

O CAFÉ E A FORMAÇÃO SÓCIO-ESPACIAL DA REGIÃO DE ARAÇATUBA (SP) NO INÍCIO DO SÉCULO XX

Danton Leonel de Camargo Bini¹

Introdução

Analisando a região de Araçatuba e vislumbrando sua formação sócio-espacial no início do século XX, apresenta-se - antes da expansão da lógica capitalista de propriedade, uso e gestão das terras localizadas no Oeste Paulista - os indígenas caingangues como o grupo humano possuidor dos direcionamentos dessa porção territorial. Até o início do século XX, em uma relação de equilíbrio com a natureza, os caingangues não desenvolviam mudanças acentuadas em suas terras. Esse processo de territorialidade significou que eles não construíram objetos-próteses no que hoje é a região de Araçatuba. Embasados por Santos & Silveira (2001), entendemos que o que se constituiu foi:

“... a imposição à natureza de um primeiro esboço de presença técnica, pois ritmos e regras humanas buscavam sobrepor-se às leis naturais. Todavia a natureza comandava, direta ou indiretamente, as ações humanas. A precariedade ou a pobreza das técnicas disponíveis constituía o corpo do homem como principal agente de transformação tanto na produção como no enfrentamento das distâncias, e ainda aqui a natureza triunfa e o homem se adapta. Era um período de acomodação e morosidade na relação com o meio, pois permitia-se que a floresta voltasse a crescer durante algumas décadas, antes do plantio recomeçar num mesmo lugar” (SANTOS & SILVEIRA, 2001, p. 29).

Desde antes da chegada dos portugueses até o início do século XX, os caingangues mantiveram seus domínios no que hoje é o extremo oeste paulista. No século XVI, segundo Sérgio Buarque de Holanda (1994),

“A permanência de caminhos numerosos que da vila de São Paulo conduziam, ora às minas gerais, ora ao sul, onde se estabeleceriam as primeiras reduções de guaranis, parece ter fixado, muito mais do que o rio Tietê, as direções iniciais da expansão bandeirante. O valor dos rios estava, aparentemente, menos em servirem de vias de comunicação do que de meios de orientação” (HOLANDA, 1994, p. 34).

¹ Geógrafo, Mestre em Geografia Humana, Pesquisador Científico do Instituto de Economia Agrícola (IEA) da Secretaria de Agricultura e Abastecimento do Estado de São Paulo.

Já no século XVII, com a especulação de haver ouro no Mato Grosso, o Tietê se tornou rota de travessia. Nesse contato com os paulistas, os caingangues resistiram às bandeiras (monções) e às tentativas oficiais de colônias militares, como as de Avanhadava e Itapura no Tietê. O baixo Tietê apresentava índice de alta insalubridade e mais de uma vez correntes povoadoras tiveram de recuar em suas tentativas de se estabelecerem em tais áreas. Segundo Mussolini (1946), os caingangues “... não pertenciam aos grupos dos guaranis e habitavam principalmente os estados de São Paulo, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul (...) Tratam-se de hábeis caçadores e também eram nômades” (MUSSOLINI, 1946, p. 24)². Manfredi Neto (1995) diz que

“... habitavam em cabanas cobertas de folhas de palmeiras, nunca fazendo divisões internas. (...) Criavam galinhas, domesticavam animais silvestres, tendo o cão como predileto. Viviam sem armamento sofisticado, com grandes arcos de pontas freqüentemente revestidos de ferro; colhiam o mel selvagem, cortavam palmito cuja medula consumiam, utilizavam fibras vegetais para tecer e fabricar cestas; as culturas de feijão, abóbora e milho eram as mais comuns: sua cultura era feita em terrenos incendiados e não se sabe quanto tempo permaneciam em cada local, pois o nomadismo era acentuado entre eles” (MANFREDI NETO, 1995, p. 28).

Mas com a expansão da lógica capitalista de propriedade da terra, essas terras indígenas foram ocupadas e os caingangues foram praticamente dizimados. Desde meados do século XIX, os conflitos com os invasores paulistas se intensificaram. Ofendidos com a ocupação de suas terras nas proximidades do atual município de Bauru, os caingangues praticaram depredações e assassinaram dezenas de pessoas (Falleiros, 1999). Devido a essa resistência, findou-se o século e os interessados na posse das terras não conseguiram adentrar e anexar o Oeste com a pretendente introdução da monocultura cafeeira. A partir de 1.901, a luta se torna mais violenta. Em 1.904, com o lançamento do decreto de concessão de construção de uma ferrovia de ligação ao Mato Grosso a partir de Bauru, a caça aos caingangues e a limpeza do futuro caminho dos trilhos se inicia de forma rápida e sanguinária.

² Manfredi Neto, 1995.

Fundamentação Teórico-Metodológica

Embasados teoricamente nos escritos de Milton Santos, - em suas principais obras relacionadas a uma teoria e a um método da ciência geográfica – a discussão deste trabalho se dá pelo objeto da ciência geográfica: o espaço geográfico (Santos, 1978;1988;1994; 1994b; 2000; 2002; 2002b). Assim, tem-se por espaço geográfico a parte da natureza modificada pelo trabalho humano durante o processo histórico. Dessa maneira, o espaço geográfico se caracteriza pelo trabalho humano materializado na superfície da Terra e em sua órbita. Temo-lo como a união do trabalho morto, realizado no passado histórico (por todos os processos de produção precedentes, incluindo as antigas organizações do atual) com o trabalho vivo, esse último realizado no presente período histórico (pela específica organização do processo de produção vigente). Dessa forma, o espaço geográfico é perceptível no cotidiano como um conjunto de sistemas de objetos³ e sistemas de ações⁴ (Santos, 1994; 2002).

Na materialização de seu trabalho no espaço geográfico, a humanidade sempre desenvolveu técnicas facilitadoras para a execução de seus objetivos.

