



**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO**

**FERNANDA APARECIDA FABRI**

**UM PONTO FORA DA LINHA: A FORMAÇÃO URBANA DO MUNICÍPIO DE  
PIRAJUI (1900 – 1930)**

**FERNANDA APARECIDA FABRI**

**UM PONTO FORA DA LINHA: A FORMAÇÃO URBANA DO MUNICÍPIO DE  
PIRAJUÍ (1900 – 1930)**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo da Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação da Universidade Estadual Paulista "Júlio de Mesquita Filho", campus de Bauru, como requisito final para a obtenção do título de Mestre.

Orientador(a): Prof. Dr. Nilson Ghirardello

BAURU  
2017

Fabri, Fernanda Aparecida.

Um Ponto Fora da Linha: a formação urbana do município de Pirajuí (1900 - 1930) / Fernanda Aparecida Fabri, 2017

114 f.

Orientador: Nilson Ghirardello

Dissertação (Mestrado)-Universidade Estadual Paulista. Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação, Bauru, 2017

1. Planejamento Territorial Urbano. 2. Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. 3. Pirajuí. I. Universidade Estadual Paulista. Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação. II. Título.

**ATA DA DEFESA PÚBLICA DA DISSERTAÇÃO DE Mestrado de FERNANDA APARECIDA FABRI, DISCENTE DO PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO, DA FACULDADE DE ARQUITETURA, ARTES E COMUNICAÇÃO - CÂMPUS DE BAURU.**

Aos 24 dias do mês de outubro do ano de 2017, às 09:00 horas, no(a) Auditório da Seção Técnica de Pós-graduação da Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação da Unesp - câmpus de Bauru, reuniu-se a Comissão Examinadora da Defesa Pública, composta pelos seguintes membros: Prof. Dr. NILSON GHIRARDELLO - Orientador(a) do(a) UNESP/Bauru / Faculdade de Arquitetura Artes e Comunicação, Prof. Assist. Dr. EDUARDO ROMERO DE OLIVEIRA do(a) Curso de Turismo / UNESP Rosana, Professor Doutor LUIZ AUGUSTO MAIA COSTA do(a) Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da PUC Campinas / PUC- Campinas, sob a presidência do primeiro, a fim de proceder a arguição pública da DISSERTAÇÃO DE Mestrado de FERNANDA APARECIDA FABRI, intitulada **UM PONTO FORA DA LINHA: A FORMAÇÃO URBANA DO MUNICÍPIO DE PIRAJUÍ (1900 – 1930)**. Após a exposição, a discente foi arguida oralmente pelos membros da Comissão Examinadora, tendo recebido o conceito final: Aprovada. Nada mais havendo, foi lavrada a presente ata, que após lida e aprovada, foi assinada pelos membros da Comissão Examinadora.

Prof. Dr. NILSON GHIRARDELLO

Prof. Assist. Dr. EDUARDO ROMERO DE OLIVEIRA

Professor Doutor LUIZ AUGUSTO MAIA COSTA

*À minha mãe, minha irmã e amigos.*

## **AGRADECIMENTOS**

Agradeço à confiança, compreensão e estímulo do meu orientador, Prof. Dr. Nilson Ghirardello e, sobretudo, a sua condução liberta e generosa.

Aos professores membros da banca, Dr. Eduardo Romero de Oliveira e Dr. Luiz Augusto Maia Costa, que tanto contribuíram para a evolução deste trabalho, cujas críticas e sugestões fortaleceram não apenas o conteúdo aqui exposto, mas também meu desenvolvimento pessoal e profissional.

Aos professores do Programa de Pós-Graduação em arquitetura e Urbanismo da Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação - FAAC da UNESP, campus de Bauru, em especial, os da linha de pesquisa em História, Teoria e Projeto de Arquitetura, Rosio Fernández Baca Salcedo, Norma Regina Truppel Constantino, Marta Enokibara e Cláudio Silveira Amaral, com os quais pude aprender tanto. Grata igualmente ao professor do Departamento de Arquitetura e Urbanismo da FAAC, Samir Hernandes Tenório Gomes, que me supervisionou durante o estágio docência.

Aos profissionais da seção técnica de pós-graduação da FAAC, do Núcleo de Pesquisa Histórica da Universidade Sagrado Coração, do Museu Ferroviário Regional de Bauru, da Prefeitura Municipal de Pirajuí e dos diversos outros acervos consultados durante a pesquisa.

À CAPES pelo apoio à pesquisa através de bolsa de estudos.

Aos meus extraordinários amigos.

À minha família.

## RESUMO

O período de expansão cafeeira, compreendido entre meados do século XIX e início do século XX, foi crucial para o processo de criação de cidades em São Paulo, acompanhado simultaneamente pela ferrovia em direção as divisas do estado. Pirajuí, situada no, atualmente denominado, centro-oeste paulista, apesar de localizar-se no caminho percorrido pela Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, não conseguiu que os trilhos ali aportassem. A EFNOB, que teve as obras iniciadas em 1905 em Bauru-SP, e seguia em direção a uma região praticamente não explorada pelo homem branco, sem ocupação urbana, no rumo do atual Mato Grosso do Sul, diferentemente do esperado, passa ao largo da vila. Contudo, vinte anos mais tarde, a cidade conseguiu desenvolver-se a ponto de ser conectada a linha tronco através de um ramal. Sendo assim, este trabalho busca discorrer sobre a formação peculiar do município, analisar sua relação com a ferrovia e determinar quais fatores o levaram a se desenvolver de maneira célere, mesmo a distância dos trilhos e, ainda, sob quais influências a construção do ramal ocorreu. A metodologia a ser empregada divide-se em quatro etapas: 1ª - A Formação de cidades em São Paulo durante a expansão cafeeira. 2ª - A história da cidade de Pirajuí e sua relação com a ferrovia. 3ª - Levantamento dos trajetos da EFNOB em relação a Pirajuí. 4ª - Investigação sobre quais os fatores levaram a criação do Ramal Pirajuhy, junto a linha tronco da EFNOB. Resultados esperados: Ampliação do conhecimento sobre a história das formações urbanas no estado, sua relação com o café, a ferrovia, e verificar as influências que norteavam as transformações urbanas da época.

**Palavras-chave:** Planejamento Territorial Urbano. Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. Pirajuí.

## **ABSTRACT**

The coffee expansion period from mid-nineteenth century and early twentieth century was crucial to the process of creation of cities in São Paulo, accompanied simultaneously by the railroad toward the state mottos. Pirajuí, located in what is now called the center-west of São Paulo, although locate on the path taken by Brazil Northwestern Railroad did not get the rails go through there. The EFNOB, which started in 1905 in Bauru-SP, and headed toward a region practically unexplored by the white man, without urban occupation, in the direction of the present Mato Grosso do Sul, village. However, twenty years later, the city was able to develop to the point of being connected to the trunk line through a branch. Thus, this work seeks to discuss the peculiar formation of the municipality, to analyze its relation with the railroad and to determine what factors led it to develop in a fast way, even the distance of the rails, and still under what influences the construction of the branch occurred. The methodology to be used is divided into four stages: 1 - The formation of cities in São Paulo during the coffee expansion. 2<sup>a</sup> - The history of the city of Pirajuí and its relation with the railroad. 3<sup>rd</sup> - Survey of the EFNOB routes in relation to Pirajuí. 4<sup>th</sup> - Investigation of the factors that led to the transfer of the EFNOB trunk line. Expected results: Expansion of knowledge about the history of urban formations in the state, its relationship with the coffee, the railroad, and check the influences that shaped the urban transformations of this period.

**Key-words:** Urban Territorial Planning. Brazil Northwestern Railroad. Pirajuí.



## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

<i>Figura 1 - Acervo de Mapas do Cartório Municipal de Pirajuí .....</i>	<i>14</i>
<i>Figura 2 - Acervo do Museu Ferroviário Regional de Bauru .....</i>	<i>15</i>
<i>Figura 3 - Acervo de Jornais do NUPHIS-USC .....</i>	<i>15</i>
<i>Figura 4 - Compartimentos do Relevo Paulista .....</i>	<i>20</i>
<i>Figura 5 - Divisão do território paulista proposta por Milliet (São Paulo, 1982) .....</i>	<i>21</i>
<i>Figura 6 - Mapa do Traçado da E. F. Noroeste do Brasil em sua Parcela Paulista...22</i>	
<i>Figura 7 - Mapa da Província de São Paulo (1886) .....</i>	<i>23</i>
<i>Figura 8 - Expansão Cafeeira (1850 - 1950).....</i>	<i>27</i>
<i>Figura 9 - Distribuição Geográfica dos Índios do Oeste Paulista no Século XIX.....</i>	<i>33</i>
<i>Figura 10 - Planta geral do Rio Tietê, 1905, escala 1:500,000.....</i>	<i>37</i>
<i>Figura 11 - Demarcação do Km 100, expedição do Rio Feio .....</i>	<i>38</i>
<i>Figura 12 - Índios Kaingang transculturados .....</i>	<i>39</i>
<i>Figura 13 - Carta Geral do Estado de São Paulo (1910) – Detalhe na Região de Bauru.....</i>	<i>44</i>
<i>Figura 14 - Plano da Comissão de Viação Geral de 1890 .....</i>	<i>52</i>
<i>Figura 15 - As cidades formadas a partir de Estações da EFNOB até o ano de 1917 e a Localização da cidade de Pirajuí.....</i>	<i>58</i>
<i>Figura 16 - Relatório dos Estudos definitivos da 1ª Secção de 100km .....</i>	<i>62</i>
<i>Figura 17 - Caixa d'água abandonada pela EFNOB na fazenda da Faca.....</i>	<i>65</i>
<i>Figura 18 - Hidrografia e Implantação Original da CEFNOB em Pirajuí.....</i>	<i>66</i>
<i>Figura 19 - Fazendas a beira da linha férrea.....</i>	<i>67</i>
<i>Figura 20 - Nova estação de Albuquerque Lins, construída em 1922.....</i>	<i>68</i>
<i>Figura 21 – Estação Primitiva de Albuquerque Lins.....</i>	<i>69</i>
<i>Figura 22 - Localização de Pirajuí no Estado de São Paulo .....</i>	<i>71</i>
<i>Figura 23 - Acampamento da Corredeira .....</i>	<i>73</i>
<i>Figura 24 - Primeira Capela de Pirajuí e Construção da Igreja Matriz (1918) .....</i>	<i>76</i>
<i>Figura 25 - Primeira Estação Lauro Muller (1919).....</i>	<i>80</i>
<i>Figura 26 - Primeira Estação Toledo Piza (1919).....</i>	<i>80</i>
<i>Figura 27 - Igreja Matriz de São Sebastião (1920).....</i>	<i>86</i>
<i>Figura 28 - Detalhe do território que seria atravessado pelo Ramal Pirajuhy .....</i>	<i>89</i>
<i>Figura 29 - Trabalhadores da Construção do Ramal Pirajuhy (1925) .....</i>	<i>91</i>
<i>Figura 30 - Estação Lauro Muller (1922).....</i>	<i>92</i>

<i>Figura 31 - Estação Toledo Piza (1922)</i> .....	93
<i>Figura 32 - Finalização das obras do Ramal Pirajuhy (1925)</i> .....	94
<i>Figura 33 - Inauguração do Ramal Pirajuhy</i> .....	95
<i>Figura 34 - Perímetro Urbano de Pirajú (1920 – 1929)</i> .....	96
<i>Figura 35 - Esquina da Rua 7 de Setembro com Fundador João Justino da Silva ...</i>	96
<i>Figura 36 - Entorno da Praça Republicana de Pirajú</i> .....	97
<i>Figura 37 - Escola Municipal Olavo Bilac (1928)</i> .....	98
<i>Figura 38 - Vista da Cadeia de Pirajú (1928)</i> .....	98
<i>Figura 39 - Residências no Entono da Praça Ruy Barbosa (1928)</i> .....	99
<i>Figura 40 – Paço e Câmara Municipal</i> .....	99

## SUMÁRIO

<b>AGRADECIMENTOS</b> .....	<b>5</b>
<b>RESUMO</b> .....	<b>6</b>
<b>ABSTRACT</b> .....	<b>7</b>
<b>LISTA DE ILUSTRAÇÕES</b> .....	<b>8</b>
<b>SUMÁRIO</b> .....	<b>10</b>
<b>INTRODUÇÃO</b> .....	<b>12</b>
<b>1. O OESTE PAULISTA</b> .....	<b>20</b>
1.1 Breve História da Ocupação do Oeste Paulista .....	22
1.1.1 O Café e as Ferrovias .....	24
1.1.2 A Questão da Posse das Terras no Oeste Paulista .....	30
1.1.3 Kaingangs .....	33
1.2 A Comissão Geográfica e Geológica do Estado de São Paulo .....	34
1.2.1 As Expedições pelo Sertão Paulista.....	36
1.3 A Urbanização do Centro-Oeste Paulista e sua Relação com a Ferrovia .....	40
1.4 As Cidades da Zona Noroeste Paulista .....	47
<b>2. A ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL</b> .....	<b>50</b>
2.1 Motivações e viabilização da CEFNOB .....	50
2.2 A implantação da linha.....	55
2.3 A encampação pela União.....	61
2.4 Análise dos estudos definitivos dos primeiros 100 Km .....	62
2.5 Situação após a encampação.....	68
<b>3. A CIDADE DE PIRAJUÍ</b> .....	<b>71</b>
3.1 A Formação do Povoado e a Doação das Terras .....	72
3.2 O Desenvolvimento do Patrimônio e a Relação com a CEFNOB.....	79
3.5 Pressão para criação do Ramal da EFNOB na cidade .....	87
3.6 Crescimento da cidade .....	95
<b>4. CONCLUSÃO</b> .....	<b>102</b>
<b>5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS</b> .....	<b>106</b>
5.1 Fontes documentais.....	106
5.2 Fontes bibliográficas .....	107
<b>APÊNDICE A - HIDROGRAFIA E IMPLANTAÇÃO ORIGINAL DA CEFNOB EM PIRAJUÍ</b> .....	<b>114</b>

*NOVA CANÇÃO PARA PIRAJUÍ*

*Ah, que saudade da minha terra  
Que tão distante está daqui  
Eu me transporto em pensamento  
E, de repente, acordo em Pirajuí*

*Cultivo sempre as boas lembranças  
Dos meus amores e amigos não esqueci  
Lembro de meus pais tão moços, e nós, crianças  
Ah, como eu amo minha Pirajuí*

*Lembro das praças e dos cafezais  
Do sítio onde eu vivi  
Do velho sobrado no Jardim de Alá  
Na Rua 7 onde eu nasci*

*Eu sou feliz no Rio de Janeiro  
E sei que não dá mais para voltar  
Mas tudo muda na vida da gente  
Se é impossível, me resta sonhar*

*Tito Maddi*

## INTRODUÇÃO

Pirajuhy, que fica colocado a seis kilometros de distancia da estrada de ferro Noroeste do Brasil, no sentido em exploração, é um lugar aprazível e formoso, descortinando-se em sua circunferência uma das mais lindas paisagens da natureza. Suas terras são fertilíssimas. Há em seus arredores diversas propriedades agrícolas, entre ellas a importante fazenda do sr. Coronel Toledo Piza, e outras. (Jornal O ESTADO DE S. PAULO, 1906, p. 02)

O trecho citado, retirado da primeira publicação a respeito de Pirajuí no mencionado jornal, em coluna sobre os municípios paulistas, transcreve, em poucas linhas, os pontos fundamentais em relação ao objeto de pesquisa que se dedica esse trabalho. A cidade de Pirajuí, sua relação com a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, e as características que repetidas vezes lhe foram atribuídas: a qualidade fértil de seus solos e os personagens de sua história, responsáveis pelo seu progresso.

Veremos que tal dinâmica entre a valorização da terra para produção cafeeira nessa região, a construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil e a articulação da elite econômica da época, fundamentaram a urbanização de toda a parcela denominada Zona Noroeste<sup>1</sup> no Estado de São Paulo. Se anteriormente, à época da cultura colonial açucareira, a organização da ocupação do território orientava-se pelo sistema de sesmarias, ainda operante no princípio da formação das fazendas da região de Campinas, o momento seguinte, como veremos, passa à integração da terra como elemento de venda altamente valorizado. Apesar de o café ser a principal cultura produzida no Estado, e viés para ocupação do território, desde meados dos anos oitocentos, está se deu sob variadas conjunturas históricas e, no que compete a parcela aqui abordada, ocupada a partir de 1900, veremos que ocorreu através de uma articulação econômica e social singular no país.

Pirajuí, localizada nessa parcela do Estado de São Paulo que, a partir do começo do século XX, foi denominada como "Oeste Paulista", denominação que, inclusive, exploraremos melhor nos capítulos que seguem, traz em sua história

---

<sup>1</sup> As diferentes denominações e apreensões geográficas e históricas sobre a parcela do território em questão nos levaram a dedicar um tópico específico da dissertação à definição da área em que se insere a Zona Noroeste Paulista, que trataremos como Oeste Paulista. No entanto, em uma definição breve, segundo Pupim (2008, p.14), trata-se da porção do Estado de São Paulo praticamente despovoada até os anos de 1900, distinta da região onde se inicia a "marcha do café" (a região central do estado, situada na Depressão Periférica) e associada ao avanço da "frente pioneira" (conceito utilizado por Pierre Monbeig [1984] para descrever o processo empreendedor sobre o território) no Planalto Ocidental.

aspectos fundamentais sobre o surgimento de cidades nessa região. Portanto, estudá-la nos ajudará a compreender as motivações políticas, econômicas e sociais responsáveis pela urbanização paulista, nessa parcela do estado, durante o auge da produção cafeeira.

**Interessa-nos, por conseguinte, como objetivo geral deste trabalho, descrever e analisar a formação desse município e, desse modo, determinar quais fatores motivaram a implantação da linha tronco da Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil - CEFNOB<sup>2</sup> a certa distância do já estabelecido povoado que viria a se tornar sede municipal de Pirajuí, sendo que a ferrovia percorria uma região do estado praticamente sem ocupação, e quais eventos fizeram esta cidade prosperar, de tal maneira que, foi capaz de motivar a criação de ramal conectando-a à linha tronco anos mais tarde.**

O recorte temporal, dessa forma, situa-se entre os anos de 1900 a 1930. Abrange, assim, sua fundação como povoado em 1904, suas primeiras relações com a CEFNOB com a construção da estação Lauro Müller em 1906 e Toledo Piza em 1908, ambas em meio a fazendas de café já estabelecidas, a elevação a categoria de município em 1915 e, por fim, a conexão à linha troco através de ramal em 1925. Portanto, buscamos ampliar o conhecimento a respeito das formações urbanas do Oeste Paulista, além de levantar e contribuir com o estudo da relação entre cidade e ferrovia, particularmente junto aquelas localizadas, ou sob influência da antiga CEFNOB.

