDUEL, 2013.

DEAN, Warren. A Industrialização de São Paulo (1880-1945). 4^a ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1991.

FAUSTO, B. História do Brasil. São Paulo: Edusp, 1995.

FINGER, A. E. Um século de estradas de ferro: arquiteturas das ferrovias no Brasil entre 1852 e 1957. 2014.

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

HARVEY, D. A produção do espaço capitalista. São Paulo: Annablume, 2001.

HOLLOWAY, T. Imigrantes para o café: café e sociedade em São Paulo (1886-1934). Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1984.

JÚNIOR, B. S. Capitalismo e cafeicultura oeste-paulista, 1888-1930. São Paulo: Livraria Duas Cidades, 1982.

LAGO, Pedro Corrêa do. Os Guinle: Arquitetura e Patrimônio. Rio de Janeiro: Capivara, 2003.

LEITE, J. F. Alta Sorocabana e o espaço polarizado de Presidente Prudente. Presidente Prudente: FFCLPP, 1972.

LEONÍDIO, Adilson. Terras de sangue: Conflitos agrários e resistência indígena no Oeste Paulista (1850-1930). São Paulo: Alameda, 2018.

LOVE, J. L. A locomotiva: São Paulo na federação brasileira, 1889-1937. São Paulo: Paz e Terra, 1982.

MAMIGONIAN, A. O Processo de Industrialização de São Paulo. BPG, 1976.

MARQUES, P. P. Técnica, modernização e produção do espaço: um estudo sobre o papel da estrada de ferro nas transformações sócio-espaciais da Zona Alta Sorocabana. Tese de Doutorado, Universidade de São Paulo, 2009.

MATOS, O. N. Café e Ferrovia: A evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira. 3. ed. São Paulo: Arquivo do Estado, 1981.

MILLET, S. Roteiro do Café e Outros Ensaios. São Paulo: BIPA-EDITORES, 1938.

MONBEIG, P. Pioneiros e fazendeiros de São Paulo. São Paulo: Editora Polis, 1984.

MONTELLATO, A. R. D. et al. História temática: terra e propriedade. (7^a série). São Paulo: Scipione, 2000.

MOTTA, M. M. M. Nas fronteiras do poder: conflito e direito à terra no Brasil do século XIX. Rio de Janeiro: Arquivo Público do Rio de Janeiro, 1998.

PUPIM, R. G. Cidade e território do oeste paulista: mobilidade e modernidade nos processos de construção e re-configuração do urbano. Dissertação (Mestrado em Teoria e História da Arquitetura e do Urbanismo) - Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2008.

RAFFESTIN, C. Por uma geografia do poder. São Paulo: Ática, 1994.

ROSANELI, A. F. Cidades novas da fronteira do café: história e morfologia urbana das cidades fundadas por companhias imobiliárias no norte do Paraná. Tese (Doutorado em História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2009.

SAES, A. M.; HESPAÑHOL, G. C. M. Ferrovias, capitalismo e história econômica. 1981.

SAMPAIO, T. Considerações geográficas e econômicas sobre o vale do rio Paranapanema. São Paulo: Leroy King Bookwalter, 1890.

SCHMIDT, C. Diário de uma viagem pelo sertão de São Paulo. São Paulo: SCP, 1961 (1904).

SILVA, Lígia Osório. Terras Devolutas e Latifúndios: Efeitos da Lei de 1850. Campinas: Editora da Unicamp, 1996.

SILVA, R. S. Urdiduras e tessituras urbanas. Na história das cidades, a estruturação territorial de Assis. Tese (doutorado em História) - Faculdade de Ciências e Letras, Universidade Estadual Paulista, Assis, 1996.

SPOSITO, M. E. B. O Chão em Presidente Prudente: a lógica da expansão territorial urbana. Dissertação (mestrado) - Universidade Estadual Paulista, Instituto de Geociências e Ciências Exatas, 1983.

SUZIGAN, W. Indústria brasileira: origem e desenvolvimento. São Paulo: Brasiliense, 1986.

Recebido em 05 de setembro de 2024
Aprovado em 05 de agosto de 2025