“Técnicas agrícolas, industriais, comerciais, culturais, políticas, de difusão da informação, dos transportes, das comunicações, da distribuição, etc; técnicas aparentes ou não em uma paisagem, são uns dos dados explicativos do espaço geográfico” (SANTOS, 1994, p. 61).

Tendo a técnica como instrumento intermediário das relações entre os seres humanos em si e os seres humanos e a natureza, no começo da história se imagina que havia técnicas na mesma proporção que agrupamentos humanos⁵. Com a passagem do tempo, as relações entre os grupos possibilitaram a expansão de técnicas dominantes e a

³ Sistemas de objetos são infra-estruturas materializadas na superfície da terra e em sua órbita pelo trabalho humano. Casas, móveis, ruas, avenidas, carros, escolas, prédios, parques, zoológicos, estradas, pontes, viadutos, indústrias, pastos, plantações, máquinas plantadeiras e colheitadeiras, aviões e satélites são alguns poucos objetos formadores e constituintes do sistema geográfico.

⁴ Sistemas de ações são os fluxos que dão vida aos sistemas de objetos. Disso, compreende-se a impossibilidade de analisar os objetos e as ações isolados uns dos outros. Esses fluxos são impulsionados por intencionalidades humanas, sendo os principais os fluxos de informações, normas, pessoas, capitais e mercadorias (Santos, 2002).

⁵ Contudo se constata que agrupamentos que nunca tinham tido contatos entre si desenvolveram técnicas parecidas nos tempos primórdios da história da humanidade (Santos & Silveira, 2001).

extinção (ou limitação) de técnicas “menos eficientes”. No presente período, denominado de período técnico-científico-informacional, com a expansão das empresas centrais do sistema capitalista a todos continentes do mundo, prenuncia-se com o atual processo de globalização, a unicidade das técnicas, em cada setor das atividades produtivas, em contexto mundial. Dessa maneira, sendo a Geografia a ciência que analisa a objetividade das relações sociais no espaço geográfico, vê-se a técnica como o melhor instrumento analítico dessa relação (Santos, 1994; 2002). Os sistemas técnicos transportam uma história, cada uma representando uma época.

Com a expansão do capitalismo pelo globo terrestre, os objetos geográficos predominantes tendem a ser os mesmos em toda parte, formando sistemas de objetos hegemônicos, surgidos para atender as necessidades das ações hegemônicas. Nesse processo de ampliação necessário para a reprodução do sistema capitalista o espaço se redefine como um conjunto indissociável no qual os sistemas de objetos são cada vez mais artificiais e os sistemas de ações são, cada vez mais, tendentes a fins estranhos ao lugar. (Santos, 1994; 2002). Seguindo essa concepção, compreende-se que o lugar ou a região não é parte e o mundo o todo. A região não é um fragmento, é a própria totalidade em movimento que, através dos eventos, se afirma e se nega, caracterizando um subespaço do espaço global. A região é o outro da totalidade, transformando-se numa totalidade parcial, estando ligado às outras totalidades parciais, via totalidade global (SILVEIRA, 1997). A totalidade se funcionaliza no evento. Essa função é, de início, limitada num lugar, no qual o evento se materializa. Mas, em seqüência, o lugar fica total, porque na essência – e não na sua aparência – ele tem as conexões via totalidade com todos os outros lugares: “*consideramos que no lugar o todo se nega mas também se afirma cada vez mais, porque o lugar não é uma parte, é o todo mesmo concretado no local*” (SILVEIRA, 1997, p. 205). Os lugares se tornam mundiais, ainda que cada vez mais diferentes entre eles, e formam uma totalidade concreta, empírica. As funções dos lugares vão empiricizando a trama dos eventos que é a totalidade (Santos, 2002). Assim, a definição do papel que a região e cidade pólo (cidade média) estabelece enquanto totalidade parcial do mundo em movimento deve respeitar muito mais os critérios qualitativos e relacionais dados na sua situação funcional dentro da divisão territorial do trabalho do que as proporcionalidades engessadas dos elementos estatísticos. Assim, diante da ampliação da divisão internacional do trabalho do sistema

capitalista, regiões e localidades mudam suas tessituras periodicamente, anexando em seus espaços geográficos conteúdos técnicos renovados por capitais forâneos sob a tutela da elite rentista regional. Nessas reconfigurações cada vez mais globalizadas, a administração política do território vivido pelas populações regionais que constroem com suas mãos a geografia de seus lugares escapa de suas próprias decisões.

Seguindo esses paradigmas, este trabalho tem como objetivo desvendar as funcionalidades da Região de Araçatuba e a ligação que ela passou a apreender e realizar junto ao país e ao mundo, partindo de uma abordagem histórico-espacial para o início do século XX. Pretende-se compreender alguns dos elos produtivos (econômicos) e políticos que a porção territorial estudada, enquanto totalidade parcial manteve e mantêm com outras totalidades parciais via Totalidade Mundo durante o processo de sua ocupação. Como Araçatuba e seu entorno se adequaram à integração funcional e territorial das redes dos circuitos produtivos globalizados de produção que se implantaram em seu espaço geográfico no período cafeeiro.

A Mecanização do Espaço Geográfico Paulista e a Cultura Cafeeira

A fixação de objetos técnicos instaladores de novas funções ao território do Oeste Paulista está associada a um processo de transformações recorrentes às escalas estadual, nacional e mundial. Assim, a dizimação dos caingangues é parte de um desencadear de conquistas territoriais impresso pelo sistema capitalista no Brasil desde sua fase comercial. Dessa forma, para se apreender o significado da instalação de um meio técnico sobre o “*sertão desconhecido*” paulista, analisar-se-á, primeiramente, o desenrolar da formação sócio-espacial brasileira no momento da expansão da cultura cafeeira.