Para a construção do cenário de Pirajuí entre os anos de 1900 a 1930, embasamos os estudos principalmente em pesquisa documental de fontes primárias. Na busca pelas informações que constituem a história urbana da cidade, nos defrontamos com os arquivos da Câmara Municipal, Prefeitura Municipal, cartório municipal (figura 1), do Parque Clube de Pirajuí, da Paróquia de Pirajuí, das escolas municipais e estaduais da cidade e o acervo pessoal de alguns moradores locais, frequentamos o Museu Ferroviário Regional de Bauru (figura 2), o Museu Histórico da Cidade de Bauru e o Núcleo de Pesquisa Histórica da Universidade Sagrado Coração (NUPHIS-USC) (figura 3). Além disso, foi consultado o acervo do Instituto Geográfico e Cartográfico do Estado de São Paulo, sobretudo, a coleção de imagens das cidades

---

<sup>2</sup> Recebe essa denominação até 1917, passando a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil – EFNOB após isso e, por fim, somente Noroeste do Brasil – NOB, a partir da década de 1940.

paulistas; as cartas Gerais Paulistas, produzidas no recorte temporal mencionado, presentes no acervo do Arquivo Público do Estado de São Paulo; e documentos primários dos levantamentos realizados pela Comissão Geográfica e Geológica do Estado de São Paulo sobre o reconhecimento dos rios Tietê, Feio, Peixe e Paranapanema, presentes no Museu Geológico do Estado de São Paulo.

Figura 1 - Acervo de Mapas do Cartório Municipal de Pirajuí



Fonte: Elaborado pela autora (2017).

Figura 2 - Acervo do Museu Ferroviário Regional de Bauru



Fonte: Elaborado pela autora (2017).

Figura 3 - Acervo de Jornais do NUPHIS-USC



Fonte: Elaborado pela autora (2017).

Ao todo, somamos mais de duas mil imagens digitais de documentação: jornais, leis, atas de câmaras, decretos, relatórios, fotos antigas, mapas e projetos de ramal.



Todo esse material foi importante para delinear as conjunturas históricas e entender todo o processo de formação urbana do município em questão. O caminho foi penoso, ainda que se mostrasse gratificante e motivador.

Além disso, não podemos ignorar que, na historiografia, há importantes contribuições ao estudo da história da urbanização do oeste paulista, embora sejam poucas as obras dedicadas a pesquisa desse tema a partir de uma única cidade pertencente a essa região. O que encontramos, em maioria, são análises de forma ampla do processo de ocupação de toda essa parcela do estado. Desse modo, as referências mais importantes sobre o tema aqui proposto aparecem em obras gerais sobre a urbanização dessa região, pautadas no desenvolvimento da produção cafeeira e na implantação das linhas férreas.

A respeito das ferrovias paulistas, veremos que, via de regra, os autores que se ocuparam por este tema, o vincularam a expansão da produção cafeeira. Assim, é notório que, em São Paulo, ambos estavam intimamente vinculados, e os trabalhos analisados nos forneceram ricas e variadas perspectivas sobre a ocupação do território através desses dois agentes.

Na década de 1930, Sérgio Milliet em sua obra *Roteiro do café e outros ensaios*<sup>3</sup>, nos aponta, através de um trabalho estatístico detalhado, uma clara visão do desenvolvimento cronológico da cultura do café no Estado, estabelecida por meio da análise comparativa entre as diversas zonas de produção, essas delineadas pelas vias férreas de penetração<sup>4</sup>, com especial atenção ao fenômeno econômico-demográfico do café.

A mesma relação entre café e ferrovia é novamente percebida no trabalho de Pierre Monbeig, *Pioneiros e fazendeiros de São Paulo*<sup>5</sup>, no entanto, sob uma nova perspectiva. Com a primeira edição publicada em 1952, Monbeig já foi capaz de se deparar com os problemas que as ferrovias mais antigas do Estado começavam a enfrentar para se manterem rentáveis. A implantação irregular das mesmas, guiada pelo interesse de fazendeiros, comerciantes e dos governantes do estado, as tornaram demasiado onerosas ante a queda de produtividade dos solos já empobrecidos pela monocultura do café.

---

<sup>3</sup> MILLIET, S. **Roteiro do café e outros ensaios**. 4.ed. São Paulo: Hucitec, INL, 1982.

<sup>4</sup> Ver mapa da página 20

<sup>5</sup> MONBEIG, P. **Pioneiros e fazendeiros de São Paulo**. São Paulo: Hucitec, Polis, 1984.

Ainda, dentro desse grupo de autores que abordam a evolução do café e das ferrovias no Estado, não podemos deixar de citar Odilon Nogueira de Matos e sua obra *Café e ferrovias*<sup>6</sup>, publicada na década de 1970, cujo conteúdo demonstra que tal processo dependeu, fundamentalmente, de recursos estatais e do capital da elite cafeeira. Demonstra, também, de que forma o Estado imperial e, especialmente, o provincial, foram crescentemente influenciados e compostos por elementos dessa mesma elite, de maneira que não se constituía em algo distinto, e sim, numa organização que representava os interesses desses homens.

Por fim, na década de 1980, Flávio Azevedo Saes publicou três trabalhos cuja contribuição para esta pesquisa foi imprescindível. O primeiro, denominado *As ferrovias de São Paulo*<sup>7</sup>, que aborda a ascensão e declínio de três ferrovias paulistas: a Companhia Paulista, a Companhia Mojiana e a Estrada de Ferro Sorocabana que antecederam, cronologicamente, a construção da CEFNOB. Sendo fundamentais para compreensão do processo de crescimento da rede ferroviária no estado, principalmente no que se refere à Companhia Paulista e A Sorocabana, que incidem no ponto inicial da linha férrea que mais influência nosso objeto de pesquisa. Já os outros dois trabalhos, denominados *Créditos e Bancos no desenvolvimento da economia paulista (1850 – 1930)*<sup>8</sup> e *A grande empresa de serviços públicos na economia cafeeira (1850 – 1930)*<sup>9</sup>, nos oferecem um rico estudo sobre a história econômica do estado e como se deu a formação do grande capital paulista, além de apontar a articulação financeira que viabilizou todo o processo de exploração do território paulista entre os anos de 1850 e 1930.

No campo da revisão bibliográfica com estudos mais aprofundados, a presente pesquisa debruçou-se no trabalho de fôlego realizado por Nilson Ghirardello, denominado *A beira da linha*<sup>10</sup>, que transcreve a história da ferrovia Noroeste do Brasil, e as formações urbanas que se originaram a partir de suas estações, em sua parcela paulista. Por tratar-se de uma ferrovia que antecedeu a produção cafeeira na

---

<sup>6</sup> MATOS, Odilon Nogueira de. **Café e Ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira**. São Paulo: Pontes, 1990.

<sup>7</sup> SAES, Flávio Azevedo Marques de. **As Ferrovias de São Paulo, 1870-1940: expansão e declínio do transporte ferroviário em São Paulo**. São Paulo: HUCITEC/INL, 1981

<sup>8</sup> SAES, Flávio Azevedo M. **Créditos e bancos no desenvolvimento da economia paulista**. HUCITEC: São Paulo. 1986.

<sup>9</sup> SAES, Flávio Azevedo M. **A Grande Empresas de Serviços Públicos Cafeeira**. HUCITEC: São Paulo. 1986.

<sup>10</sup> GHIRARDELLO, Nilson. **À Beira da Linha: formações urbanas da Noroeste Paulista**. São Paulo: Editora UNESP, 2002.

região em que foi implantada, suas primeiras estações situavam-se, muitas vezes, em meio as matas do então Oeste ainda não explorado.

É a esse último trabalho, em específico, que esta pesquisa fará sua maior contribuição. A cidade de Pirajuí, não foi analisada por Ghirardello pois, como vimos, já existia na época do início da construção da CEFNOB, e, portanto, não teve sua formação vinculada a uma estação ferroviária, apesar de ser nítida a intimidade da história do crescimento do município com a linha férrea. **Esclarecer porque os trilhos não passaram pela cidade num primeiro momento e como se deu o crescimento e as transformações, tanto da cidade em questão, quanto do traçado da Noroeste na área, nos pareceu necessário para tornar o entendimento da urbanização dessa parcela do estado mais completo.**

Ainda a respeito da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, teremos desde produções como a de Corrêa das Neves, publicado na década de 1950 e que nos conta a *História da EFNOB*<sup>11</sup>, num trabalho que serviu de base a todas as pesquisas posteriores realizadas sobre a linha, como as mais recentes de Paulo Queiroz, denominadas *As curvas do trem e os meandros do poder*<sup>12</sup> que dedica-se ao “nascimento” da EFNOB e analisa seus primeiros anos, num recorte temporal posicionado entre os anos de 1904 a 1908, para sermos mais precisos, e a obra *Uma ferrovia entre dois mundos*<sup>13</sup>, que traz uma continuidade da primeira, averiguando o funcionamento da linha durante a primeira metade do século XX.

Contudo, fomos menos felizes ao levantar a bibliografia sobre o município de Pirajuí. Há apenas um trabalho dedicado à cidade, realizado na década de 1970, com o título *A Evolução Urbana da Cidade Pirajuí: Geografia Retrospectiva*<sup>14</sup>, que se trata de monografia apresentada para obtenção de título de bacharel em Geografia à Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras do Sagrado Coração por Sandra Maria Ricci Genovez. Contudo, esse trabalho foi um excelente referencial para a localização de fontes primárias, principalmente no que diz respeito à evolução econômica do município.

---

<sup>11</sup> NEVES, Correia das. **História da EFNOB**. Bauru, Tipografias e Livrarias Brasil, 1958.

<sup>12</sup> QUEIROZ, Paulo R. Cimó. **As Curvas do Trem e os Meandros do Poder: o nascimento da estrada de ferro Noroeste do Brasil (1904-1908)**. Campo Grande, MS: Editora UFMS, 1997.

<sup>13</sup> QUEIROZ, Paulo R. Cimó. **Uma Ferrovia entre dois Mundos: A E.F. Noroeste do Brasil na Primeira metade do século 20**. Bauru, SP: EDUSC; Campo Grande, MS: Ed. UFMS, 2004.

<sup>14</sup> GENOVEZ, Sandra Maria Ricci. **A Evolução Urbana da Cidade Pirajuí: Geografia Retrospectiva**. Monografia apresentada para obtenção de título de bacharel em Geografia a Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras do Sagrado Coração – Bauru. 1972.

Ademais, o Livro *Zona Noroeste*<sup>15</sup>, organizado por Affonso Martinez de Ercilla e Brenno Pinheiro, e publicado em 1928, aborda informações sobre a produção agrícola, além de dados históricos e iconográficos sobre as cidades da região. Apesar de apresentar um aspecto de propaganda a respeito da Zona em questão, traz dados como número de habitantes, de estabelecimentos culturais e industriais, relação de profissionais autônomos em diversos setores, além de mapas e o histórico geral da Zona. Sendo, por tanto, um excelente referencial socioeconômico para constituição do início do desenvolvimento da cidade de Pirajuí.

Assim, quanto a estrutura formal dessa dissertação, no primeiro capítulo conjugamos o processo de transformação da paisagem paulista, fomentada pelo avanço das plantações de café e das ferrovias, através de uma breve história da ocupação do território em questão, com maior atenção para a parcela que se insere a cidade de Pirajuí. Desse modo, exploramos a bibliografia que o tema possui, com os autores já citados e, com isso, buscamos fornecer um panorama da história desse processo de urbanização e dos eventos que motivaram e influenciaram tais transformações.

O segundo capítulo é dedicado a análise da grande protagonista de todo esse processo mencionado acima, a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, desde os recursos e critérios utilizados para a determinação de seu traçado até o momento em que suas linhas são encampadas pela União. Para tanto, foram consultados, além de bibliografia correlata, os relatórios e mapas presentes no museu ferroviário de Bauru.

O capítulo três, por sua vez, traz uma abordagem completa do objeto aqui analisado, o município de Pirajuí-SP. Contará por meio da leitura de jornais presentes no Núcleo de Pesquisa Histórica da Universidade do Sagrado Coração (USC-BAURU), bem como dos acervos municipais e, também, de particulares, além de bibliografias e trabalhos de outros pesquisadores, a história de fundação e desenvolvimento desse município que alocou-se e cresceu de forma peculiar, ao largo da linha férrea e que, por eventos que aqui explanamos, foi capaz de influenciar a criação do “Ramal Pirajuhy” junto a linha tronco da então EFNOB.

---

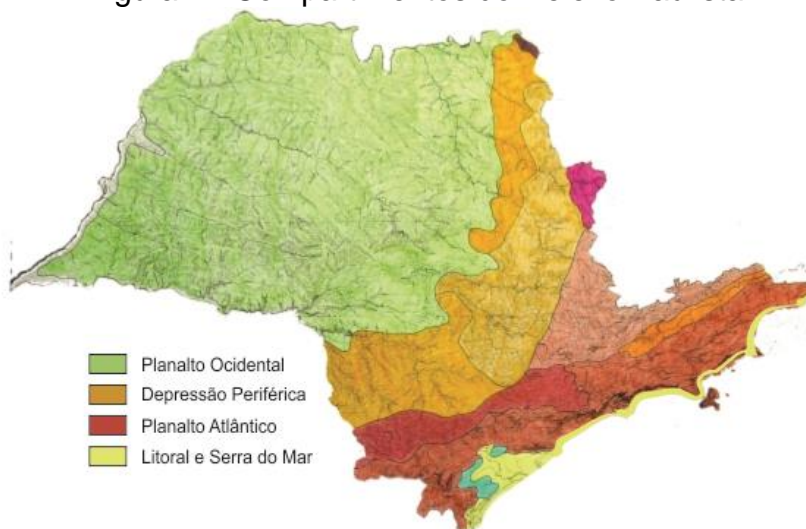
<sup>15</sup> ERCILLA, A. M. De; PINHEIRO, Brenno. **O Estado de São Paulo. Zona Noroeste - 1928**. Traduções de Otto Heukrodt, do inglês; Lauro Montanari, do italiano; Luiz Royo, do espanhol. Legendas do Dr. A. M. de Ercilla. Direção técnica de P. Nuñez Arca. Editores: Propaganda Pan-Americana, São Paulo, 1928, p. 253.

## 1. O OESTE PAULISTA

Como já mencionamos, há a necessidade de descrição geográfica e histórica sobre o que o presente trabalho compreende como Oeste Paulista, pois, a área supracitada, como sabemos, não corresponde rigorosamente ao Oeste geográfico do Estado, sendo, portanto, demarcado por uma conjuntura histórica no recorte temporal aqui analisado.

Pierre Monbeig (1984, p. 46), observando a geomorfologia do Estado, setorizou o território paulista em quatro principais regiões fisiográficas: o Litoral e Serra do Mar, o Planalto Atlântico, a Depressão Periférica e o Planalto Ocidental (figura 4). Sendo assim, grosso modo, poderíamos dizer que o Oeste Paulista corresponde ao Planalto Ocidental. No entanto, veremos que as denominações utilizadas por historiadores, em determinados momentos, indicam outras circunscrições geográficas ao mesmo termo. Isso ocorre quando, por exemplo, ao início do processo de penetração no território para novas zonas de produção cafeeira, ainda por volta de 1870, as regiões de Campinas, Piracicaba e Rio Claro, pertencentes a Depressão Periférica, eram então denominadas como Oeste.

Figura 4 - Compartimentos do Relevo Paulista



Fonte: IBGE (2000). Adaptado pelos autores (2017).

A exemplo dessas variações, podemos citar Deffontaines (1936), que nos sugere uma outra divisão, esta do ponto de vista histórico: as novas regiões a oeste e as antigas regiões a leste. Para uma compreensão de forma sucinta do que esses

dois termos representam, podemos dizer que as regiões antigas se localizam a leste e sul de Campinas, onde as lavouras ainda se caracterizavam pela mão de obra escrava. Já as novas regiões foram caracterizadas pelas paisagens monótonas, inundadas por plantações de café, dispostas em “ruas” adaptadas ao relevo e com povoamento caracterizado pelo trabalho livre de imigrantes.

Sabendo disso, podemos compreender o Oeste Paulista referenciado nesse trabalho como a região caracterizada pela produção cafeeira com início a partir do século XX. Entretanto, é, sem dúvida, imensa essa região convencionalmente demarcada como Oeste Paulista e que, de certa forma, seremos adeptos nesse trabalho. Portanto, nos parece pertinente citar a advertência que Monbeig (1984, p. 198–199) faz referente a tal síntese das unidades territoriais: “*não é possível considerar igualmente jovens os arredores de Ribeirão Preto, os de Marília e as derrubadas de Andradina*”. São, em suma, várias as conjunturas históricas que se inserem nessa parcela do território paulista e a assimilação dessas nuances é imprescindível para analisar e, sobretudo, compreender o processo de urbanização do oeste paulista, objetivo geral deste trabalho.

Sendo assim, para que se dissipem quaisquer dúvidas a respeito dos termos que ora empregaremos no decorrer deste trabalho, passemos a analisar a figura 5, que revela uma terceira maneira de dividir o estado de São Paulo. Milliet (1982, p.24) setoriza o estado segundo as zonas de concessão para ferrovias. Portanto, o Oeste Paulista se dividirá entre as Zonas Araraquarense, Noroeste, Alta Sorocabana e, também, a Alta Paulista.

Figura 5 - Divisão do território paulista proposta por Milliet (São Paulo, 1982)



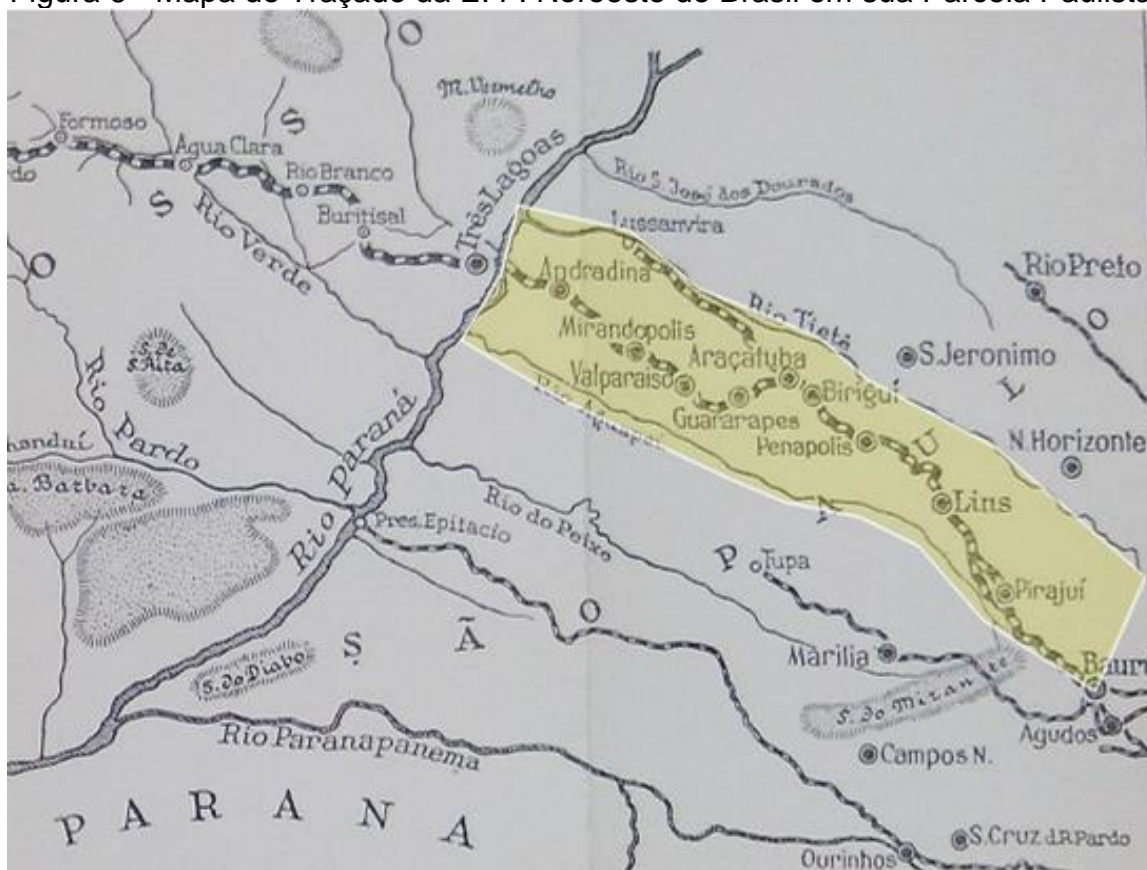
Fonte: Milliet, 1982, p. 24. Adaptado pelos autores (2017).

Como vimos, é na Zona Noroeste que se insere o objeto de pesquisa deste trabalho, cujo fora dedicado dois anos de estudo para o desenvolver. Sendo assim, é ao entendimento das conjunturas históricas do desenvolvimento dessa parcela do estado que este trabalho dará maior contribuição. O crescimento da cidade de Pirajuí esteve intimamente ligado a ferrovia Noroeste do Brasil e, em raro acontecimento nessa linha, a cidade também foi influenciadora de alterações em seu traçado. Destarte, nos debruçamos sobre o Oeste Paulista do início do século XX, em sua parcela então denominada Zona Noroeste Paulista.

### 1.1 Breve História da Ocupação do Oeste Paulista

O Oeste Paulista, como já foi enfatizado, permanece à parte da efetiva exploração econômica até que se concretize sua integração que, como marco inicial, tem a construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, responsável pela ocupação da parcela de terra do Estado que estende entre os rios Tietê e Feio ou Aguapei (figura 6).

Figura 6 - Mapa do Traçado da E. F. Noroeste do Brasil em sua Parcela Paulista

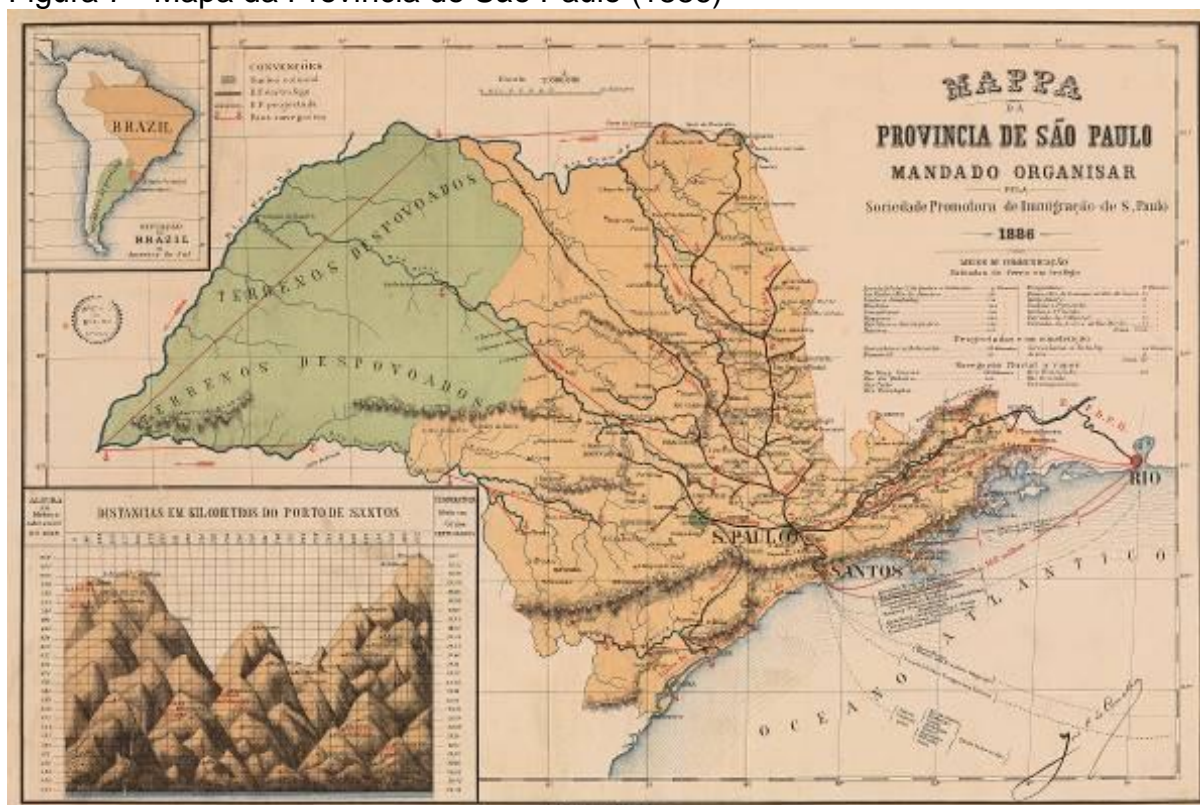


Fonte: Azevedo, 1950, p. 72. Adaptado pelos autores (2017).



Essa área, especialmente a parcela paulista que se refere este trabalho, até esse momento, é denominada com termos que remetem a total falta de povoamento “civilizado” pelas cartas da Província de São Paulo (figura 7).

Figura 7 - Mapa da Província de São Paulo (1886)



Fonte: Acervo do Arquivo Público do Estado de São Paulo

Entretanto, faz-se necessário esclarecer que o território em questão, apesar de ainda não explorado efetivamente pelo homem branco, não era de todo desconhecido. Monbeig (1984) nos lembra que outras incursões já haviam ocorrido, porém, todas sem muita duração.

Os planaltos ocidentais de São Paulo e os do norte do Paraná esperam até o último quartem do século XIX, para se tornarem zonas pioneiras. Entretanto, já tinham sido atravessadas pelos portugueses, no curso do período colonial. Provindo do Paraguai, pelo vale do Paraná, os jesuítas haviam subido os rios Ivaí e Paranapanema, estabelecendo pontos de povoamento. Mas, caçando índios, os paulistas tinham destruído as missões, não deixando mais que ruínas (MONBEIG, 1984, p. 93).

Além disso, em experiência com cunho estratégico, houve nessa região do Estado de São Paulo duas colônias militares, Avanhandava e Itapura, a primeira



instaurada pelo Decreto nº. 2.126, de 23 de março de 1858, e a segunda em junho do mesmo ano, criadas com o intuito de serem um apoio militar e logístico em um possível e, posteriormente confirmado, conflito com o Paraguai. Seriam, sobretudo, sentinelas avançadas em zonas que poderiam ser invadidas facilmente por estrangeiros, através do Rio Paraná e seu afluente Tietê (GHIRARDELLO, 2002, p. 74).

No entanto, de acordo com Ghirardello (2002), a dificuldade de acesso, apenas fluvial, o isolamento e o fim da prenunciada guerra com o Paraguai, fizeram que fossem abandonadas à própria sorte, sem qualquer atuação militar relevante.

Ademais, Monbeig (1984), sinaliza para ocupações rarefeitas na região em questão, “não econômicas”, mas de subsistência, feita pelos mineiros no século XIX que, contudo, não representavam aglomerados relevantes.

### **1.1.1 O Café e as Ferrovias**

Foi, portanto, a produção cafeeira, com o advento da ferrovia, a primeira motivação plenamente eficiente a dar início à ocupação econômica plena e transformação da paisagem daquela que seria denominada Zona Noroeste paulista (figura 3). O café, introduzido no Brasil em 1727, só assume importância comercial no final desse século. A partir do Vale do Paraíba, vindo da região de Vassouras (RJ), o café penetra na província de São Paulo no início do século XIX, onde obteve seu maior destaque durante o auge de sua produção, entre meados dos séculos XIX e XX. Os levantamentos realizados por Taunay (1945) apontam que, já na década de 1820, o café representava cerca de 20% de nossas exportações, atingindo 40% entre as décadas de 1830 e 1840, superando o açúcar. Essa anteposição é mantida até a década de 1950.

A crise de 1929 e a revolução de 1930 assinalam, entretanto, a ruptura desse domínio porque, segundo Szmrecsanyi (1984, p. 192), de um lado, dada a queda violenta dos preços internacionais, a cafeicultura deixa de ser o campo mais lucrativo para investimento de capital, de outro lado, porque os cafeicultores perdem a hegemonia política que exerciam em termos nacionais, substituindo-se o Estado oligárquico da República Velha por Estado de compromisso entre vários setores burgueses.

Assim, cronologicamente, os cafeicultores de São Paulo, depois dos senhores de engenho e dos grandes mineradores, foram a última grande aristocracia do país, tornando-se a elite social e política brasileira do período.

O grande papel que São Paulo foi conquistando no cenário político do Brasil, até chegar à sua liderança efetiva, se fez à custa do café; e na vanguarda deste movimento de ascensão, e impulsionando-o, marcham os fazendeiros e seus interesses. Quase todos os maiores fatos econômicos, sociais e políticos do Brasil, desde meados do século passado até o terceiro decênio do atual, se desenrolam em função da lavoura cafeeira: foi assim com o deslocamento de populações de todas as partes do país, mas em particular do Norte, para o Sul, e São Paulo especialmente; o mesmo com a maciça imigração européia e a abolição da escravidão; a própria Federação e a República mergulham suas raízes profundas neste solo fecundo onde vicejou o último soberano, até data muito recente, do Brasil econômico: o rei café, destronador do açúcar, do ouro e diamantes, do algodão, que lhe tinham ocupado o lugar no passado (PRADO JR, 1949, p. 177).

Todavia, esse impulso colossal, que ampliava a influência dos fazendeiros, estava, porém, cercado pela resolução de alguns problemas vitais: facilidade no escoamento da produção e terras para a abertura de novas plantações.

É nesse momento que as ferrovias se tornam uma segunda protagonista no processo de incursão da exploração econômica do território paulista. Introduzida no Brasil em 1854 com a Companhia de Estrada de Ferro Petrópolis e, vencendo a barreira física da Serra do Mar em 1858, com a Estrada de Ferro Dom Pedro II, que chega a Barra do Piraí e então se divide em direção a capital de São Paulo e a cidade de Juiz de Fora, usando o Vale do Paraíba como caminho natural, as estradas de ferro, sob interferência direta dos cafeicultores, foram fundamentais para viabilizar a marcha do café.

Assim, de acordo com Matos (1990), é entre as décadas de 1880 e 1890 que ocorre o maior desenvolvimento ferroviário no estado de São Paulo, e, não por mera coincidência, é nesse mesmo período que surgem os centros cafeeiros de Araraquara, Descalvado, Jaboticabal, Limeira, Ribeirão Preto e São Carlos.

Coube a fazendeiros, capitalistas e homens públicos de São Paulo levar os trilhos para áreas que, na época, já vinham sendo dominadas pela onda verde dos cafezais. Um exame do rol de participantes, tanto das reuniões de São Paulo como da reunião convocada por Saldanha Marinho em Campinas, mostra-nos a presença, em sua maioria, de fazendeiros do centro-oeste e oeste de São Paulo. Nascia vinculada ao café a primeira estrada tipicamente paulista? (Cia. Paulista de Estradas de Ferro) (MATOS, 1990, p. 77,78).

No entanto, é fundamental esclarecer que, essa parcela do estado, estabelecida na Depressão Periférica, já estava passando por processo de ocupação desde meados do século XIX, antes mesmo da chegada dos cafezais na região. Como consequência ao declínio da produção de pedras e metais preciosos no Estado de Minas Gerais e, buscando novas oportunidades, se dirigem para essa região de São Paulo, muitos mineiros, em um processo migratório que ficou conhecido como frente de expansão.

Vieram quase todos de Minas Gerais, os pioneiros que, a partir de 1850, se chocaram com os índios. Sua província não se restabelecera da crise econômica, acarretada pela decadência da mineração. (MONBEIG, 1984, p.133).

Nesse cenário, segundo Matos (1990), por volta de 1885, a região centro-oriental do estado já estava efetivamente ocupada. E as ferrovias, por sua vez, seguiam ao encontro dessa produção.

O destino das companhias era acompanhar e transportar a produção cafeeira, seja por sua linha-tronco, seja pelos seus inúmeros ramais, porém dentro de suas respectivas zonas, conforme definia os termos de privilégio de zonas no contrato entre as ferrovias e o Governo (GHIRARDELLO, 2010, p. 46).

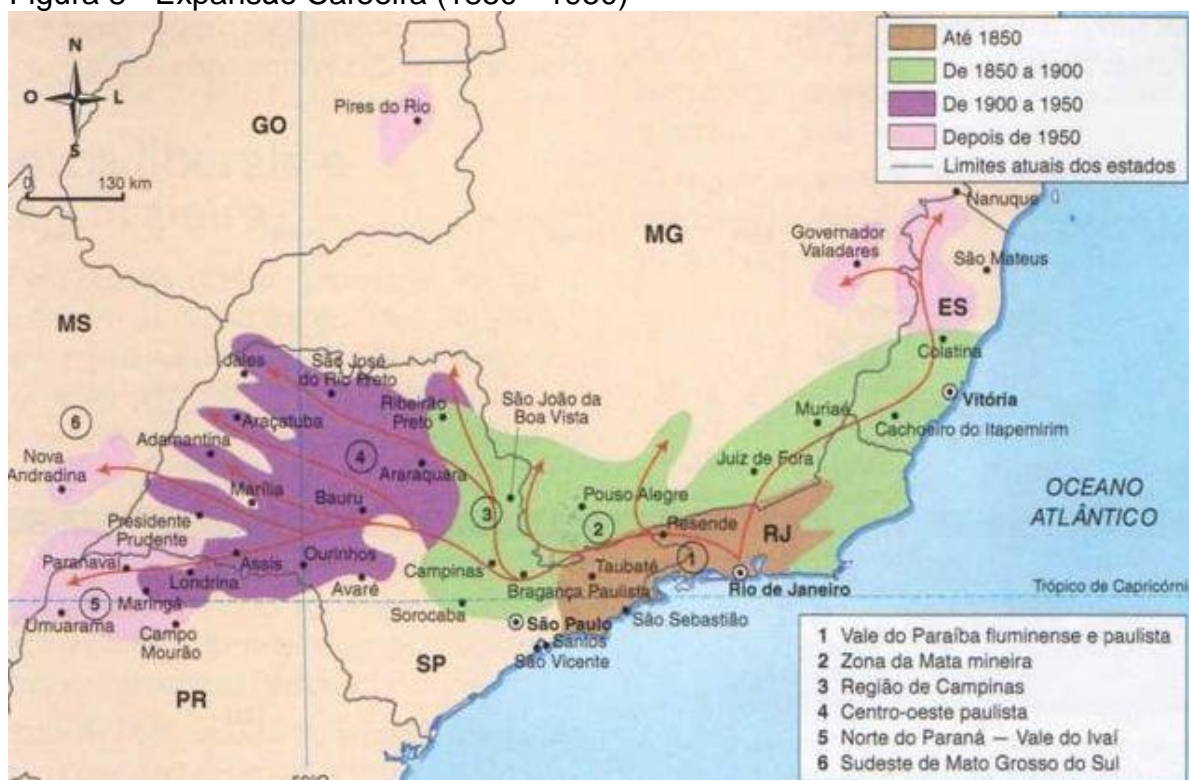
Dessa forma, a medida que avançava a marcha do café rumo ao oeste do Estado, os patrimônios religiosos eram formados através da doação de terras de algum, ou um, grupo de fazendeiros para a Igreja Católica, onde se criava uma paróquia e os primeiros traçados do que, possivelmente, viria adiante se tornar uma cidade. Essa questão da urbanização do Oeste Paulista, no entanto, será abordada com maior atenção adiante.

Em suma, segundo Ghirardello (2010), coube a expansão cafeeira a responsabilidade pela ocupação de mais de dois terços do território paulista, fato que só foi possível graças a ferrovia. A expansão das linhas férreas é assim entendida, como uma das principais causas do deslocamento das pessoas para o Oeste Paulista: seja para trabalhar na expansão da linha férrea ou porque direcionou o loteamento de terras criando-se frentes para o trabalho agrícola.

Recapitulando, conforme o que já vimos e orientados pela figura 8, entendemos que a produção cafeeira tem seu início na região do Vale do Paraíba fluminense e

paulista, onde é próspera até a década de 1850, a partir daí, por conta, principalmente, da dependência da mão de obra escrava, entra em declínio. No que compete à expansão das lavouras no estado de São Paulo, veremos que, em seguida, com o advento da ferrovia, essa se concentra com maior expressividade e pujança na Depressão Periférica, entre as décadas de 1850 a 1900. Por fim, atinge os planaltos ocidentais, onde se localiza nosso objeto de estudo e que tem sua produção estabelecida entre as décadas de 1900 a 1950, cuja análise nos dedicaremos a partir de agora. No entanto, nos parece necessário esclarecer que esse processo de avanço da produção cafeeira desenvolveu-se sob variadas conjunturas históricas<sup>16</sup>.

Figura 8 - Expansão Cafeeira (1850 - 1950)



Fonte: PEREIRA, D., SANTOS, D., CARVALHO M. de, 1997, p. 152.