A criação do Brasil e a colocação descontínua em seu território de meios técnicos (mecanização do território) provêm do processo de construção do capitalismo comercial em grande escala mundial. Estabelecidos em função da demanda do mercado externo, os sucessivos meios técnicos instaurados como zonas econômicas no território

nacional, percorreram os períodos manufatureiro (1620-1750), da Revolução Industrial (1750-1870) e industrial (1870-1945), como um conjunto de ‘penínsulas’ da Europa (Santos & Silveira, 2001). Essas regiões mantinham uma relação primordial com o estrangeiro e quase nenhuma entre si. Daí o porquê de Santos & Silveira (2001) falarem do território brasileiro nesse período como um conjunto de arquipélagos.

A atividade da cana-de-açúcar (Zona da Mata Nordestina), aurífera (Minas Gerais, Goiás, Mato Grosso), do cacau (Bahia), da borracha (Amazônia) e cafeeira (São Paulo), mesmo tendo criado em suas regiões famílias e gerações de cidades, não construíram entre elas nenhum tipo de integração. A ausência dessa rede nacional de comunicação e circulação caracteriza esse momento territorial ou tempo espacial brasileiro como o “período da mecanização incompleta” (Santos & Silveira, 2001).

Somente por volta de 1850, preocupações referentes ao isolamento do interior brasileiro levaram o governo imperial a começar a programar um plano de conexões entre as regiões. Relacionado a esse processo, Santos & Silveira (2001) comentam que *“Os portos, lugar de solidariedade entre navios, rotas de navegação e zonas produtivas, as ferrovias, as primeiras estradas de rodagem e usinas de eletricidade permitiram a constituição dos primeiros sistemas de engenharia no território brasileiro”* (SANTOS & SILVEIRA, p. 33).

No que se refere ao Oeste (Mato Grosso), ocupado durante as bandeiras e monções, originou-se como grande promessa no período aurífero, mas decaiu no afastamento das culturas pastoril e da erva-mate. Influenciado de início por rotas nordestinas, a pecuária bovina mato-grossense entra o século XIX grandemente direcionada ao circuito econômico argentino, paraguaio e boliviano. Sendo os caminhos *“construídos”* (descobertos) limitados às rotas que a natureza oferecia, o desenvolvimento pastoril encontrou na fluidez dos cursos das águas da bacia platina o melhor percurso para a comercialização de suas mercadorias. Com a convergência dessa vazante fora de nossas fronteiras, *“... fácil é concluir pela disparidade do balanço, posta em evidência, desde logo, a supremacia indiscutível e formal, da força notável que conduz para o sul, para as terras estrangeiras, numa atração fortíssima, o sistema constituído nessa zona”* (SODRÉ, 1990, p. 146).

Enquanto no Brasil as ferrovias estavam limitadas há alguns trechos isolados no litoral e uma rede nacional dessas estradas não passava de estudos, a Argentina

começava a construir a sua rede ferroviária (1857), principalmente direcionada ao norte do país, em “*simultaneidade com a difusão das estradas de ferro em países como a Inglaterra (1825), França (1841) e Estados Unidos (1869)*” (SILVEIRA, 1999, p. 48). Isso potencializou a influência externa sobre o território mato-grossense, acelerando o impasse sobre a hegemonia dos fluxos (fluviais e ferroviários) dessa região brasileira, fazendo eclodir a Guerra do Paraguai.

Após a vitória no conflito – década de 1870 -, intermediado pelos interesses econômicos britânicos, o governo brasileiro, em aliança com a elite cafeeira paulista, inicia a implementação do projeto integrativo entre a província de São Paulo, Minas Gerais, Mato Grosso e alguns países da América do Sul (Paraguai e Bolívia)⁶. É nesse contexto de integrações regionais e da expansão da demanda por terras para o plantio do café que acontece a ocupação – mecanização - das áreas sob domínio caingangue na atual região de Araçatuba.

O Café, a Ferrovia e seus Atores Hegemônicos

A industrialização nos países centrais do capitalismo e a modernização dos transportes (com navios e locomotivas movidos a vapor) permitiram (impuseram) uma aceleração no comércio à distância entre as regiões do mundo. Pelo advento da Inglaterra como potência mundial, uma nova geografia de relações se instaura no processo produtivo, de circulação, distribuição e consumo da sociedade mundial. Sua urbanização iniciada nesse período muda os conteúdos da divisão territorial do trabalho: o rápido desenvolvimento de sua indústria exige, ao mesmo tempo, novos mercados aos

⁶ Falando sobre o projeto de construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (EFNOB), retratou Nelson Werneck Sodré que “*A necessidade, vislumbrada pela clarividência de Rio Branco, da ligação ferroviária com a Bolívia, cortando as terras do Oeste, devia contribuir para a abertura e realização, embora retardada, de uma obra singular, que constituiria uma nova componente na geografia humana do Oeste, a estrada de ferro que, partindo de Bauru, no Estado de São Paulo e transpondo o vale do Paraná, chegou à barranca do Paraguai, devendo prolongar-se, através do vale deste último, rumo Corumbá, para atingir, com a parte boliviana, a cidade de Santa Cruz de la Sierra*” (SODRÉ, 1990, p. 111). Mais adiante em seu texto, o mesmo autor diz: “*A via férrea estabeleceria o elo imprescindível, articulando a região do Oeste ao corpo nacional. Quebraria o perigoso divórcio que vinha na tradição histórica, imposto pelas eventualidades, imperativas da configuração geral da geografia americana. Aproximando a região pastoril do mercado consumidor constituído em São Paulo, pelo adensamento de população que a lavoura cafeeira aí proporcionara e fornecendo o transporte, em troca, do parque industrial paulista ao sertão mato-grossense, dos artigos necessários à vida e ao conforto, a via férrea estabeleceria o mais forte laço de união, desde que o apoiaria na reciprocidade de interesses econômicos*” (SODRÉ, 1990, p.151).

seus produtos e novos territórios para a produção de matérias-primas e alimentos necessários ao funcionamento desse sistema.