Assim, o café produzido no Vale do Paraíba paulista difere-se drasticamente do produzido na região de Campinas seja na qualidade, na produção ou na mão de obra empregada, aspectos que, contudo, não nos cabe aprofundar neste trabalho. O

<sup>16</sup> Para maior compreensão dessas diferenças, recomendamos a leitura de SZMRECSANYI, M. I. de Q. F. Produção, apropriação e organização do espaço na economia cafeeira: contrastes entre o Vale do Paraíba e Oeste Paulista (1800 – 1930). Sinopses 5. São Paulo: FAU-USP, 1984.

mesmo acontece entre esse último e os cafezais da Zona Noroeste Paulista, por exemplo. A articulação, sem precedentes, conjugada pelos produtores estabelecidos na depressão periférica, dá início a um novo cenário no país, pautado em diferentes relações de trabalho e uso da terra, de modo que *“há quase uma ruptura entre a acumulação (de capital) obtida no Vale e aquela que se engendra no Oeste Paulista (região de Campinas), não parecendo ser esta segunda fase um desdobramento espontâneo e contínuo do café fluminense”* (SZMRECSANYI, 1984, p. 202).

A ocupação da Zona Noroeste Paulista, por sua vez, inicia-se a partir da década de 1900, entra em cena como continuidade e ampliação dos domínios da elite consolidada nessa segunda fase.

Quando se pós em movimento o avanço paulista, era ele, ao contrário (das ocupações nas regiões paulistas que o antecedem), muito mais hierarquizado: encabeçava-o uma classe de grandes fazendeiros, que ao mesmo tempo dirigia importantes sociedades bancárias e ferroviárias, bem como detinha postos de administração pública. Emergiram dessa classe personalidades extremamente notáveis, cujo valor individual, entretanto, exprimia, simplesmente, com maior força, as características comuns a todos eles. Sua obra consolidou, por muito tempo, a grande burguesia paulista (MONBEIG, 1984, p.139).

No que se refere as ferrovias paulistas construídas até então, veremos que a estreita ligação entre elas e o café, explica o fato de a maioria terem sido construídas por intermédio do empenho de grupos ligados ao café, com capitais levantados na própria província, a exemplo das estradas de ferro Mogiana, Paulista e Sorocabana, que, segundo Holloway (1984, p. 25), foram financiadas e organizadas pelos cafeicultores paulistas e seus aliados no governo e comércio.

No entanto, a Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, responsável pelo início da exploração da região que, agora, analisaremos, cujas obras inauguram-se apenas em 1905, foi criada, ao contrário das grandes ferrovias paulistas, para ser uma ferrovia de penetração, atravessando terrenos ainda cobertos por mata virgem.

Se compararmos a Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil a outras, construídas em solo paulista, teremos como diferenciais o desconhecimento da zona a ser percorrida, a produção agrícola inexistente e, particularmente, a aportassem em lugares sem nenhuma ocupação urbana. As demais ferrovias paulistas, até então, buscavam áreas de plantio e produção cafeeira, a CEFNOB não (GHIRARDELLO, 2002, p.47).

São várias e complexas as implicações históricas que culminam na construção da CEFNOB, portanto, dedicaremos um capítulo deste trabalho para compreensão das questões que determinaram a implantação dessa ferrovia, cujo traçado está intimamente ligado à história do nosso objeto de pesquisa. Contudo, para que possamos manter a linha de raciocínio aqui apresentada, atemo-nos a expor, por hora, que as discussões para determinação do traçado da linha têm início na década de 1850, e esse foi alterado diversas vezes até que se determinasse que seu ponto inicial seria no estado de São Paulo, na cidade de Bauru, “boca do sertão paulista” e, não por coincidência, ponto de conexão com a Companhia Sorocabana, conectando-a assim, ao litoral.

Havia, de certo, motivações de cunho militar, dado as tensões históricas com Paraguai e, também, de integração territorial com vista as dificuldades de comunicação viária com o então estado do Mato Grosso, entretanto, foi no campo econômico que se deu a principal contribuição da CEFNOB. Como já analisamos, a produção cafeeira foi o centro da economia brasileira desde meados do século XIX até a década de 1930 do século XX. Porém, no início do século XX, os cafezais já ocupavam grande parte da região habitada e “conhecida” do Estado.

A CEFNOB, como ferrovia de penetração, viabilizou o acesso a toda uma região fértil e propícia a expansão da produção cafeeira, que se encontrava, até então, limitada àquela região já conhecida que, apesar de ainda não dar sinais de esgotamento, apresentava um expressivo aumento no custo da terra, devido à infraestrutura já instalada, como as ferrovias e novas cidades. Assim, ocupar novas zonas significava colocar à disposição terras baratas, pois, roubadas dos índios e do Estado. Tanto é assim que grandes cafeicultores<sup>17</sup> das zonas mais antigas investem nas zonas novas, formando outras fazendas e permitindo a continuação da supremacia desse sistema agro-exportador brasileiro por pelo menos mais três décadas.

Visto isso, entendemos que, devido à pressão por novas frentes para a plantação de café, o próprio Governo Provincial passa a ressaltar a necessidade de se “conhecer” o Oeste do Estado, em um sentido mais aprofundado, científico, afim de viabilizar a frente de expansão cafeeira. Prova disso ocorre em 1881, quando o

---

<sup>17</sup> A exemplo dessa afirmação, Pierre Monbeig (1984, p. 139) cita os Almeida Prado, de Itu, e os Toledo Piza, de Capivari, que iniciaram a cafeicultura na região de Jaú. Também é válido lembrar da família Rodrigues Alves e Campos Sales.

então presidente da Província de São Paulo, Laurindo Abelardo de Brito, enfatiza a importância de um levantamento minucioso das terras paulistas:

“É indispensável possuir estudos que autorizem um plano geral de viação férrea e sirvam para garantir o capital, que procura emprego, como para evitar o conflito das companhias, por falta de zonas delimitadas e plano preconcebido de prolongamento e ramais. Não existe ao menos uma carta itinerária da Província, e os mapas geográficos são notáveis pelas lacunas e perigosos pelas inexatidões” (BRITO, 1881, p. 138).

De modo que nem mesmo os rios eram plenamente conhecidos e mapeados, tornava-se inviável qualquer projeção mais detalhada com intenção de se estabelecer um plano viário que pudesse escoar a produção na área.

Resultado dessa necessidade de se “conhecer” o Oeste Paulista é a criação da Comissão Geográfica e Geológica de São Paulo – CGGSP, que realiza diversos trabalhos de cunho científico no Estado de São Paulo entre o final e início dos séculos XIX e XX, sempre orientados pelos interesses do governo e que foram fundamentais para o planejamento territorial do Estado. Por tanto, analisaremos adiante sua contribuição para que se constituísse a ocupação do Oeste Paulista.

### **1.1.2 A Questão da Posse das Terras no Oeste Paulista**

Outra preocupação do Governo Provincial em relação ao Oeste Paulista era a questão relativa as terras que, além do problema de integração com a inexistência de vias de comunicação, sofria com a questão da posse visto a crescente valorização do solo em uma economia agrária no auge de sua expansão, atraindo assim a atenção de grileiros.

De acordo com Monbeig (1984, p. 143), grileiro ou grilo é um falsificador de títulos de propriedade. Fato extremamente importante numa região pioneira, onde era muito difícil encontrar o primeiro ocupante, saber se esse ocupante adquiriu regularmente um título de propriedade, num país em que a terra se valorizava subitamente e em que um domínio cobria milhares, às vezes dezenas de milhares de alqueires.

Surgiu o problema da propriedade, em todos os países pioneiros. Não foi difícil resolve-lo, onde a topografia plana e a vegetação de

pradarias facilitava a aplicação de uma legislação rigorosa, apoiada numa magistratura e numa política soberanas. Outras dificuldades apresentava esse problema, numa região coberta de matas e de penetração difícil e na qual nem os costumes políticos, nem a moral individual, sempre se inspiravam em considerações desinteressadas (MONBEIG, 1984, p. 143).

A “Lei de Terras” de setembro de 1850, foi oficialmente o primeiro instrumento normativo, no Império, relativo à tentativa de resolver os problemas relacionados com a posse da terra no Brasil. Seu objetivo, segundo o caput da própria lei, era dispor sobre as terras devolutas no Império, e acerca das que eram possuídas por título de sesmaria<sup>18</sup> sem preenchimento das condições legais, bem como por simples título de posse mansa e pacífica e determinava que, medidas e demarcadas as primeiras, seriam elas cedidas a título oneroso, assim para empresas particulares, como para o estabelecimento de colônias de nacionais e de estrangeiros, autorizado o Governo a promover a colonização estrangeira na forma que se declara.

Segundo o decreto Nº 1.318, de janeiro de 1854, que regulamenta a Lei, nela revalidavam-se as sesmarias concedidas até 1822 e ratificava-se, dentro de certas condições, todas as formas de aquisição de terras anteriores à promulgação da lei. Todas as demais terras, à exceção das que se encontravam aplicadas em algum uso público, eram consideradas devolutas, sendo o governo imperial, a partir de então, seu proprietário e detentor do direito de sua venda.

Entretanto, de acordo com Carvalho (1981) a política de terras do Império muito pouco saiu da ordem legislativa, não havendo ações efetivamente significativas no sentido de estruturação para demarcação das terras devolutas por parte do governo, visto que sistematicamente foi sabotada e bloqueada ao nível da implementação. Uma das justificativas utilizadas pelo autor para isso ter ocorrido é a de que a Lei foi elaborada e implantada por uma elite que possuía íntimo vínculo e interesse de ocupação da terra, composta por fazendeiros, sesmeiros e grandes posseiros, tradicionalmente identificados como senhores e possuidores de extensas áreas.

Desse modo, o que se entende, é que o seu objetivo não era regularizar a questão da propriedade fundiária, mas dificultar o acesso fácil à terra a quem não pertencesse a esse grupo, mediante a extinção do tráfico negreiro, ocorrido, não por mera coincidência, também em setembro de 1850. Assim...

---

<sup>18</sup> Terra outorgada pelo governo português, depois pelo governo imperial (MONBEIG, 1984, p. 144).



“(...) o acesso à propriedade da terra estaria restrito a uma classe bem definida (fazendeiros e comerciantes), assim, estava assegurada a oferta compulsória de mão-de-obra, interesse maior dessa classe. Nesse sentido, o Estado estava a serviço, como não poderia deixar de ser, da classe dominante (COSTA, 2003, p. 46).

Dessa forma, o que ela estabelece e não consegue, definitivamente, concretizar no espaço de tempo entre sua promulgação e o fim do Regime Imperial é uma nova concepção sobre a terra, seu uso e sobre a sua propriedade. Contudo, na Província de São Paulo, a partir de 1870, quando a produção de café ganha proporções maiores, a elite de cafeicultores passa a assumir outras posições em relação a sua execução, indicando mudanças que deveriam ser feitas e propondo novas legislações.

De acordo com Monbeig (1984, p. 144) textos administrativos, publicados em 1895 e 1898, permitiam a legitimação de ocupações bem posteriores àquelas regulamentadas em 1854. O decreto Nº 734, baixado pelo governo de São Paulo em 5 de janeiro de 1900, considerou legítima a posse de quem pudesse prová-la com título legal, anterior a 2 de agosto de 1878. No caso de haver começo de exploração econômica do solo e construção de imóvel, determinava a lei de 1900 que se pudesse regularizar os direitos do ocupante, se ele tivesse chegado a sua terra entre 1878 e 1895.

Tal solução, porém, só concorria para que o problema se multiplicasse. As medidas legais de 1895 e 1900, exigindo a apresentação de documentos antigos, insinuava a possibilidade de que fossem forjados. Pierre Monbeig (1984, p.145) ressalta que, quanto ao Oeste ainda não explorado, essa prática era ainda mais viável pois, “*não é muito fácil dar com os pontos de partida para balizar o perímetro de uma propriedade que ainda estivesse recoberta pelas matas*”. Faltava aparatos técnicos para ser efetiva a fiscalização da posse da terra, principalmente na área “desconhecida” do estado onde “ignorava-se até o traçado dos grandes rios, pois foi preciso esperar a expedição de 1905, pela Comissão Geográfica, para saber que o rio do Peixe era independente do rio Feio-Aguapei (MONBEIG, 1984, p. 145).

Portanto, passa a imperar na parcela paulista ocupada a partir de 1900, desde o início de sua abertura à exploração econômica, uma nova relação com a posse da terra. Instaurou-se, através dela, um grande negócio: a formação de fazendas.

A grande produção de fazendas de café (e aqui podemos falar de uma

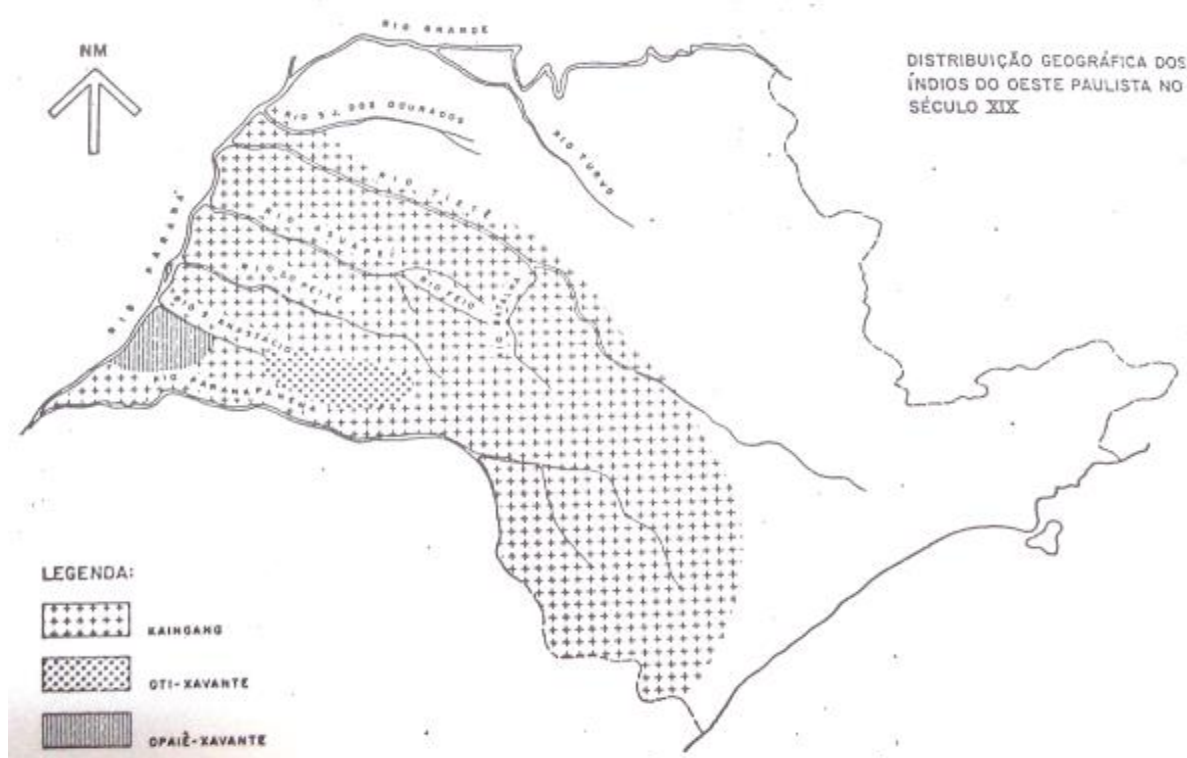
indústria de produção de fazendas com base na grilagem), com rápida ocupação de terras ainda não incorporadas à economia, levou à grande elevação no preço das terras já no início do século XX. A terra alcança alto preço, assumindo plenamente a equivalência de capital, sob a forma de renda territorial capitalizada (COSTA, 2003, p. 48).

Em suma, o ano de 1900, mais ou menos em todo o conjunto dos planaltos ocidentais, foi um período dos mais propícios aos especuladores. Da especulação participavam os fazendeiros, seja como compradores dos grilos, seja vendendo suas próprias terras (MONBEIG, 1984, p. 146).

### 1.1.3 Kaingangs

Outra característica dos Planaltos Ocidentais Paulista, nesse momento, que não pode deixar de ser mencionada nessa contextualização, refere-se aos ocupantes legítimos dessa região, os indígenas, em sua maioria de etnia Kaingang (figura 9) que constituíam, segundo Schaden (1954, p. 9), os contingentes setentrionais de numerosa tribo, cujo habitat abrangia a parte ocidental de São Paulo, do Paraná, de Santa Catarina, do Rio Grande do Sul e partes adjacentes da República Argentina.

Figura 9 - Distribuição Geográfica dos índios do Oeste Paulista no Século XIX



Fonte: Lima (1978, p.36)

Os migrantes que começam a se estabelecer no Oeste, ainda nos meados do século XIX, se chocam com esse contingente da sociedade indígena, iniciando os primeiros conflitos pela posse das terras. Os povoadores brancos ainda são predominantemente posseiros, mas os contatos com os índios, embora intermitentes, já prenunciam a organização de uma força repressora, com declarado aval do Estado (LIMA, 1978, p.54).

Esse cenário, composto pela necessidade de criação de vias de comunicação para a abertura de novas frentes de plantação de café, bem como a urgência em se conhecer as terras devolutas do Oeste, visto a crescente valorização da terra, em prejuízo as tribos indígenas, justificaram a criação da comissão Geográfica e Geológica do Estado de São Paulo, que analisaremos a seguir.

## **1.2 A Comissão Geográfica e Geológica do Estado de São Paulo**

Em 7 de abril de 1886, o presidente João Alfredo Corrêa de Oliveira assinou as “Instruções para exploração geográfica e geológica da Província —.Resolução 7-4-4886”, que regulamentava a Lei 9, de 27 de março de 1886; esses dois instrumentos legais deram embasamento para a criação e funcionamento da CGGSP (LUCIO, 2014, p. 15-16).

Com essa instituição, o governo, somado aos grupos de fazendeiros, comerciantes exportadores de café e industriais, buscava atingir seus próprios interesses econômicos na exploração das riquezas naturais e ocupação de “territórios desconhecidos” em São Paulo. (FIGUEIRÔA, 1987, p.21)

Em seus anos iniciais (1886 – 1904), a Comissão Geográfica e Geológica teve como chefe Orville Adalbert Derby, tido como pai da geologia brasileira e que, apesar de norte-americano, dedicou 40 anos de sua vida ao estudo dessa ciência no Brasil. De acordo com Figueirôa (1997, p.57), sua escolha se justifica pela quantidade e qualidade das publicações de suas pesquisas em veículos internacionais, dentre os raros cientistas que produziram sobre Geologia no Brasil ao final do século XIX. Paralelamente, era um dos únicos a possuir a experiência com Comissões ou similares, tendo participado da Comissão Hidráulica Milnor Roberts, que percorreu o Rio São Francisco, além da Comissão Geológica Imperial. Seu perfil, portanto, adequava-se as necessidades da CGGSP.

Nesse primeiro período, a Comissão tinha instruções para a demarcação do território e para conhecimento da natureza geográfica do estado, e ficou marcada por trabalhos na área de Botânica, Meteorologia, Geologia, Geografia e levantamentos topográficos. Esses núcleos levaram à criação do Museu Paulista, Horto Botânico e Serviço Meteorológico do Estado.

Autor do "Esboço para o Plano de exploração geográfica e geológica da província de São Paulo", veremos que sua metodologia se inspirava, explicitamente, nos "Serviços Geográficos e Geológicos Norte-Americanos". Portanto, durante sua atuação, desde a fundação da CGGSP em 1886 até 1905, as pesquisas serão marcadas por um enfoque naturalista. Derby, apoiando-se na vertente alemã da geografia, acabou por descontentar a elite paulista que queria resultados absolutamente práticos e imediatos do levantamento do oeste paulista, não se interessando pela vertente das ciências naturais adotada por ele (MOI, 2005, p. 34-35).

Sendo assim, quando Carlos Botelho, então secretário da agricultura, cita a conveniência de se parar os levantamentos da zona povoada e partir-se para a exploração do sertão, essa redefinição significou a saída de Derby e a reorientação dos trabalhos da CGGSP, que no relatório do ano seguinte (1905), foi citada sob o título de "Comissão Exploradora do Extremo Sertão Paulista" (FIGUEIRÔA, 1987, p. 71 e 72).

A partir de 1905, a Comissão a ser dirigida pelo engenheiro João Pedro Cardoso. Oriundo da Escola Politécnica do Rio de Janeiro e, talvez, mais familiarizado com os problemas vitais da cafeicultura (terras, trabalho e escoamento da produção), o engenheiro João Pedro Cardoso imprimiu um ritmo diferente a CGGSP.

Sendo assim, dá-se início a segunda fase na história da CGGSP, que perdura até sua extinção em 1931, caracterizando-se por expedições de exploração ao sertão, pesquisas de carvão e recursos hidrelétricos. São organizadas, inicialmente, quatro expedições de exploração à região Noroeste do Estado através dos rios Tietê, Feio, Paraná e Peixe, produzindo relatórios que registram as riquezas da região passíveis de exploração, que "coincidentemente", dão-se no mesmo período e na mesma área da exploração realizada pelos engenheiros da Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil para a determinação do trajeto da ferrovia, e depois, expedições ao litoral Norte, litoral Sul e rios Ribeira do Iguape, Juqueriquerê e Grande.

Os últimos anos da instituição, de 1927 à extinção em 1931, foram caracterizados por um grande volume de publicações e a intensa atuação dos Serviços de Exploração do Subsolo.

A Comissão Geográfica e Geológica nos 45 anos de sua existência, (1886-1931) realizou 12 expedições, publicou 33 relatórios, 22 boletins, 70 mapas e cartas, 30 fitas cinematográficas, infelizmente desaparecidas, aproximadamente 1.200 fotografias e farta documentação administrativo-científica. As suas publicações versam, principalmente, sobre assuntos ligados a “ciências puras” como a geografia, a geologia, arqueologia, e em seguida às ciências tidas por “aplicadas” como as áreas de geografia econômica, hidrografia, a climatologia, botânica, a mineralogia e petrografia. (MOI, 2008, s/p.).

No entanto, é válido acrescentar, ainda que brevemente, que as situações enfrentadas pelas equipes das expedições para que esse magistral inventário paulista pudesse ser concluído foram demasiadamente penosas. Veremos, através da análise dos relatórios produzidos, em especial os da região oeste do Estado, que as condições eram mais do que adversas, eram perigosas. Em todos os relatórios existem narrações de situações extremas, seja pelo perigo de morte que representavam os confrontos com os índios, seja pela situação agreste dos locais visitados.

Passemos agora a análise do material produzido no oeste paulista para que possamos verificar sua relação e, sobretudo, sua contribuição para o processo de exploração do oeste paulista.

### **1.2.1 As Expedições pelo Sertão Paulista**

Através do decreto nº. 1278 de 23 de março de 1905, deu-se início ao projeto de maior magnitude realizado pela CGGSP até então. Não apenas pelo porte das expedições, que tiveram início quase simultaneamente, as quais, em ordem cronológica: dos rios Feio ou Aguapeí em 10 de maio de 1905; do rio Paraná em 19 de maio de 1905; do rio do Peixe em 21 de maio de 1905; e expedição do rio Tietê em 24 de maio de 1905, mas, também, pela quantidade de documentos produzidos pelos levantamentos realizados na exploração do “Sertão Desconhecido”.

Havia uma divisão entre o corpo científico e o não científico na CGG. Os expedicionários tinham funções de maior destaque, pois escreviam relatórios e seus saberes eram especializados. Aqueles que estavam

incluídos no grupo dos ofícios não-científicos eram facilmente aliciados e substituíveis, caso fosse necessário. Fato é que esses trabalhadores não eram parte integrante da CGG, somente pertenciam aos trabalhos de campo e a configuração das expedições raramente se repetia. Os expedicionários, profissionais do corpo científico, circulavam entre diversas ciências tais como a Botânica, Topografia, Meteorologia, Zoologia e Etnografia e cada qual formava relatórios individuais dentro da configuração do atlas. Validando o caráter individualista de cada ciência, vemos que muitas vezes repetiam-se dados similares ou contrariamente não havia correspondência entre o material, o que formava lacunas de informações. Os relatórios eram o produto do trabalho de campo coletivamente realizado, no entanto eram escritos individualmente. Como retalhos, cada parte era acrescida de modo a formar um atlas (COCCARO, 2011).

Como resultado desse método de trabalho, de acordo com Figueirôa (1987, p.98), os relatórios do sertão são um verdadeiro e minucioso inventário das áreas percorridas. Encontram-se enfeixadas num mesmo volume, as mais variadas informações, que abrangem das samambaias aos índios, dos minerais as quedas d'água, com especial destaque às últimas. São complementados por plantas dos rios (figura 10) estudados e por farta ilustração fotográfica (figura 11).

Figura 10 - Planta geral do Rio Tietê, 1905, escala 1:500,000



Fonte: Acervo do Museu Geológico do Estado de São Paulo, (1905).



Figura 11 - Demarcação do Km 100, expedição do Rio Feio



Fonte: Acervo do Museu Geológico do Estado de São Paulo (1905).

Quanto a relação com o gentio durante os levantamentos, veremos que, apesar de sempre ser denominado como selvagem, feroz e, até mesmo, sanguinário, pelos relatórios, os kaingangs, eram bravos sim, ao defender seus territórios, porém, durante as explorações, houve somente três encontros frontais com a CGGSP, resultante em perdas materiais muito mais graves para os índios do que para os brancos (LUCIO, 2014, p. 133).

Ademais, na exploração dos rios Feio ou Aguapei, os próprios relatórios evidenciam a intenção usurpadora da exploração, quando, por exemplo, o botânico Gustavo Edwall, após apresentar uma descrição rica e cuidadosa da vegetação da região, conclui o seu relato fazendo algumas indicações para a melhor utilização da terra, que deverá ser tomada aos índios.

As melhores terras em maiores extensões acham-se no primeiro e no último trajeto do picadão, cujas manchas de serrados facilmente podem ser transformadas em invernadas e pastos para animais. As culturas definitivas naturalmente hão de ser constituídas em terra de mato bom e alto, cujas preciosas madeiras contribuem para o aumento de seu valor... o picadão ao curso superior do Rio Feio constituem uma

veia vital desta parte do sertão desconhecido de São Paulo e em breve será um meio poderoso para arrancar dos índios selvagens desta zona estes seus imensos campos de caçada, entregando-os à civilização (CGG, 19010, p.28)

De acordo com Lucio (2014, p. 133), ao passo que as matas eram derrubadas, as aldeias eram destruídas e os filhos das tribos eram afugentados para outras regiões ou aprisionados numa escravidão inominada e sem controle (figura 12).

Figura 12 - Índios Kaingangs transculturados



Fonte: Acervo do Museu Geológico do Estado de São Paulo (1905).

Contudo, como resultado, as expedições renderam as melhores previsões para a “nova área”. Com textos claramente triunfalistas, o sertão, agora “conhecido”, era de fato dotado de solos férteis, clima, relevo e hidrografia favorável ao avanço do café. Vejamos alguns trechos como exemplo:

“Riquíssima de terras de primeira sorte, dotada de um clima esplêndido, está fadada a ser dentro em pouco mais um centro de riqueza e prosperidade do Estado de São Paulo” (CGG, 1910, p.10).



“...seus afluentes e que vêm auxiliar a rede fluvial que forma a bacia do Paraná, a qual virá prestar um poderoso auxílio para o desenvolvimento dessa grande zona central logo que seja estabelecida a navegação desse rio-mar e escolhidos alguns pontos para serem atingidos por nossas estradas de ferro, as quais facilitarão o povoamento desta vasta região e que muito em breve virá concorrer para o progresso de nossa pátria” (CGG, 1911, p.2).

“A 157,5km do rio Jacaré Grande encontra-se o Salto do Avanhandava que é uma das maiores riquezas naturais que possui o Estado de São Paulo e que aguarda futuro não muito remoto para vir contribuir para a grandeza e prosperidade da indústria entre nós. A posição do Salto indica que teremos aí uma grande fonte de atividade quando ouver meios de transporte rápido ou quando suas águas passarem pelos mecanismos e imprimirem força, produzirem energia elétrica, etc., eliminando o combustível e levando a grande distância a ação do seu valor e da sua importância como grande fator do desenvolvimento da produção, em vez de rolarem livremente sobre blocos de grez cobrindo-os de alta espuma branca e fazendo desprender nuvens multicores a perderem-se no infinito como que anunciando que aí será mais tarde um centro de irradiação de trabalho e progresso” (CGGSP, 1930, p.2).

Em suma, percebemos que os próprios relatórios já faziam menção ao futuro método de exploração das riquezas encontradas, evidenciando a ideologia burguesa dos trabalhos. Veremos agora, de que forma essas questões influenciaram, de fato, a exploração do Oeste Paulista.

### **1.3 A Urbanização do Centro-Oeste Paulista e sua Relação com a Ferrovia**

Analisando e revendo a formação dos núcleos urbanos do Brasil Colônia<sup>19</sup> veremos que, conforme Rosada (2014, s/p), se caracterizavam, por quarteirões retangulares, mais longilíneos que as quadras quadradas das colônias da Espanha. Os tecidos urbanos feitos pelos portugueses, se adaptavam com menor pudor à topografia, visto os raros casos de sítios planos em todo o território inicialmente povoado.

As cidades implantadas em planícies, geralmente costeiras, se impuseram sobre áreas de manguezais, tendo que ser ampliadas aos poucos, por aterros, conforme o terreno permitia, dificultando o seguimento de um traçado rígido, ainda assim, cidades como Rio de

---

<sup>19</sup> Para maior aprofundamento no tema sugerimos a leitura de REIS FILHO, Nestor Goulart, “Evolução Urbana do Brasil” São Paulo: Livraria Pioneira Editora, 1968; e SANTOS, Paulo Ferreira dos. Formação de cidades no Brasil Colonial. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 2001.

Janeiro, Filipéia (João Pessoa) e Recife já esboçavam uma regularidade maior, com vias mais contínuas e quadras próximas à forma do retângulo (ROSADA, 2014, s/p).

A procura por um desenho mais regular só acontece por volta de 1700 com as cidades criadas a mando de Pombal no Brasil, conforme relata o arquiteto e historiador Nestor Goulart no trecho que segue:

"Os procedimentos adotados pelo governo português nos últimos anos do século XVII e na primeira metade do século XVIII, para fundação de vilas e cidades no Brasil, foram consolidados no Período Pombalino, de forma a construir uma linha de suporte técnico para uma sólida política urbanizadora. A administração pombalina promoveu a criação de uma extensa rede de vilas, através da qual procurou implantar um sistema de estreito controle, sobre a vida colonial. (...) A implantação dessa rede de vilas obedeceu padrões de regularidade, que permitiam atender a objetivos simultaneamente civis e militares." (REIS FILHO, 1997, p. 218)

Contudo, com a vinda da família real e posterior instituição do império, que perdura entre os anos de 1822 a 1889, as questões como o melhoramento de cidades ganham outro relevo. No império, com a promulgação da constituição de 1824, fica instituído a exigência dos Códigos de Postura que, de acordo com Raciunas (2010), podem ser definidos como o conjunto de normas que guiavam a conduta na cidade, desde como se portar em público, passando por impostos até padronização de tamanho de ruas, altura dos edifícios e até mesmo o número de janelas nas fachadas das residências da cidade. Na Província de São Paulo, após sua elaboração, feita pelas Câmaras Municipais de cada cidade da Província, esses deveriam ser submetidos à aprovação do Poder Central, representado pela Assembleia Legislativa de São Paulo, e só então, reproduzidos entre as municipalidades.

Nesse período, de acordo com Rosada (2014, s/p), a Igreja era, por assim dizer, um braço do Estado no território brasileiro, apontado pela própria constituição de 1824, em seu artigo 102, que ficava atribuído ao Imperador nomear Bispos e prover os benefícios eclesiásticos. A Igreja, por sua vez, ia quase sempre, além das funções estritamente religiosas. Era a responsável por hospitais, asilos, orfanatos e cemitérios. E, com os registros de batismo, matrimônio e óbito, a instituição ordenava a vida pública dos cidadãos. O homem vinha ao mundo pela Igreja, casava-se, formava família, batizava os filhos com seu aval e era sepultado em suas terras.

A legitimidade religiosa e política da Igreja no Brasil é o resultado de um longo processo, que acompanha a própria história do Brasil, desde 1500. O poder estabelecido, no período colonial, promoveu um modelo de Catolicismo, conhecido como Cristandade. Nele, a Igreja era uma instituição subordinada ao Estado e a religião oficial funcionava como instrumento de dominação social, política e cultural (AZEVEDO, 2004, p. 111).

Desse modo, a presença da Igreja ou a falta dela, por meio de um templo, era também uma forma de o Estado estabelecer um padrão para dividir e organizar territorialmente as povoações, pois a partir do templo se formavam juridicamente as cidades. Em torno das capelas, capelas curadas, paróquias, sés, irmandades e conventos surgiram as maiores concentrações de vida e de privilégios nas cidades (MARX, 1980, p. 28).

Uma divisão paroquial demarcava, da mesma maneira, os limites dos juizados de paz. Era necessário que, onde houvesse uma aglomeração humana aspirante a vila, que o proprietário local (geralmente um sesmeiro que tolerava a ocupação de uma pequena nesga de suas terras por essas pessoas) doasse parte de suas posses para a formação do patrimônio religioso. O nome dizia literalmente o que era: uma gleba, que deveria ser doada ao santo padroeiro e passaria a ser patrimônio da Igreja (ROSADA, 2014).

Portanto, a construção da Igreja era um marco e, via de regra, ocupava o centro da área doada como patrimônio, ou melhor, o ponto central do largo fronteiro era o exato centro geométrico da gleba recebida, geralmente, quadrangular: a norma lusa estipulava uma figura em quadra — como de resto era usual na definição de superfícies, seja de sesmarias<sup>20</sup>, de quintas, de terrenos urbanos — ficando pressuposta a do quadrado (MARX, 1991, p.73). O governo local somente reconhecia a existência de uma povoação a partir do momento em que a capela presente fosse elevada à categoria de freguesia (paróquia).

Segundo Rosada (2014), esse processo para a constituição de uma nova povoação, foi aplicado no Brasil desde o século XVI, a exemplo de Santos, fundada por Brás Cubas em 1545, em torno de uma capela e de um hospital de Todos os

---

<sup>20</sup> Instituto jurídico cuja origem remonta a 1375. Trata-se de um exemplo de transposição de instituição. Durante todo período colonial, foi o principal meio legal de obtenção de terras rurais e seu título de propriedade. Pequenos produtores apropriaram-se de terras devolutas mediante simples ocupação, conhecida como posse. As vésperas da independência a prática da doação de terras por sesmaria foi suspensa sem que outro instrumento legal fosse promulgado em substituição (NOZOE, 2006).

Santos, e não se alterou até os fins do período imperial no Brasil. Somente muito tempo depois, em fins do século XIX e começos do XX, a rígida forma dos patrimônios religiosos vai se alterar, sendo mais comuns as doações retangulares ou em forquilha, entre dois cursos d'água (GHIRARDELLO, 2002).

Segundo Raciunas (2010), é nessa mesma época que o café, aliado à ferrovia, passa a expandir suas lavouras e adentrar o território paulista, rumo a oeste, o que acaba por levar ao surgimento de novas formações urbanas de forma acelerada, influenciando a implantação de um traçado urbano padrão, de rápida e fácil aplicação, a quadrícula ou, para alguns autores, a implantação em tabuleiro de xadrez.

Cidades cogumelos, já se apelidaram esses aglomerados surgindo do dia para a noite na boca do sertão desbravado. No qual, entretanto, as rodovias e ferrovias passaram, onde as circunstâncias geográficas se mostraram favoráveis, essas cidades criaram raízes e catalisaram fortemente o movimento imigratório. De centros distribuidores de mercadorias, passaram não raro a centros produtores (MILLIET, 1982, p. 32).

Portanto, com relação à parcela paulista a que este trabalho se dedica, veremos que com comprovada situação da natureza propícia ao café, mencionada anteriormente, os únicos "empecilhos" que restavam eram a maneira de ingresso e os Kaingangs. A ferrovia, portanto, de alguma maneira, constitui solução para os dois problemas: o de acesso às áreas praticamente inatingíveis e, ao mesmo tempo, parceira na eliminação do gentio. (GHIRARDELLO, 2002, p. 83).

Como mencionamos, é com o início da construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, inicialmente denominada Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (CEFNOB), que se dá início a efetiva exploração econômica do "Sertão Paulista". De acordo com Arruda (2000, p. 106), durante o grande processo de urbanização ocorrido nessa região na primeira metade do século XX, numerosas cidades surgiram nas chamadas pontas dos trilhos. Em muitos casos, a ferrovia chegava antes de sequer existir uma cidade ou um vilarejo (figura 13) (ARRUDA, 2000, p. 106).

Figura 13 - Carta Geral do Estado de São Paulo (1910) – Detalhe na Região de Bauru



Fonte: Acervo do Arquivo Público do Estado de São Paulo. Adaptado pela autora (2017).