No ambiente dessas transformações, o ingresso do Brasil, e da província de São Paulo especificamente, no mercado mundial do café, é acelerado. Essa cultura, desde o primeiro quartel do século XIX, colocava-se em avanço no espaço geográfico paulista. Primeiramente no Vale do Paraíba, ela se estende para a Depressão Periférica Paulista (Campinas-Jundiaí), principal região produtora durante a segunda metade do século XIX. Seu avanço ao oeste rumo a uma ocupação do planalto paulista tinha limites operacionais relacionados aos custos do transporte do produto ao litoral, de onde ele era encaminhado ao mercado consumidor internacional. Até esse momento, a principal técnica de transporte entre o litoral e o interior, antes da construção das ferrovias, era constituída por numerosas tropas de muares e bovinos. Para a maior parte do país, o transporte em lombo de burro e puxado por bovinos atendia satisfatoriamente ao modesto volume do comércio exterior. A exceção a essa regra era a província de São Paulo, onde se produziam, no final do século XIX, excedentes exportáveis em torno de 500.000 arrobas de café que deixavam de ser vendidos ao exterior devido às deficiências de transporte. Isso correspondia a 25% da produção (Queiroz, 1999).

Unido ao discurso geopolítico de integração de São Paulo ao Mato Grosso, para superar esse gargalo e dinamizar com a fluidez necessária a expansão do circuito espacial de produção do café, surgiu o projeto de construção das ferrovias em direção ao Oeste.

A Formatação da Espacialidade Capitalista na Província de São Paulo e na Região de Araçatuba

Parceria dos fazendeiros e do poder público (que muitas vezes eram os mesmos atores) com financiadores internacionais possibilitou fundos de capitais para a construção das estradas de ferro⁷. Formada “*por uma sociedade de ricos fazendeiros, que tirava sua força de sua dupla origem, rural e mercantil ao mesmo tempo*” (MONBEIG, [1952] 1998, p. 97), a classe dirigente paulista, enquanto atora

⁷ Para Prado Jr. (1948), o fim do tráfico negreiro possibilitou uma inversão de capitais dessa atividade para outros setores; permitiu também a normalização das relações com a Grã-Bretanha, gerando um grande aumento dos fluxos de capitais dessa e de suas nações parceiras ao Brasil.

hegemônica do processo de anexação do oeste paulista ao circuito capitalista de produção, cria as sociedades ferroviárias ao redor de 1870. Na continuidade do raciocínio, Monbeig ([1952] 1998) diz que

“... quando se pôs em movimento o avanço paulista (...), encabeçava-o uma classe de grandes fazendeiros, que ao mesmo tempo dirigia importantes sociedades bancárias e ferroviárias, bem como detinha postos na administração pública (...) Até a década de 1930, foram os grandes fazendeiros, de algum modo, os dirigentes de São Paulo. Confundia-se o interesse coletivo com o seu interesse de classe. Esse fato sociológico liga-se à geografia do movimento pioneiro. Os problemas de mão-de-obra e, conseqüentemente, o povoamento, os das vias de comunicação, os dos preços foram considerados e tratados acima de tudo, em função dos interesses dos fazendeiros” (MONBEIG ([1952] 1998, p. 139-140).

As famílias Toledo Piza e Almeida Prado são exemplos dados desse grupo que concentrava atuação na atividade agrícola, ferroviária, bancária e principalmente, de interlocução com o capital internacional financiador da ocupação do oeste paulista (Monbeig ([1952] 1998). São essas sociedades que, na anexação de novas áreas requeridas ao abastecimento do centro do sistema, mecanizaram o espaço geográfico paulista mediante a instalação dos objetos-próteses que são as ferrovias e a cadeia produtiva do café. Uma nova geografia dos fluxos significou a penetração e o conhecimento mais acelerados do interior, voltados aos interesses estrangeiros.

Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (E.F.N.O.B)

Essa integração da elite nacional – a partir da motivação geopolítica de aproximação do Mato Grosso e de países vizinhos (como Paraguai e Bolívia) ao circuito econômico brasileiro (Travassos, 1938) - com as elites internacionais, através de parcerias nos empreendimentos da cadeia produtiva do café, confirma a anexação territorial do interior paulista pela lógica do capitalismo global. Assim, as ferrovias Santos-Jundiaí, Sorocabana, Mogiana e Noroeste do Brasil são exemplos de aberturas infra-estruturais colocadas à serviço dos interesses geopolíticos do governo imperial e dessa expansão territorial da cultura cafeeira ao oeste paulista.

Com Furtado (1959) se obtêm a compreensão de que o aumento da produção demandado pelo consumo no mercado internacional do café era obtido de forma extensiva, com a expansão das áreas de plantio. Assim, sendo o café o produto do momento e o oeste paulista o espaço ‘vazio’ – em contigüidade - mais propício ao

avanço da cultura, os dirigentes políticos e econômicos trataram de resolver o principal problema surgido para a integração dessas novas áreas: reforçar os interesses geopolíticos existentes ligando uma infra-estrutura de transporte possibilitadora de custos de produção factíveis ao escoamento da mercadoria ao litoral. Dessa forma, enquanto a Paulista, a Mogiana e a Sorocabana buscaram as regiões já povoadas e com produção substancial de café, no intuito de resolver os problemas de seu escoamento ao litoral, a Noroeste do Brasil, ao ser construída, avançou por áreas quase ‘despovoadas’ do território do estado de São Paulo (Saes, 1981).

De capitais mistos, brasileiro e franco-belga, com concessão de garantia de juros baixos pelo governo federal, a construção da Noroeste se iniciou em 1905. Terminados os estudos para a locação da linha férrea, a Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil e a companhia empreiteira dos serviços mandaram para Bauru os primeiros engenheiros, técnicos e operários que se encarregariam da construção. Muitos morreram de várias moléstias (como a leishmaniose e a malária) e no confronto com os índios caingangues. Em 2 de dezembro de 1908, os trilhos chegavam ao quilômetro 281, onde futuramente se fundaria a cidade de Araçatuba.