A imagem acima evidencia que a produção cafeeira de maior porte, destacada em azul, restringia-se, nesse momento, as Regiões do Vale do Paraíba e de Campinas. Ademais, na parcela que destacamos, é possível perceber o trajeto da CEFNOB seguindo pelos poucos quilômetros de ocupação pelo homem branco após Bauru e, em seguida, adentrando as matas virgens do Oeste Paulista. Nesse ponto, apenas a Estação Lauro Müller, que se situava dentro dos limites do então distrito de Pirajuhy, localizada num dos últimos pontos já desmatados depois de Bauru, e a Estação Albuquerque Lins, são representadas tangenciando a linha férrea. Essa última, já pontuada dentro da parcela destacada como “floresta” pela carta.

Assim, foi-se gradativamente adentrando no ‘novo’ território, de modo que as estações da CEFNOB, em situação sem precedentes no Estado, antecederiam às formações urbanas. Na verdade, foi ao redor delas que se formou a maioria das cidades servidas pela linha férrea atualmente, confirmando as tendências do governo Republicano, com ranços anticlericais e apoiado em uma Constituição laica, que atua em rompimento com os poderes antes delegados à Igreja.

Inexistiu nas novas cidades da Noroeste o antigo sistema de formação urbana, a partir de doações de terras à Igreja, o chamado patrimônio religioso, no qual o chão é aforado à Fábrica Paroquial. Um novo sistema se impõe dentro da lógica capitalista: a compra e venda livre da terra urbana, fortalecida pela separação constitucional dos poderes entre Igreja e Estado. Os povoados da Noroeste, portanto, não tiveram compromissos com o solo sagrado e isso ficou fisicamente demonstrado em seu desenho orientado pela estrada de ferro (GHIRARDELLO, 2002, p. 221).

Dessa forma, sistematiza-se a ocupação dos Planaltos Ocidentais, principalmente com o avanço da ferrovia, a formação de grandes fazendas de café e a crescente imigração estrangeira. Deixando claro, que a urbanização no Estado de São Paulo, não está associada apenas ao surgimento e à consolidação de espaços urbanos, mas antes, a infra-estruturação de espaços agrários (COSTA, 2003, p. 55)

A resistência das sociedades indígenas tem como resposta a repressão de grupos armados a soldo de grandes proprietários e com o beneplácito do Estado, que só intervém diretamente no trabalho de “pacificação”, quando a violência armada já aproximava as tribos do limite do extermínio e retardava a própria conquista econômica da região (LIMA, 1978, p. 54 e 55).

Por fim, em um comparativo com as plantações cafeeiras paulistas até esse momento, de acordo com Prado Jr. (1949, p. 119), veremos que o Oeste Paulista é fisicamente bem distinto da primeira, que se estendia para além das serras do Mar e da Mantiqueira, que formam os cordões montanhosos que separam o litoral do altiplano interior. Essa apresenta-se com uma topografia com certa irregularidade no terreno, assim, espalharam-se os cafezais em pequenos núcleos, separados e desarticulados entre si. Já nessa nova região do oeste paulista, de relevo unido, as culturas se estendem em largas superfícies uniformes de plantações ininterruptas que cobrem a paisagem a perder de vista. Resulta daí uma concentração maior da riqueza e densidade econômica mais elevada.

Além disso, a dessemelhança topográfica das duas áreas terá outras consequências econômicas de relevo. Além de plantados com tecnologia melhor, pois, no Vale do Paraíba se cultivava em linhas no oeste paulista conforme as curvas de nível, os cafezais da nova região sofrerão menos da ação dos agentes naturais. A declividade menor do terreno oferecerá certa proteção ao solo que conserva assim mais longamente suas qualidades. Ainda, as comunicações e transportes serão mais fáceis nessa zona de topografia regular e riqueza mais concentrada. Enquanto na

primeira as vias de comunicação estabeleceram-se a muito custo, com deficientes e onerosas vias férreas, a nova contará muito cedo com uma boa rede de estradas. São vantagens apreciáveis, a que vem juntar-se ainda a superior fertilidade de um tipo de solo ímpar no Brasil, particularmente para a cultura do café.

Além disso, é válido lembrar que o Instituto Agronômico, fundado em 27 de junho de 1887 para assistir tecnicamente o desenvolvimento da cafeicultura nacional, deu suporte técnico e científico a produção do café na nova região a ser explorada, diferente das áreas cultivadas até então.

Por fim, a articulação da elite cafeeira do Oeste diferencia-se radicalmente das anteriores, principalmente no que se refere as novas relações de trabalho e a forma de organizá-lo.

Vale dizer, ao substituir o trabalho escravo pela mão-de-obra livre, o café inaugura uma nova nação brasileira. Em decorrência desse ponto, a análise das transformações de nossa sociedade e de aspectos técnicos de nossa cultura em vinculação com o café tem de tomar por eixo as fases escravistas e não escravistas desse produto. É esta, e não propriamente geográfica, a diferença essencial entre o café do Vale do Paraíba e do Oeste Paulista (SZMRECSANYI, 1984, p. 192).

A promulgação do fim do tráfico negreiro ocorreu, não por mera coincidência, quase que simultaneamente à criação da Lei de Terras, já abordada anteriormente, em meados do século XIX. Com essa lei, o acesso à propriedade da terra estaria restrito a uma classe bem definida (fazendeiros e comerciantes), assim estava assegurada a oferta compulsória da mão-de-obra, interesse maior dessa classe (COSTA, 2003, p. 46).

É certo que a nova relação de trabalho ocorreu em um processo lento e penoso, seja pela resistência dos cafeicultores, seja pela infraestrutura que a vinda dos imigrantes demandava. É somente anos mais tarde, que o Estado, a serviço da classe dominante, intervém de modo a subsidiar e mediar a vinda desse novo contingente de força de trabalho.

O ano de 1870 é um momento de inflexão, ao menos no Oeste Paulista, da relação entre terra e trabalho, uma vez que desaparece a renda capitalizada na pessoa do trabalhador, pois é partir de então que se poderá desvendar a importância do monopólio de classe sobre a terra no processo de formação do capital do café. É o início da imigração subvencionada pelo governo da província de São Paulo (COSTA, 2003, p. 47).

Com o incentivo público desonerando a vinda do imigrante, bem como a maior produtividade dessa mão-de-obra, visto as melhores condições com as quais se estabeleciam na terra, o Oeste passa a ser palco de um crescimento célere na produção de café, como nunca se viu em nenhuma outra região.

#### **1.4 As Cidades da Zona Noroeste Paulista**

Como vimos, a ocupação e conseqüente surgimento de vilas nessa parcela do Estado, foi feita por elementos mineiros que, começaram a se estabelecer nas regiões limítrofes com Minas Gerais, na área à Noroeste do território paulista. Daí acabariam por se deslocar para oeste, fixando-se no reverso da cuesta. Segundo Ellis Jr. (1951 apud GHIRARDELLO et al., 2002, p. 69), as regiões das atuais cidades de Franca, Mococa, Ribeirão Preto, até pela proximidade com Minas Gerais, serão as primeiras áreas ocupadas.

No entanto, segundo França (1960, p. 181), sem o advento da ferrovia para escoar qualquer produção, essa ocupação mineira, nesse momento, não foi feita sob atração de solos virgens para a agricultura, mas dos grandes espaços livres, das extensões de pastos naturais, e da produção de subsistência de grãos, aves e suínos. Esse primeiro movimento de penetração se processou nas duas áreas extremas do planalto ocidental: na mais setentrional, pelo espigão entre os rios Turvo e São José dos Dourados, partindo de São Carlos e Araraquara, e na mais meridional, no divisor de águas dos rios Paranapanema e do Peixe, com base em Botucatu e Lençóis.

Entretanto, o gradativo impulso da produção e a conseqüente expansão da frente por novas terras para o café, rumo a oeste, levam os “colonizadores” a atravessar o Tietê em busca de terras férteis. Também, segundo Nardoque (2014, p. 35), muitos dos fazendeiros da Região Campineira deslocaram-se para além da Depressão Periférica Paulista, em direção ao Planalto Ocidental de São Paulo, onde encontraram condições naturais propícias para o cultivo, em especial, manchas de solo de terra roxa, resultante da desagregação das rochas diabásicas e dos basaltos. Na região de Ribeirão Preto, de Jaú e no vale do Rio Tietê mantiveram a primazia da produção cafeeira até, basicamente, a crise de 1929.

Monbeig (1984, p. 139), a respeito do tema, nos trará alguns dos principais nomes que compuseram essa marcha ao afirmar que:



Partindo dos municípios da depressão periférica, avançaram os grandes plantadores, seguindo as vias de penetração natural, que diante deles se abriam. Duas famílias, os Almeida Prado, de Itu, e os Toledo Piza, de Capivari, desceram o Tietê até a entrada deste na serra de Botucatu; descobriram extensa mancha de terra roxa, nas cercanias de Jaú, e nessa região iniciaram a cafeicultura (MONBEIG, 1984, p. 139).

Assim, Em meados do século XIX, a última vila da Província de São Paulo era Botucatu. Daí para o oeste, o território era desconhecido (LEONIDIO, 2009, p. 38).

Em direção a Noroeste, é ainda criado, posteriormente, o município de Lençóis Paulista em 1865, e só depois o de Bauru em 1896. Em destino à região do Paranapanema, será formado o município de Campos Novos Paulista em 1885, que também atuará como “boca-de-sertão” no fim do século XIX. Porém, nesse primeiro momento de ocupação, as pontas-de-lança em direção ao “sertão” serão as cidades de Lençóis Paulista e Botucatu, com maior destaque para a segunda por seu porte, dimensão econômica e situação geográfica. Deve-se observar ainda que, à medida que a interiorização se processa, as áreas inexploradas, em direção ao Rio Paraná, vão sendo deixadas como território do último município desmembrado (GHIRARDELLO, 2002, p.70).

No final da década de 1880, o povoado de Bauru, que até então era subordinado à população local, onde a produção agrícola em sua maioria era destinada à subsistência, passa a crescer rapidamente devido à abertura em suas proximidades de grandes lavouras de café. De acordo com Bini (2009, p. 17), com o aumento da demanda desse produto no mercado internacional, os grandes cafeicultores viram no oeste paulista a opção de reverterem seu capital com a propriedade de terras baratas e mesmo gratuitas (na ocupação e falsificação de posse de terras devolutas). Assim, de Bauru em direção ao extremo oeste, margeando a linha ferroviária, a ocupação das terras foi realizada de maneira diferente à ocorrida entre Botucatu e Bauru pelos mineiros.

Além da ocupação esparsa, há no máximo cem quilômetros aos arredores da futura vila de Bauru, em direção ao interior da Zona Noroeste, apenas um ou outro raro posseiro se sujeitava a isolar-se, enfrentando a distância e os indígenas (GHIRARDELLO, 2002, p.73).

Nessas ocupações esparsas, localiza-se nosso objeto de pesquisa, há 65km em linha da cidade de Bauru. Ainda, a respeito das ocupações nessa parcela do território em particular, Monbeig (1984, p. 140), nos esclarece que, posteriormente,

serão os Toledo Piza a primeira família de relevância a dar início as plantações expressivas de café onde hoje localiza-se a cidade de Pirajuí.

Joaquim de Toledo Piza veio mais tarde e completou os desbravamentos na zona de Jaú. Mas, não se contentando com as terras já parcialmente ocupadas, partiu, em 1891, para o sertão dos Coroados, nas nascentes do rio Feio, e o adquiriu. Acompanhado do suíço Luís Wolf, lá plantou os primeiros pés de café, nas fazendas da Faca e Bela Vista. Sem demora, tratou de equipar suas propriedades, construindo terreiros para a secagem de café, abrindo uma estrada, a partir da estação ferroviária mais próxima, a uma distância de 20 léguas, e transportando em carros de boi as máquinas para despolpar café. Mais tarde, depois da construção da ferrovia de Bauru ao Mato grosso, contribuía ele para o desenvolvimento da cidade de Pirajuí e foi o criador de Albuquerque Lins. Em 1923, possuía um milhão de pés de café (MONBEIG, 1984, p. 140).

Passemos agora a analisar a história da Companhia Estrada de Ferro Noroeste Paulista e sua relação com o desenvolvimento de Pirajuí.

## 2. A ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL

O fortalecimento do trinômio: café, ferrovia e crescimento populacional, marcaram a passagem do século XIX ao XX no estado de São Paulo. O avanço da produção, como nos mostra Matos (1990), ao passar por períodos alternados de crise e expansão, chegara finalmente a “boca-do-sertão”, à época, na região central do estado. No entanto, o período em questão, não foi dotado de relevantes conjunturas históricas apenas para a parcela paulista do país e, no que compete aos eventos que influenciaram diretamente na história da CEFNOB, veremos que acontecimentos ocorridos na parcela Mato-grossense foram cruciais para determinação do traçado dessa ferrovia.

### 2.1 Motivações e viabilização da CEFNOB

Queiroz (1997, p. 2) nos lembra que a antiga província Mato Grosso permaneceu isolada por séculos dos centros povoados do litoral brasileiro, conectado apenas por acessos penosos, que levavam meses para ser percorridos. Em meados do século XVIII abriu-se um caminho terrestre por Goiás, já a ligação terrestre entre Cuiabá e Uberaba realizou-se apenas em 1835.

A primeira intenção de se conectar à província através de via férrea, remonta ao ano de 1851, com um projeto de lei que autorizava o governo imperial a conceder a uma companhia o “privilégio exclusivo” para a construção de uma ferrovia entre a Capital do Império e a cidade de Vila Bela da Santíssima Trindade – MT, passando por São João del Rei, Goiás e Cuiabá (QUEIROZ, 1997, p.18). A referida Lei faz parte de um conjunto de propostas feitas a partir 1835, portanto, dez anos depois de funcionar a primeira locomotiva na Inglaterra<sup>21</sup>, que visavam conectar as capitais das províncias ao Rio de Janeiro através de estradas de ferro (SAES, 1981, p.20). Contudo, todas sem nenhum resultado prático. Como vimos, é apenas em 1854 que o primeiro trecho ferroviário brasileiro é aberto.

Em 1858, é inaugurada a Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II, que tinha como diretor Cristiano Benedito Ottoni. Essa ferrovia é

---

<sup>21</sup> O primeiro trem a vapor fez o percurso entre Stockton e Darlington, na Inglaterra, em 1825, e suas principais cargas foram carvão e outros minerais (BLAINEY, 2010, p. 254).

considerada um marco por possuir claro sentido econômico: a ligação com a província de São Paulo, passando pelo Vale do Paraíba, grande produtor de café, e Minas Gerais. Inaugura, portanto, o que deveria ser a norma em termos ferroviários no Sudeste brasileiro, e particularmente de São Paulo: a busca do café, já então o mais precioso produto agrícola do país (GHIRARDELLO, 2002, p. 18).

No entanto, a Guerra do Paraguai<sup>22</sup>, ocorrida entre os anos de 1864 e 1870, agravou a preocupação do Governo Imperial com a província de Mato Grosso, visto a sua vulnerabilidade a invasões por falta de vias de comunicação, adequadas e em solo brasileiro, que possibilitassem a defesa do território. Além disso, havia não apenas o interesse público, mas também o privado, que nesse momento, como vimos, andam intimamente ligados, em se integrar economicamente à parcela mato-grossense, com o cultivo de produtos e comércio de terras. Assim, como nos afirma Queiroz (1999, p. 6), uma ferrovia conectando o Mato Grosso atingiria várias pretensões do Governo Imperial, pois preveniria novas invasões de países vizinhos, em face a motivação do aumento populacional da região, bem como impediria possíveis movimentos separatistas na província e, por fim, eliminaria a dependência da via fluvial na região do Prata, até então, principal via por onde se escoavam os produtos mato-grossenses.

Com fim da Guerra do Paraguai, restabelece-se a livre navegação internacional através do rio Paraguai e do Prata, conectando o Mato Grosso ao Atlântico, no entanto, o histórico de conflitos internacionais, referenciados por alguns autores como “questão do Prata”<sup>23</sup>, tornava essa, uma via instável, suscetível às decisões dos países vizinhos, devido à necessidade de transpô-los. Além disso, a conexão através da ferrovia, representava uma nova possibilidade, menos onerosa e mais ágil, de cunho estratégico, militar e comercial, mais vantajoso.

Assim, de acordo com Ghirardello (2002, p. 19-20), a partir de 1870, passa-se a criar Planos de Viação Geral com maior regularidade, nos quais a ligação da Corte

---

<sup>22</sup> Para maior aprofundamento no tema, recomendamos a leitura de DORATIOTO, Francisco. O conflito com o Paraguai: a grande guerra do Brasil. São Paulo: Editora Ática, 1996. 112p.

<sup>23</sup> De acordo com Scheina (2003), estas questões iniciaram-se em 1816, com a pretensão de D. João VI, príncipe regente, anexar a Banda Oriental e fixar a fronteira meridional na margem esquerda da bacia do rio da Prata, na Guerra contra Artigas, também chamada de Primeira Guerra Cisplatina. Conflitos também ocorreram durante o reinado de D. Pedro I, como a Guerra da Cisplatina, de 1825 a 1828. No entanto, os conflitos mais notórios foram as guerras ocorridas durante o reinado de D. Pedro II, e que foram, cronologicamente, a Guerra Grande, também chamada de Guerra Civil do Uruguai, de 1839 a 1851; Guerra contra Oribe e Rosas, também chamada de Guerra do Prata, de 1851 a 1852; Guerra contra Aguirre, também chamada de Guerra do Uruguai, de 1864 a 1865 e, por fim, a Guerra do Paraguai, também chamada de Guerra da Tríplice Aliança, de 1864 a 1870.

com as províncias a Oeste ganha maior foco. O traçado básico, porém, que originará a Futura Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil será lançado somente após a República, no Plano de 1890 (figura 14) (GHIRARDELLO, 2002, p. 21).

Figura 14 - Plano da Comissão de Viação Geral de 1890



Fonte: PASSOS, E. 1952.

Elaborado pela Comissão de Viação Geral, formada pelo Governo Provisório, o Plano além de definir a articulação de diversas linhas de acesso, fluviais e ferroviárias, às regiões não exploradas, inovaria em pelo menos três aspectos:

- a) ligação de zonas com potencial econômico aos principais portos do país;
- b) favorecimento à continuidade dos traçados ferroviários

existentes, pois a década de 1880 é pródiga na construção e ampliação de linhas, possibilitando o aproveitamento delas; c) forte sentido estratégico, induzindo a ocupação econômica e colonização às fronteiras com Uruguai, Paraguai, Argentina e Bolívia, prevendo, inclusive, a continuidade desses troncos em direção ao Pacífico (GHIRARDELLO, 2002, p. 21).

Assim como os demais planos elaborados até então, esse não chegou a ser implantado, no entanto, influenciou claramente as decisões do Governo nos traçados que se firmariam posteriormente.