A Ocupação das Terras da Região de Araçatuba

Mesmo antes das possibilidades técnicas dadas com o advento das estradas de ferro, a elite dirigente buscou alternativas oficiais de reconhecimento e anexação do oeste paulista. Mesmo pertencendo aos silvícolas caingangues, através da Lei de Terras de 1850, as terras da região foram normatizadas como devolutas; propriedade do governo imperial do Brasil.

Tendo cada porção territorial o seu valor, o oeste paulista, mesmo inutilizado economicamente até o final do século XIX pelo sistema econômico hegemônico em expansão, através dessa cartografia citada, passa a ser colocado como uma reserva de valor a ser explorada nos anos vindouros. Para Magnoli (1996), essa produção cartográfica serviu para reforçar o caráter de devolutas das terras ‘desocupadas’ do Brasil e legalizadas com a Lei de Terras de 1850⁸. Após a Lei de Terras, com o ‘poder

⁸ Com isso, reproduz-se ideologicamente a produção de um imaginário geográfico destinado a legitimar a efetiva ocupação da ‘civilização’ e modernidade a ocorrer no futuro (Magnoli, 1996).

público' tendo o controle dessas terras 'desocupadas' rumo a uma regularização fundiária capitalista, as terras passam, em sua grande maioria, a serem vendidas às companhias de colonização, que por sua vez, as revendiam em condições muito lucrativas. A Lei de Terras deu um prazo de alguns anos para a legalização de propriedades, o que também incentivou posseiros a atuarem no 'sertão desconhecido' de São Paulo (Cavenaghi, 2004). Com isso, a partir de 1850, devido ao declínio da produção aurífera e a obrigatoriedade do alistamento militar para a Guerra do Paraguai, muitos mineiros, encontrando possibilidades de enriquecimento, começaram a ocupar as terras do oeste paulista (Queiroz, 1999).

Antes desse período, a 'boca do sertão' para o oeste era Botucatu. Com essa corrida pela legalização, foram registradas posses de terras e se deu o surgimento de povoações em Franca, Bauru e na região do rio Paranapanema. Muitos indígenas dessas regiões – principalmente de Bauru – se deslocaram para o extremo oeste paulista, entre os rios Aguapeí e Tietê, onde hoje se localiza Araçatuba (Ghirardello, 2000). Até 1880, a ocupação de terras existente de Botucatu a Bauru foi subordinada à população local, onde a produção agrícola em sua maioria era destinada à subsistência. Somente o excedente – carne de porco, principalmente - era comercializado nas feiras de Lençóis Paulista, Botucatu e Sorocaba (Ghirardello, 2000). Praticando uma agricultura de roça antiquada e no limite do mercado – sendo quase a totalidade da produção direcionada para o auto-consumo -, os mineiros ocupadores das terras entre Bauru e Botucatu exerceram a função histórica de abrir os "terrenos desconhecidos" para a futura instalação das atividades capitalistas.

No final da década de 1880, o povoado de Bauru passa a crescer rapidamente devido à abertura em suas proximidades de grandes lavouras de café⁹. Com o aumento da demanda desse produto no mercado internacional, os grandes cafeicultores viram no oeste paulista a opção de reverterem seu capital¹⁰ com a propriedade de terras baratas e

⁹ Nessa década, a cidade de Bauru começa a passar por transformação administrativa importante, transpondo seu gerenciamento hegemônico, de maneira conflitiva até a década de 1910, das mãos da Igreja à uma estrutura laica representante do capital cafeeiro. Como "boca do sertão", localizada no centro da província paulista, recebe em um primeiro momento a convergência dos trilhos das Companhias Paulista e Sorocabana. Em um segundo momento, exercerá a nobre função de entreposto controlador dos fluxos estabelecidos após a construção da Companhia Noroeste do Brasil. (Ghirardello, 2000).

¹⁰ Com a decadência da escravatura, a renda capitalizada dos fazendeiros deixa de se configurar na posse de escravos. É a posse da terra, e principalmente das riquezas comerciáveis nela produzidas, que passa

mesmo gratuitas (na ocupação e falsificação de posse de terras devolutas). Assim, de Bauru em direção ao extremo oeste, marginando a linha ferroviária, a ocupação das terras foi realizada de maneira diferente à ocorrida entre Botucatu e Bauru pelos mineiros. No ato de estender a fronteira de ocupação “civilizatória” à oeste, introduziu-se diretamente, sem intermediação, os tentáculos (objetos) técnicos distintivos daquele momento de modernidade do capital: a ferrovia e o circuito espacial do café. Diferente das variáveis conjugadas no gênero de vida mineiro, a produção do espaço geográfico na Noroeste Paulista impôs normatizações ao uso das terras da fronteira estendida formuladas por atores estranhos ao seu cotidiano até então configurado pela cultura, técnicas e normas caingangues.

Esse processo de anexação da Noroeste Paulista ocorreu em duas etapas distintas: de Bauru à Promissão, com um caráter mais familiar; e de Promissão à Andradina, com um estilo mais empresarial. Findando essa primeira etapa, em 27 de setembro de 1906 foi inaugurado o primeiro trecho de Bauru rumo ao extremo oeste paulista. Esse trecho já possuía uma recente ocupação rural, feita por grandes famílias da elite econômica paulista, que se adiantaram aos trilhos: os Rodrigues Alves e os Toledo Piza (Falleiros, 1999). Como as vilas (futuras cidades) nasceram à beira das estações, as plantações surgiram às margens da estrada de ferro. Em cada estação se “nomeava” um agente imobiliário, o qual intitulava fundador. À medida que a influência de novos moradores exigia, das ruas principais se prolongavam novos quarteirões junto com praças, avenidas e outros logradouros públicos (Ghirardello, 2000). Era da cidade que se executavam diretamente as ordens longínquas de como deveria funcionar o gerenciamento da lavoura cafeeira. Doadas ou vendidas à Câmara Municipal da cidade de Bauru – que fora elevada no fim dessa primeira década à comarca jurisdicional abrangendo toda a Noroeste – as áreas circundantes das estações de Pirajuí, Avaí e Lins surgiram como vilas, distritos de paz de Bauru. Cafelândia e Promissão foram retalhadas pelos próprios proprietários, que dividiram as terras em datas e as colocaram à venda (Ghirardello, 2000).

a ser a garantia na obtenção de crédito por parte dos fazendeiros: “*Em 1873, o governo estendera o crédito hipotecário a todos os municípios da província de São Paulo, Paraná e Santa Catarina, tendo como suporte a fazenda, representada sobretudo pelas plantações e pelas instalações. Esse procedimento é seguramente uma das causas da intensificação da expansão do café em direção ao oeste de São Paulo, para a região de Campinas e mais além.*” (MARTINS, 1996, p.30).