De acordo com o relatório da diretoria da Companhia Estrada de Ferro Noroeste Paulista de 1906 (1906, p. 5), em decreto do Governo Provisório sob número 862, publicado em 16 de outubro de 1890, a ferrovia deveria alocar-se entre as cidades de Uberaba – MG e Coxim – MS, um dos troncos previstos no Plano de 1890. É esse o momento que pode ser considerado como a origem mais imediata da CEFNOB.

Pelo Decreto n.1.658, de 20 de janeiro de 1894, foram aprovados os estudos definitivos da 1ª Secção da Linha, perfazendo um total de 103 quilômetros. Porém, o Banco (União do Estado de São Paulo, que obteve a concessão) não iniciou as obras, que foram proteladas por vários decretos subsequentes até o ano de 1905. A falta de capitais disponíveis e principalmente divergências sobre o traçado tornaram-se as principais causas de seu adiamento (GHIRARDELLO, 2002, p. 23).

A referida concessão foi transferida em julho de 1904, pelo decreto sob Nº 5266. De acordo com o Engenheiro da Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, Silvio Saint-Martin (1914, p. 141), Joaquim Machado de Mello, “*um importante técnico do Rio e representante de capitais estrangeiros*”, empenhou os recursos necessários para a concretização da Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil, formada sob regime de sociedade anônima e composta pelos nove acionistas, a saber: novamente o Banco União de São Paulo, Joaquim Machado de Mello, Victor Folletête, João Teixeira Soares, Álvaro Mendes de Oliveira Castro, Arthur Alvim, Francisco Glycério, Alberto de Sampaio e João Feliciano Pedroso da Costa Ferreira. Todavia, transcorridos os anos entre 1890 e 1904, são outras as conjunturas que cercam as decisões do então governo regente. A ferrovia passa, então, por sua última alteração antes do início das obras.

Segundo o mesmo relatório da CEFNOB, de 1906, o então Ministro da Viação,

procedendo com...

“...grande zelo e extraordinária solicitude [...] reconheceu que as circunstâncias que determinaram a escolha da linha de Uberaba a Coxim, haviam mudado completamente e que na actualidade, seria possível substituir essa linha por outra que realizasse melhor complemento a rêde de viação para Matto-Grosso, atravessando regiões de maior riqueza” (CEFNOB, 1906, p. 5).

Assim, de acordo com Queiroz (1991, p. 10) o Clube de Engenharia do Rio de Janeiro, que se tratava de Instituição que gozava de elevado prestígio técnico e político na época, foi solicitado pela Companhia Paulista para que analisasse a questão e propusesse o melhor traçado. O interesse da Paulista nessa ferrovia não estava em sua construção, pois não possuía a concessão, mas nas vantagens trazidas pela conexão de seus trilhos com uma nova ferrovia de tamanha envergadura (GHIRARDELLO, 2002, p. 26). Ao final do mesmo ano, emitiu-se um parecer completamente diferente.

Da revisão de direitos concessionários suscitados pelo parecer do Club de Engenharia do Rio de Janeiro, o govêrno brasileiro, com a clarividência do Visconde do Rio Branco à Frente do Ministério Exterior, decretou, a 18 de Outubro de 1904: “A linha férrea de Uberaba e Coxim, de que é concessionária a Companhia Estradas de Ferro Noroeste do Brasil, terá seu traçado alterado de modo a partir de Baurú, ou de onde for mais conveniente, no prolongamento da Estrada de Ferro Sorocabana e terminará na cidade de Cuiabá, devendo seguir pelo vale do rio Tietê em direção a Itapura, atravessar o rio Paraná entre o salto de Urubúpungá e o porto de Taboado e passando por Baús, acompanhar a serra deste nome até o seu terminal (ANDRADE, 1945, p.56).

Segundo Queiroz (1997), é possível que questões políticas tenham influenciado Cuiabá como ponto final da linha. Naquele momento, o Governo estava discutindo o Tratado de Petrópolis, que pretendia adquirir a região do Estado do Acre após cessão de parte do território nacional e mais uma compensação pecuniária à Bolívia. Tal negociação gerou forte rejeição por parte do Legislativo e da mídia, no entanto, Totó Paes, o então governador do Mato Grosso, oferece forte apoio ao Governo, cedendo parte de “seu” estado à Bolívia. Dessa forma, a escolha de Cuiabá, capital da então Província de Mato Grosso, foi feita de modo a agradar o Governador pelo seu importante posicionamento para que se concretizasse o Tratado de Petrópolis.

Além disso, Andrade (1945, p. 57-58), aponta que as condições dos terrenos

do caminho até Cuiabá, portanto, mais ao sul de Coxim, eram mais adequados a instalação da ferrovia. Primeiro, porque a travessia do Rio Paraná à altura de Itapura, exigiria uma obra de arte mais simples do que por Sant'Ana do Parnaíba, cuja travessia deveria ser através de túnel. Segundo, porque o novo caminho seguiria pelos divisores de águas, em região, portanto, alta, evitando os terrenos alagadiços que circunvizinham Coxim, característicos do bioma do pantanal.

Segundo o relatório da diretoria da Companhia Estrada de Ferro Noroeste Paulista de 1906 (1906, p. 7), a construção da linha foi confiada a Compagnie Générale de Chemins de Fer et de Travaux Publics, com sede Bruxelas, que contratou no Brasil os trabalhos da construtora de Joaquim Machado de Mello, um dos nove acionistas da CEFNOB.

A primeira medida da Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, após a assinatura do Decreto n.5.266, no ano de 1904, foi contratar o reconhecimento do trecho em solo paulista da Estrada, ou seja, de Bauru ao Rio Paraná. Este seria o primeiro reconhecimento geral da área, anterior, aliás, à famosa Comissão Geográfica de 1905 (GHIRARDELLO, 2002, p. 29).

Através desse reconhecimento, realizado sob a direção do Engenheiro Luiz Gonzaga de Campos, foram se estabelecendo o percurso definitivo dos trilhos que, a priori, partiriam de Bauru, seguiriam o espigão entre os Rios Tietê e Aguapei ou Feio, se aproximariam das margens do Tietê, cruzando-o, caminhariam pela sua margem direita rumo ao Rio Paraná, passando Itapura, antiga colônia militar, já abandonada nessa época, que mencionamos no capítulo anterior. Contudo, como veremos, a posterior mudança do destino da ferrovia de Cuiabá para Corumbá, também no Mato Grosso, fez com que as margens do Tietê nunca fossem, de fato, transpassadas.

## **2.2 A implantação da linha**

Os estudos definitivos dos primeiros 100 quilômetros da linha, trecho onde localiza-se Pirajuí, foram aprovados por decreto Nº 3.719 de 10 de outubro de 1905, dando-se início as obras da ferrovia em novembro do mesmo ano. Esse relatório foi fundamental para os estudos realizados sobre a cidade, portanto, daremos maior atenção a esse documento a seguir.

Conforme Matos (1990, p. 131), em setembro de 1906 eram abertos ao tráfego provisório os primeiros 48 quilômetros, até a estação de Jacutinga, posteriormente



denominada Avaí. Daí, seguiu de modo a desempenhar seu papel pioneiro, influenciando o desenvolvimento da zona por ela atravessada, que era, até então, não explorada pelo homem branco, alcançando as barrancas do Rio Paraná em 1910. Em novembro desse mesmo ano, a estrada alcançava o local onde ia ser construída a estação de Três Lagoas, que se tornou a primeira cidade mato-grossense a ser servida pela Noroeste (MATOS, 1990, p. 132).

Segundo Ghirardello (2002, p. 48), a exceção de Bauru, onde possui seu ponto inicial, a CEFNOB criava suas estações no meio da mata, visto a quase inexistência de vilas na zona noroeste do estado, fato que maximizava a dificuldade de se conseguir materiais para a construção no local. Eram edificações simples, todavia, foi a partir delas que se deram as formações de povoados na região que, futuramente, poderiam vir a se tornar cidades, fato que transcreve na história da maioria dos municípios que tangenciam sua linha.

Inexistiu nas novas cidades da Noroeste o antigo sistema de formação urbana, a partir de doações de terras à Igreja, o chamado patrimônio religioso, no qual o chão é aforado à Fábrica Paroquial. Um novo sistema se impõe dentro da lógica capitalista: a compra e venda livre da terra urbana, fortalecida pela separação constitucional dos poderes entre Igreja e Estado. Os povoados da Noroeste, portanto, não tiveram compromissos com o solo sagrado e isso ficou fisicamente demonstrado em seu desenho orientado pela estrada de ferro (GHIRARDELLO, 2002, p. 221).

No entanto, veremos que Pirajuí, apesar de localizar-se na Zona Noroeste, não teve sua formação vinculada a linha. Aliás, a formação da vila deu-se antes mesmo do início das obras e através do antigo método de doação de terras ao patrimônio religioso. Portanto, é importante que sejam esclarecidas algumas questões em relação a zona percorrida, no território paulista, para que assim possamos entender a formação desse município.

A Tabela 1 traz a relação das estações que vieram a se tornar cidades a posteriori, dentro da parcela paulista da linha. No entanto, nos cabe esclarecer que a mesma foi adaptada de modo a trazer esta informação de correlação entre estações e cidades, através de pesquisa na obra de Ghirardello, pois os relatórios da companhia não apresentavam tal informação que, para esse estudo, é imprescindível.

Tabela 1 - Estações da Ferrovia Noroeste inauguradas no Estado de São Paulo até dezembro de 1916

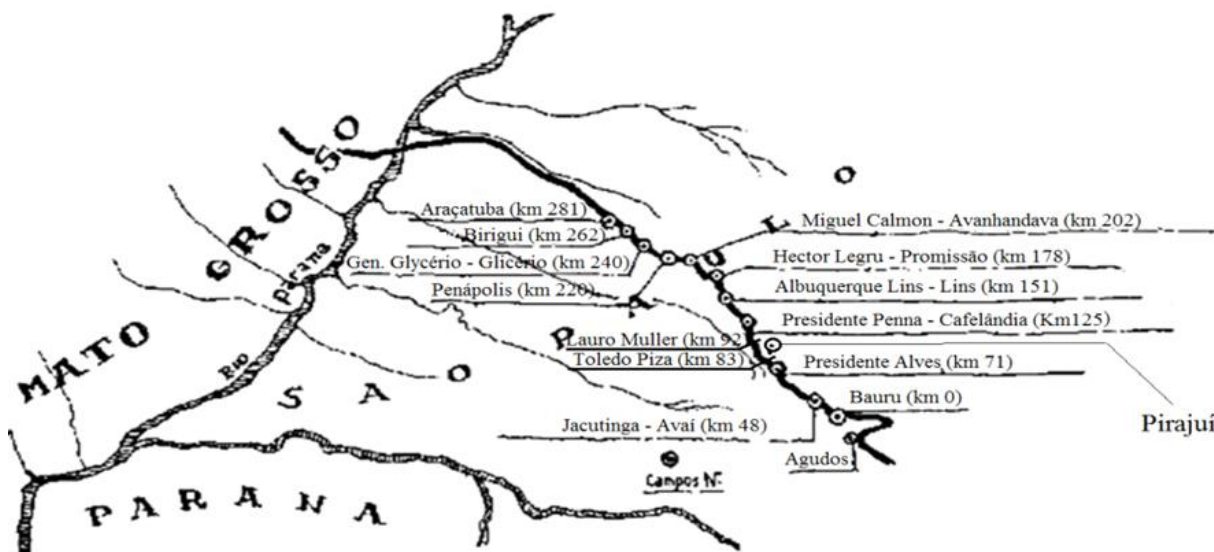
<b>Estações</b>	<b>Km</b>	<b>Cidade</b>	<b>Data da Inauguração</b>
<b>Bauru</b>	0	Bauru	27/10/1906
<b>Val de Palmas</b>	10		01/10/1909
<b>Presidente Tibiriçá</b>	25		27/10/1906
<b>Nogueira</b>	36		13/10/1916
<b>Jacutinga</b>	48	Avaí	26/10/1906
<b>Presidente Alves</b>	71	Presidente Alves	27/10/1906
<b>Toledo Piza</b>	83		01/06/1909
<b>Lauro Müller</b>	92		27/10/1906
<b>Cicinato Braga</b>	100		Não inaugurada
<b>Presidente Pena</b>	125	Cafelândia	16/02/1908
<b>Albuquerque Lins</b>	151	Lins	16/02/1908
<b>Hector Legru</b>	178	Promissão	16/02/1908
<b>Miguel Calmon</b>	202	Avanhandava	16/02/1908
<b>Pennapolis</b>	220	Penápolis	02/12/1908
<b>General Glycerio</b>	240	Glicério	01/10/1908
<b>Biriguy</b>	261	Birigui	Não inaugurada
<b>Araçatuba</b>	281	Araçatuba	02/12/1908
<b>Corrego Azul</b>	301	Araçatuba	31/12/1908
<b>Aracangá</b>	322		01/05/1909
<b>Anhangahi</b>	340		01/05/1909
<b>Manso do Bacury</b>	357		13/05/1910
<b>Lussanvira</b>	387		13/05/1910
<b>Ilha Seca</b>	404		13/05/1910
<b>Itapura</b>	437		13/05/1910

Fonte: Relatório da Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil 1916, p. 1. Adaptado pelos autores (2017)

Ao analisarmos a tabela podemos constatar, ao menos, dois fatos fundamentais para que compreendamos o contexto da localização de nosso objeto de pesquisa. Primeiro, que as estações se constituíram a intervalos menores, entre si, ao longo dos primeiros 100 km, de Bauru a Cicinato Braga, essa última, locada dentro dos limites de Pirajuí que, nesse momento, estendia-se da estação Presidente Alves à estação Albuquerque Lins. Isso se explica, em parte, por já haver alguma ocupação rural no primeiro trecho, demandando mais paradas (GHIRARDELLO, 2002, p. 60). Segundo, que, atualmente, praticamente todas as estações construídas a partir do território de Pirajuí, vieram a transformar-se em cidades (figura 15), a exceção das criadas entre os quilômetros 322 a 404. Ghirardello (2002, p. 87), explica que entre 1909 e 1910 são abertas as últimas estações no Estado de São Paulo: Corrego Azul,

Aracanguá, Anhangai, Manso do Bacuri, Lussanvira, Ilha Seca e Itapura, todas localizadas à beira do Rio Tietê em zona palustre. Essas jamais sediarão núcleos urbanos em razão de sua péssima localização, foco de moléstias, área onde a ferrovia seria, posteriormente, desativada.

Figura 15 - As cidades formadas a partir de Estações da EFNOB até o ano de 1917 e a Localização da cidade de Pirajuí



Fonte: Desenho de André Stevaux (Ghirardello, 2002, p. 15). Adaptado pelos autores (2017).

Na figura 15 podemos perceber a ferrovia passando ao largo da cidade de Pirajuí, fato inicial das indagações que apresentamos neste trabalho. Também, que apesar de maior quantidade de estações no trecho dos primeiros 100km da estrada de ferro, as que vieram, de fato, a constituírem um município, se deram, em contrapartida, de forma mais distanciada entre si do que no restante da linha, o que comprova, mais uma vez, que, como veremos, o contexto do primeiro trecho da linha era bastante diferente do restante do percurso. Esse último deveria, de fato, ser aberto em meio a mata, o primeiro, não.

Visto isso, como mencionamos, em 1907, a linha férrea tem seu trajeto alterado mais uma vez. Através do decreto nº 6463 de 25 de abril de 1907, seu traçado passaria agora a ter Corumbá-MS, então Mato Grosso e fronteira com a Bolívia, como seu ponto final.

Esta ligação, Bauri a Corumbá, havia sido sugerida, na prática, por projeto do Engenheiro Emílio Schoor à época em que vários estudos surgiram para ligação do litoral com as províncias do Oeste. O reconhecimento do novo trecho Mato-grossense

a ser alcançado pelos trilhos da CEFNOB foi incumbido a esse mesmo engenheiro, e foi conhecido como Comissão Schnoor. Nesses trabalhos sobre a região em questão, que estão anexados no Relatório da Companhia Noroeste de 1908, o engenheiro aponta as vantagens de se assumir o novo traçado, ligando a região aos grandes centros comerciais e administrativos, além de melhor posicionamento estratégico em relação às fronteiras com Bolívia e Paraguai.

Para Queiroz (1997, p. 213), se questões políticas incentivaram a primeira mudança de traçado, essa agora se fazia por demandas de ordem econômica e estratégica. A possibilidade de autoridades da Argentina levarem adiante o projeto de recomposição do Vice-Reino do Prata, reunindo Argentina e seus países vizinhos numa única nação, estremeceram as relações com Brasil. Some-se isso a memória recente dos conflitos com o Paraguai. Ademais, o acordo entre Totó Paes e o então presidente Rodrigues Alves havia perdido relevância com o assassinato do primeiro e fim do mandato do segundo.

Enquanto isso, o andamento das obras em solo paulista, sofria com as dificuldades do caminho a ser percorrido. Também, como nos esclarece Lamounier (2000, p. 55-56), no Brasil, imperou o sistema de empreita para a construção de ferrovias. Na prática, isso significa que a companhia ferroviária delegava a construção à empreiteiros diversos as várias seções da linha. Como vimos, a CEFNOB contratou a empresa belga Compagnie Générale de Chemins de Fer et de Travaux Publics para construção e aparelhamento da linha. Essa, confiou as obras a construtora do engenheiro e, também, acionista da CEFNOB, Joaquim Machado de Mello.

Sua empresa, por sua vez, subempreitou partes específicas da obra para terceiros: a derrubada das matas, a abertura dos dormentes, cortes e aterros, a implantação dos trilhos etc. serão repassados a inúmeros grupos de pequenos empreiteiros, também chamados de tarefeiros (GHIRARDELLO, 2002, p.37).

Como evidenciamos, haviam muitos intermediários na construção da linha, todos visando o lucro de seu empreendimento. Assim, apesar das condições vantajosas dadas a CEFNOB que, conforme Neves (1958, p. 35-36), contava o privilégio de uso da linha por sessenta anos, garantia de 6% de juros ao ano, durante três décadas, sobre o capital investido, estipulado em 30:000\$000 por quilômetro, isenção em importações, prerrogativa em desapropriações de terreno, etc., o trabalho executado, na prática, tendia à má qualidade, de modo a beneficiar os vários

empreiteiros.

Desse modo, embora cada trecho do trajeto devesse ser, preliminarmente, aprovado pelo Governo durante as obras, os trabalhos, bem como os insumos, eram minimizados, *“buscando maior economia de mão-de-obra e material, mesmo que para tanto a segurança da via férrea fosse sacrificada. O governo, portanto, pagava bem por um trabalho que na realidade não se concretizava da forma prometida”* (GHIRARDELLO, 2002, p.49). O próprio sistema da linha demonstra a aceleração da obra. Recompostas as rampas alçadas e segmentos tortuosos lançados mais ou menos paralelos ao rumo do grande vale fluvial, ele se desenvolve à maneira de um projeto simples e ligeiramente executável (ANDRADE, 1945, p. 146).