De Promissão à Araçatuba, a ocupação aconteceu de forma menos familiar e mais empresarial, respaldada por capitais internacionais (Martins & Ramos, 1961). A figura do coronel Manoel Bento da Cruz no retalhamento do que se constituirá a Noroeste Paulista, foi de fundamental importância. Como enviado de agentes públicos e privados de São Paulo e Rio de Janeiro - capitais da província e da federação respectivamente - em 1905 já está na região que seria atravessada pela estrada de ferro. Em um primeiro momento, Bento da Cruz, advogado, apresenta-se como defensor dos direitos de propriedade para as famílias dos antigos posseiros – mineiros – que ocuparam a região no início do século XIX nas proximidades da colônia militar de Avanhandava¹¹.

“(...)Longe de ser uma personalidade singular, Manoel Bento da Cruz representava bem a moral dos primeiros anos republicanos, a ética dos novos tempos (...) Dentro desses paradigmas, Manoel Bento da Cruz será como nenhum outro, na Zona Noroeste, um representante dos novos tempos de liberalismo econômico” (GHIRARDELLO, 2000, p. 78)¹².

Manifestando bem o espírito da época, para introduzir as inovações do período na área, o extermínio da quase totalidade das dezenas de milhares dos resistentes índios caingangues era a próxima tarefa a se executar. Com o início da construção da estrada de ferro e a conseqüente valorização das terras, as tentativas de penetração e de apossamento se multiplicaram. Foram organizadas verdadeiras expedições de combate aos índios – sendo a carabina Winchester a principal técnica de guerra dos brancos – que não puderam resistir com suas flechas e emboscadas. Foram completamente vencidos e obrigados a aceitar em negociação intermediada pelo Serviço de Proteção ao

¹¹ Mesmo sem documentação, esses poucos herdeiros que nem mais moravam na antiga colônia (moravam nas proximidades de São José do Rio Preto e Bauru) – pois foram expulsos pelos índios caingangues – podiam ser considerados legalmente como donos das terras da região. Nessa transação, quando Cruz descobriu as posses daquela gente, foi de casa em casa tomando procuração de todos para levantamento e legislação das terras apossadas, recebendo a metade delas em pagamento. Ghirardello (2000) relata que: *“Dessa maneira Bento da Cruz consegue amealhar uma quantidade de terra estimada em 30 mil alqueires, em boa parte acompanhando a linha da C.E.F.N.O.B.”* (GHIRARDELLO, 2000, p. 78).

¹² Para reforçar o momento histórico adentrado pelo país, GHIRARDELLO (2000, p. 78) cita PRADO JR: *“nenhum dos freios que a moral e a convenção do império antepunham ao espírito especulativo e de negócios subsistirá; a ambição do lucro e do enriquecimento consagrar-se-á como um alto valor social”* (PRADO JR., 1994, p.208).

Índio (SPI) as reservas e os aldeamentos que lhes foram oferecidos - Icatu em Braúna e Capitão Kenkrá e Vanuire em Tupã- (Falleiros, 1999).

O fim do conflito e da carnificina em 1912 representou a liberdade da franca ocupação das terras pelos representantes do capital internacional, que anexando os sistemas de objetos e ações distintivos do plantio, armazenamento e comercialização do circuito produtivo do café, colocou a região Noroeste Paulista como totalidade parcial do sistema econômico global em expansão:

“Livre dos indígenas era possível adentrar mais em direção aos rios Aguapeí/Feio e Tietê e a ocupação poderia se descolar dos trilhos oferecendo terras mais baratas ainda. Para isso, bastavam ser criadas estradas vicinais, perpendicularmente aos trilhos, a partir das estações da C.E.F.N.O.B. (...) A escala do parcelamento agora seria outra, de cunho francamente empresarial, e em 12 de outubro de 1912 é criada a ‘The San Paulo Land, Lumber & Colonization Company’ – Companhia de Terras, Madeiras e Colonização São Paulo. São sócios majoritários na empresa o coronel Manoel Bento da Cruz, Presciliano Pinto de Oliveira, o inglês James Mellor e o escocês Robert Clark. O capital da sociedade, em boa parte inglês, foi instituído com o valor de 800:000\$000, divididos por 8.000 ações integralizadas” (GHIRARDELLO, 2000, p. 84).

A Companhia adquiriu a organização de terras reconhecidas pelo governo e fez o levantamento geral de uma área de 60 mil alqueires de matas virgens situadas entre as vertentes do rio Feio e do rio Tietê. Em 10 anos, já em 1922, já havia se dividido em lotes 38.434 alqueires distribuídos à 2.032 sitiantes nacionais, portugueses, espanhóis, japoneses e italianos (Martins & Ramos, 1961)¹³. Abriu a Companhia de Terras, Madeiras e Colonização São Paulo 700 quilômetros de estradas de penetração entre a estrada de ferro e o Rio Feio. Fundou vilas onde foram levantadas as lojas de comércio para abastecimento dos sitiantes e os centros de venda e beneficiamento do café. Tudo isso possibilitou uma valorização enorme nos preços das terras da região. Seguindo mais ao oeste, em direção às barrancas do Rio Paraná, tivemos a ocupação de uma porção territorial da Noroeste que ficou conhecida como ‘Variante’. Seguindo os trilhos rumo ao Mato Grosso, a Companhia de Estradas de Ferro, mesmo sob orientações e divergências decidiu realizar o traçado da ferrovia de Araçatuba até o rio Paraná às margens do rio Tietê e não mais pelo espigão como ocorrera até então. Sua construção foi feita entre 1908 e 1910 (Pinheiro & Bodstein, 1997).

¹³ Com dimensões a partir de 10 alqueires, pagos parceladamente, 30% à vista e o restante em 3 anos com juros de 10%. Seu público foram prioritariamente imigrantes italianos que já tinham guardado algum dinheiro, principalmente nas roças de café da região de Ribeirão Preto (MONBEIG, 1998).

A insalubridade do terreno – com a morte de dezenas de trabalhadores da construção da ferrovia de malária e leishmaniose – e a péssima condição dos trilhos construídos com materiais de baixa qualidade levaram essa linha e a região que a circunda (Araçatuba-Itapura) ao abandono (Falleiros, 1999). Os atritos políticos e jurídicos em relação à posse da terra de Araçatuba ao Mato Grosso – na chamada Fazenda Aguapeí – também adiou a ocupação em direção ao rio Paraná. Vislumbrando a valorização das propriedades com a extensão dos trilhos da Noroeste e a expansão do mercado consumidor do café no mundo, duas companhias de colonização se auto-proclamaram donas das terras da Variante. Esse conflito percorreu de 1910 a 1930, ficando Araçatuba (“*Boca do Sertão*”), durante a década de 1920, marcada pela violência entre esses dois grupos (Pinheiro & Bodstein, 1997). Com a passagem da penhora do “fruto pendente” e do “fruto colhido” no lugar da hipoteca imóvel como garantia de pagamento do capital de custeio emprestado junto aos bancos para a realização da produção, é o valor dessa produção que dá o preço da terra (Martins, 1996). Assim, durante esse período, com a subida do café no mercado mundial, as terras em litígio da fazenda Aguapeí aumentaram seu valor de 10 para 100.000 réis. Nesse processo, cada grupo ocupou parte da propriedade, derrubaram as matas, plantaram milhares de cafeeiros e construíram pastos para a criação de gado. Como bem coloca Rego (1990),

“O importante, naquele momento, era, através da produção, assegurar a efetiva posse das terras. Tanto é assim que, mesmo toda essa área estando em litígio, (...), a terra estava sendo vendida a grandes e pequenos produtores e o café avançava no rumo leste-oeste, enquanto o gado avançava de oeste para leste” (REGO, 1990, p. 19)¹⁴.

Devido a essa instabilidade econômica gerada pelo conflito, não saiu do papel até a década de 1930 a construção de uma linha de ferro entre Araçatuba e o Mato Grosso, ficando adiado o projeto de aceleração da integração do território nacional via essas duas regiões. Diferente do anterior, o novo traçado planejava cortar as terras em litígio pelo espigão divisor de águas entre o rio Feio e o rio Tietê. Manoel Bento da Cruz também tomou parte no embate pela posse da fazenda Aguapeí. Financiado por

¹⁴ A ocupação do café se dava no espigão divisor de águas dos rios Feio e Tietê, ficando as pastagens nas áreas mais baixas, junto às várzeas dos rios. Evitava-se o plantio do café nos fundos de vale para evitar a perda da produção com as geadas (Monbeig, 1998).

capitais ingleses e banqueiros da capital paulista e federal, o coronel fundou uma companhia de colonização para a área, derrubou muitos hectares de mata, comercializou a madeira, plantou milhares de cafeeiros, abriu invernadas para engorda de gado e construiu a famosa Estrada Boiadeira, onde cobrava pedágio para quem nela entrava e saía (Pinheiro & Bodstein, 1997). A balsa para travessia do rio Paraná - que passou a deslocar parte do gado de Mato Grosso e transformou os fundos de vale da Variante em locais de engorda rumo aos matadouros de Barretos e São Paulo – e a construção da primeira usina hidrelétrica na região foram também obras de Bento da Cruz (Rego, 1990).

Em 1929, com a crise da economia mundial, diminuiu-se a demanda pelo café, caindo seu preço. Nesse rearranjo interno da economia brasileira, diminuíram os conflitos pelas terras da Aguapeí, que tiveram seus valores relativos em queda comparados ao período anterior. No decorrer da década de 1930, sai do papel a construção da linha Variante – que deu nome a essa porção territorial – com trajeto Araçatuba-Jupiá. Como ocorreu desde Bauru, da beira das estações da Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil (C.E.F.N.O.B) após Araçatuba surgiram povoados que logo se emanciparam: Guararapes, Valparaíso, Guaraçai e Andradina. Com a expansão da cultura do café em meados da década de 1920, a Zona Noroeste Paulista é vista como sonho de enriquecimento por pessoas de várias regiões do Brasil e do mundo. Falleiros (1999) mostra como milhares de nordestinos se deslocaram para a região para trabalhar na derrubada da floresta e construção da ferrovia, ali ficando por toda a vida. Sobre essa mobilidade de força de trabalho, Monbeig (1998) diz:

“Durante cinco anos, de 1926 a 1930, as zonas rurais do Estado de São Paulo receberam um contingente de 233.202 trabalhadores estrangeiros e nacionais que passaram pela Hospedaria dos Imigrantes (...) Os espigões onde o aumento dos cafezais havia sido mais acentuado, eram os maiores chamarizes: para lá foram 31,1% dos imigrantes. A parte do leão coube à Noroeste que, sozinha, drenou mais do que ¼ da imigração paulista (26,6%), ou seja, 62.205 indivíduos. Alguns municípios concentraram pequenos exércitos de trabalhadores rurais, como foi o caso de Araçatuba, a mais ocidental, com 13.365 imigrantes”. (MONBEIG ([1952] 1998, p. 193).

Configurando os sistemas de objetos e os sistemas de ações humanos da região, nas áreas urbanas se localizavam, além da estação ferroviária, a igreja, as casas de comércio, as casas bancárias, os armazéns de estocagem, as vendas de produtos

alimentícios e de primeiras necessidades e as residências daqueles que trabalhavam na prestação desses serviços urbanos.

A grande maioria da população morava nas áreas rurais. Como o trato da lavoura necessitava de mão-de-obra o ano todo, cada grande proprietário dispunha em suas terras de uma pequena vilinha – a colônia – onde viviam os trabalhadores rurais (colonos), no característico regime de trabalho denominado colonato. Mesmo os pequenos e médios proprietários tinham suas residências no campo, o que fazia da Noroeste Paulista nesse primeiro momento, como em todo o interior do país, uma região pouco urbanizada. As cidades eram as localidades “nó” onde os representantes do capital financeiro nacional e internacional gerenciavam o escoamento das mercadorias e de toda riqueza produzida nas terras da região.

A grande maioria da população morava nas áreas rurais. Como o trato da lavoura necessitava de mão-de-obra o ano todo, cada grande proprietário dispunha em suas terras de uma pequena vilinha – a colônia – onde viviam os trabalhadores rurais (colonos), no característico regime de trabalho denominado colonato. Mesmo os pequenos e médios proprietários tinham suas residências no campo, o que fazia da Noroeste Paulista nesse primeiro momento, como em todo o interior do país, uma região pouco urbanizada. As cidades eram as localidades “nó” onde os representantes do capital financeiro nacional e internacional gerenciavam o escoamento das mercadorias e de toda riqueza produzida nas terras da região.

Literatura Citada:

CAVENAGHI, A. J. **Olhos do barão, boca do sertão: uma pequena história da fotografia e da cartografia no noroeste do território paulista (da segunda metade do século XIX ao início do século XX)**. Tese de Doutorado. FFLCH. USP. São Paulo, 2004.

FALLEIROS, A. **Mirandópolis: Sua evolução no Século XX**. Gráfica Dom Bosco, Três Lagoas, 1999.

FURTADO, C. **Formação Econômica do Brasil**. Fundo de Cultura. Rio de Janeiro, 1959.

GHIRARDELLO, N. **À beira da linha: formações urbanas da noroeste paulista**. Tese de Doutorado – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo (FAU), USP, São Paulo, 1999.

HOLANDA, S. B. de. **Caminhos e Fronteiras**. Companhia das Letras. 3ª edição. São Paulo, 1994.

MAGNOLI, D. M. **Corpo da Pátria: Imaginação Geográfica e Política Externa no Brasil (1808-1912)**. Tese de Doutorado. Departamento de Geografia. FFLCH. USP. São Paulo, 1996.

MANFREDI NETO, P. **O trem da morte: o imaginário do progresso na Noroeste (1905-1930)**. Dissertação de Mestrado. FFLCH. USP. São Paulo, 1995.

MARTINS, J. S. **O cativo da terra**. Hucitec. 6ª edição. São Paulo, 1996.

MARTINS, O. & RAMOS, D. S. **A Cidade-pérola em Capítulos**. Tipografia Noroestina Ltda. Araçatuba, 1961.

MONBEIG, P. **Pioneiros e fazendeiros de São Paulo**. 2ª edição. Hucitec-Polis. São Paulo, [1952] 1998.

MUSSOLINI, G. **Os meios de Defesa contra a Moléstia e a Morte em duas Tribos Brasileiras: Kaingangues e Bororo**. Dissertação de Mestrado. ESP. USP. 1946.

PINHEIRO, C. & BODSTEIN, O. **História de Araçatuba**. Academia Araçatubense de Letras. Araçatuba, 1997.

PRADO JR, C. **História Econômica do Brasil**. 42ª ed.. São Paulo, Brasiliense, 1994.

QUEIROZ, P. R. C. **Uma ferrovia entre dois mundos: a E.F. Noroeste do Brasil na construção histórica de Mato Grosso (1918-1956)**. Tese de Doutorado. FFLCH. USP. São Paulo, 1999.

REGO, M. T. R. **Proálcool na região de Araçatuba: o doce fel do binômio cana-boi**. Tese de Doutorado. FFLCH, USP, São Paulo, 1990.

SAES, F. A. M. de. **As ferrovias de São Paulo: 1870-1940**. Hucitec. São Paulo, 1981.

SANTOS, M. **Por Uma Geografia Nova**. Hucitec. São Paulo, 1978.

_____. **Metamorfoses do Espaço Habitado**. Hucitec. São Paulo, 1988.

_____. **Técnica, espaço, Tempo: globalização e meio técnico-científico-informacional**. Hucitec, São Paulo, 1994.

_____. **A Urbanização Brasileira**. Hucitec, São Paulo, 1994b.

_____. **Por uma outra globalização**. Record. São Paulo, 2000.

_____. **Natureza do Espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. Editora da Universidade de São Paulo. São Paulo, 2002.

_____. **O espaço dividido: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos.** Editora da Universidade de São Paulo. São Paulo, 2002b.

_____. **Economia Espacial: Críticas e Alternativas.** Editora da Universidade de São Paulo. São Paulo, 2003.

_____ & SILVEIRA, M. L. **O Brasil: Território e Sociedade no Início do Século XXI.** Editora Record. Rio de Janeiro, 2001.

SILVEIRA, M. L. **Um País, Uma Região: Fim de século e modernidades na Argentina.** FAPESP. São Paulo, 1999.

SODRÉ, N. W. **Oeste: Ensaio Sobre a Grande Propriedade Pastoril.** Arquivo do Estado de São Paulo. São Paulo, 1990.

TRAVASSOS, M. **Projeção Continental do Brasil.** São Paulo: Nacional, 1938.