Contudo, ao que indicam os relatórios da Companhia, a construção do trecho Bauru-Itapura, que como vimos, completou-se em 1910, perfazendo 437km, se manteve com maior regularidade, apesar das constantes queixas relativas às febres e ataques dos indígenas. Entretanto, a sessão mato-grossense, além das moléstias, sofria para conseguir recrutar trabalhadores, levando ao atraso das obras e, conseqüentemente, a pedidos por concessão de prorrogação dos prazos.

Tais infortúnios fizeram com que a situação financeira da CEFNOB piorasse dia a dia. Em virtude dessa situação, o governo federal torna sem efeito a concessão do trecho entre Itapura e Cuiabá feita em favor da CEFNOB, no ano de 1904 (GHIRARDELLO, 2002, p. 61). Através do decreto nº 6899 de março de 1908, a estrada de ferro passa, na prática, a dividir-se em duas estradas independentes e interligadas, de Bauru a Itapura, que continuaria sob posse da CEFNOB, e de Itapura a Corumbá, sob posse da União, contudo, que seria construída e arrendada pela CEFNOB.

O fato é que os dirigentes da CEFNOB, quando perceberam que perderiam o trecho mato-grossense da ferrovia, pouco fizeram para recuperá-lo. Sua difícil situação financeira e as possibilidades muito limitadas de lucros imediatos em solo mato-grossense contribuíram para que a Companhia optasse pela gestão apenas no Estado de São Paulo. A rapidez da ocupação rural demonstrava que o movimento da ferrovia seria extremamente compensador apenas no trecho da Zona Noroeste paulista (GHIRARDELLO, 2002, p. 62).

O mesmo decreto também faz recomendações a respeito do andamento da obra, devendo se desenvolver, simultaneamente, de Itapura em direção a Oeste e de Porto Esperança, em Corumbá, as margens do Rio Paraguai, rumo a leste, de modo a se encontrarem, com data prevista para setembro de 1910. Todavia, a Companhia

não conseguiu manter os prazos, que foram prorrogados em 1910 e, novamente, em 1912.

### 2.3 A encampação pela União

Pouco a pouco, as relações entre o Governo Federal e CEFNOB iam se diluindo. O relatório da CEFNOB de 1910 (1910, p. 5-6), aponta que, para o trecho Mato-grossense, a Companhia enfrentava dificuldades em articular dois locais de serviços simultaneamente, principalmente, no que se refere ao recrutamento de mão de obra. A parcela paulista, por sua vez, era assolada pela febre nas proximidades do Rio Tietê e pelo constante conflito com os indígenas.

Já o Governo, reclamava o não cumprimento dos prazos, bem como a má qualidade da ferrovia e seu funcionamento irregular. Assim, no fim de 1913, de acordo com Ghirardello (2002, p. 63), o governo federal destituiu a Empresa Construtora de Machado de Mello, delegando à União a administração do trecho já em funcionamento, bem como, as obras que ainda deveriam ser feitas, da parcela mato-grossense da linha. Desse modo, foi possível dar andamento as obras e concluir a linha.

O trecho que corta o sul do Estado vizinho, até as margens do Paraguai, foi construído simultaneamente com o trecho paulista mas, contando com quase o dobro de extensão, só ficou definitivamente concluído em 1914, quando as duas linhas – uma procedente da margem do Paraná (Jupiá) e a outra procedente da margem do Paraguai (Porto Esperança) – estabeleceram ligação no local em que foi construída uma estação significativamente batizada com esse nome (“Ligação”), a 842 quilômetros de Bauru (MATOS, 1990, p. 133.)

Dessa maneira, estava completa a ferrovia que ligava Bauru a Corumbá, sendo 459 quilômetros em solo paulista e 813 em solo mato-grossense, totalizando 1.272 quilômetros (GHIRARDELLO, 2002, p.63). No entanto, os desentendimentos entre a CEFNOB e a união persistiam de modo que, segundo Neves (1958, p. 92), em fins de 1917, a parcela paulista também é encapada, apesar de encontrar-se em situação precária, mediante pagamento de 14.861:024\$568 réis. Após esse episódio, a linha passa a ser conhecida como Estrada de Ferro Noroeste Paulista-EFNOB.

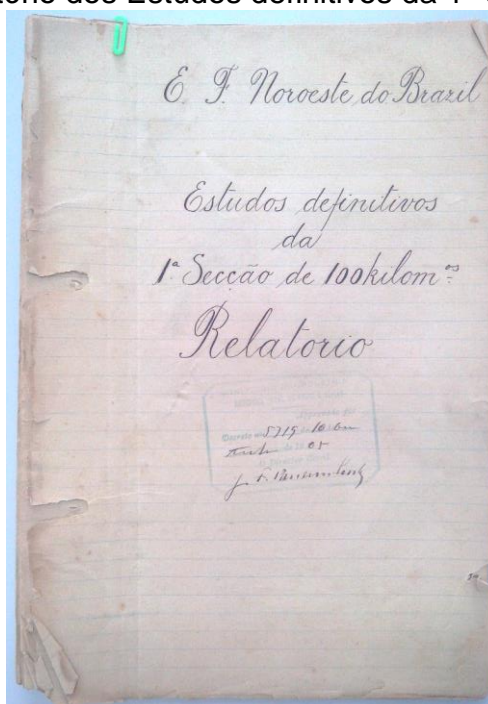
A Sorocabana fora encampada em 1904, e agora seria a CEFNOB. O governo, portanto, pagava duas vezes à Companhia: durante a sua construção por meio dos diversos privilégios e isenções, bem como na

sua encampação. No caso da CEFNOB, o negócio se mostrava melhor ainda aos concessionários, pois a ferrovia havia sido construída, como vimos, com extrema economia de recursos. A Companhia recebera bem por obras com determinadas características e executara outras de qualidade inferior (GHIRARDELLO, 2002, p. 64)

Contudo, segundo Matos (1990), a construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil corresponde a um dos mais importantes empreendimentos, no que diz respeito aos meios de transporte, já levados a efeito em nosso país, tornando efetiva a então precária comunicação terrestre entre os Estados de São Paulo e Mato Grosso, evidenciada, principalmente, na guerra do Paraguai. Além disso, teve um papel fundamental na formação das cidades que se deram à beira de sua linha, com muitas sendo formadas a partir de suas estações. Nesse aspecto, a EFNOB será a primeira estrada de ferro no Estado de São Paulo a “abrir” territórios e não como suas predecessoras a acompanhar a produção cafeeira (GHIRARDELLO, 2002, p. 11).

#### 2.4 Análise dos estudos definitivos dos primeiros 100 Km

Figura 16 - Relatório dos Estudos definitivos da 1ª Secção de 100km



Fonte: Acervo do Museu Ferroviário Regional de Bauru.

Trata-se de relatório manuscrito, assinado pelo Eng. João Feliciano da Costa Ferreira e datado de junho de 1905, no qual é descrito, através de dez tópicos, o primeiro trecho da CEFNOB. No primeiro, denominado “*Justificação e descrição do traçado*”, o engenheiro assinala o ponto de partida da linha, determinado pelo local da

estação Sorocabana em Bauru para facilitar o transbordo, e referencia, através dos aspectos fisiográficos do trecho em questão, o caminho detalhado cujo a linha será implantada, de modo que se determinou que a estrada deveria transpassar...

[...] o Batalha em uma ponte de vinte metros de vão, sobe a linha do espigão divisor das águas dos rios Batalhinha e Jacutinga, e por elle desenvolveu-se até galgar o Alto Tabocal, cota 578, nas cabeceiras do rio Feio e Dourados, quilômetro 71, e prolonga-se depois pelo espigão que separa as águas desses dois rios, mantendo-se entre altitudes 561 e 521, costurando as cabeceiras dos rios Congonhas, Coqueirão e Águas do Capitão, onde pouco antes da travessia destas, completou-se os 100 quilômetros da 1ª sessão do trecho de Bauru Itapura. (CEFNOB, 1905, p. 2).

Desse trecho em específico, nos cabe esclarecer que o rio Dourado, bem como os rios Congonhas, Coqueirão e Águas do Capitão possuíam nascentes dentro do que seria o futuro perímetro municipal de Pirajuí<sup>24</sup>, portanto, corresponde ao nosso objeto de pesquisa o caminho descrito entre os quilômetros 71 e 100 desse relatório.

Outro dado importante está na verificação de que a linha buscava desviar-se dos referidos rios. Desse modo, evitava-se a dispendiosa necessidade de construir obras de arte para transpassa-los. Portanto, nos primeiros cem quilômetros, como também no restante do percurso até o Rio Paraná, confirmavam-se as deduções do traçado do ensaio elaborado pelo Engenheiro Saint-Martin nos primeiros levantamentos: esta seria uma ferrovia de construção barata, com poucas obras-de-arte importantes em razão dos pouquíssimos rios caudalosos a cruzar e, outrossim, pela opção de se prolongar o trajeto, evitando-se um perfil acidentado (GHIRARDELLO, 2002, p. 36).

A premissa de buscar-se o traçado mais econômico é relatada, também, por vários autores, dos quais Edgard Lage de Andrade (1945):

Galgar lombadas de espigões; contornar morros e descer encostas e declives, para evitar altos cortes de rampas e grande movimento de terra; suprimir demoradas construções de viadutos, vai-se estendendo o traçado, cujo perfil de desenho como um simples e delgado traço, distendido e raso na superfície do solo, percorrendo a distância e à esquerda, a mesma orientação do Rio Tietê. O plano geral da obra é

---

<sup>24</sup> A exceção dos rios Feio, Coqueirão e Águas do Capitão, ambos os rios, Dourado e Congonhas, possuem suas nascentes no atual perímetro do município de Pirajuí. Já o rio Feio, localiza-se na atual cidade de Presidente Alves, emancipada em dezembro de 1927 e, naquele momento, pertencente aos limites do município de Avaí. Os rios Coqueirão e Águas do Capitão, por sua vez, localizam-se no atual município de Guarantã, então distrito de Pirajuí, estabelecido em novembro de 1945.



este. Romper caminhos mais fáceis para avançar depressa (ANDRADE, 1945, p.146).

No entanto, nesse aspecto, o relatório dos primeiros estudos definitivos difere aos demais entregues para análise, pois, à exceção do restante da zona, esse trecho já possuía produção cafeeira, como podemos perceber no trecho a seguir:

Os terrenos atravessados pela Estrada de Ferro nestes primeiros 100 quilômetros são férteis, próprios para a produção de café e outros cereais. Desde já a Estrada para estes primeiros quilômetros pode contar com um tráfego regular atravessando algumas fazendas de café como sejam as Coronel Figueiredo, Dr. Piza, Roberto Schaeugel e outros. Já existem plantados além de Bauru 1.350.000 pés de café que produziram 88.500 arrobas o ano passado. (CEFNOB, 1905, p. 8).

Como vimos, as fazendas de Joaquim de Toledo Piza e Almeida, foram dentre as primeiras a serem cultivadas em Pirajuí. Não obstante, o fazendeiro em questão não chegara ali e escolhera essas terras ao acaso, visto que partira de Capivari, de família com tradição na plantação de café, e havia feito, assim como em Pirajuí, o mesmo na região de Jaú dez anos antes. Era esse, um homem que além de possuir influência política, já que, como mostramos, a estação em suas terras recebe seu próprio nome, possuía larga experiência na cultura do café e grandes capitais, o que lhe conferia maior autonomia e coesão para a escolha dos terrenos em que iria estabelecer seus cafezais.

Visto isso, nos cabe expor ao leitor uma última informação sobre a região em questão que, ao nosso ver, foi relevante para determinação do traçado da via, bem como das propriedades dos grandes fazendeiros nesses primeiros 100 km. Figueirêdo (1950), nos apresenta um valioso histórico da linha, sendo uma de suas abordagens, a descrição dos solos na Zona Noroeste.

Quando foi iniciada a “Noroeste” em 1905, tôda a região por ela perlustrada era habitada por índios selvagens e coberta de floresta espessa nos espigões e cerrados de vegetação mais ou menos fina nas vertentes dos rios em virtude da constituição do solo. Os rios atuais – afirma José Setzer – desgastaram, evidentemente com facilidade, os arenitos pobres em cálcio que os cimentados com calcário, de modo que hoje êstes constituem os espigões e aqueles os vales dos rios. Portanto os espigões são mais férteis que os vales (FIGUEIRÊDO, 1950, p. 9).

Assim, concluímos que ambos, fazendeiros e ferrovia, escolheram localização mais vantajosa no que se refere ao ponto de vista econômico, um procurando maior produtividade e, a outra, maior possibilidade de tráfego contínuo para escoação dessa produção. Além disso, no que compete a ferrovia, sua escolha também se sujeitou aos aspectos técnicos dos terrenos em questão. Essa visou os caminhos mais fáceis que, por característica da região, eram os mesmos.

Passemos agora a analisar a posição da cidade de Pirajuí em relação a linha. Entretanto, enseja esclarecer que o trajeto apresentado aqui já não corresponde ao atual, pois o traçado foi retificado várias vezes pela União após a encampação e, como mencionamos, a linha tronco passa a cortar o município a partir da década de 1940. Sendo assim, o trajeto apresentado foi elaborado a partir dos vestígios deixados pela linha, como caixas d'água (figura 17), brita, leito, etc., abandonados em meio as atuais pastagens e plantações de cana. O trabalho só foi possível através do auxílio da Prefeitura Municipal de Pirajuí, a qual ofereceu um técnico e os equipamentos necessários para tal levantamento, composto por Estação Total e os softwares de análise e produção de mapas.

Figura 17 - Caixa d'água abandonada pela EFNOB na fazenda da Faca



Fonte: Elaborado pela autora (2016).

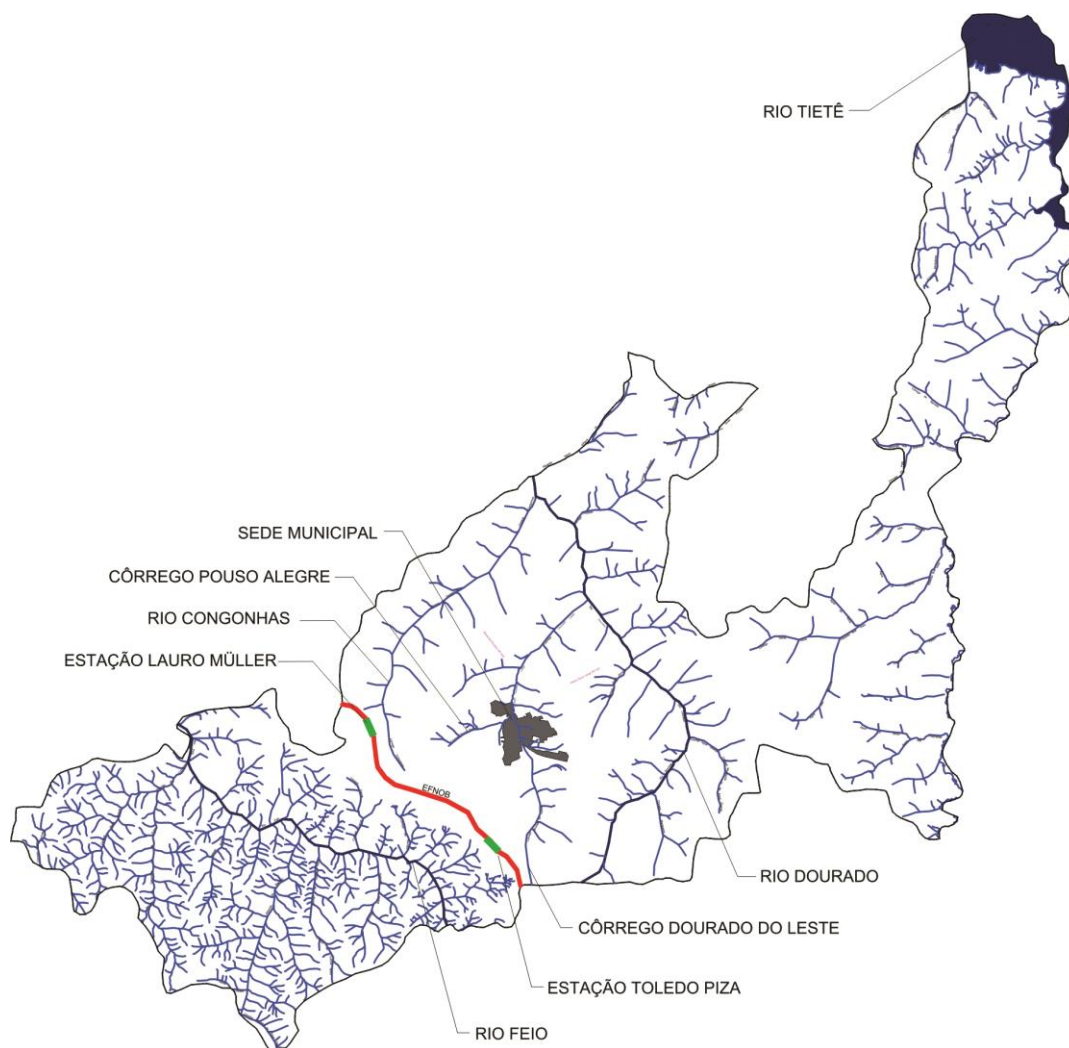
Destarte, a partir da reconstituição do traçado, cruzamos essa informação com o mapa hidrográfico do município (figura 18)<sup>25</sup>, que compreende a bacia do rio Feio ao

---

<sup>25</sup> Vide figura ampliada no Apêndice A.

sul de sua sede municipal e a do Rio Tietê, ao norte. Essa informação foi obtida através dos mapas do plano diretor de Pirajuí e a composição que mostramos a seguir, também foi elaborada com o auxílio técnico da Prefeitura Municipal.

Figura 18 - Hidrografia e Implantação Original da CEFNOB em Pirajuí



Fonte: Elaborado pela autora em cooperação com a Prefeitura Municipal de Pirajuí (2016).

A figura 18 deixa claro o que buscamos expor até o momento, a evidente escolha do traçado pelo espigão do Feio e Dourado. Também mostra a proximidade com o município que, partindo da Estação Toledo Piza, distanciava-se apenas 6 quilômetros do então patrimônio religioso. Assim, se era de interesse da ferrovia, ao passar por zona pouco povoada, aportar nas pequenas ocupações do caminho de modo a garantir melhor segurança contra os ataques indígenas e melhor aparato ao abastecimento e zelo dos trabalhadores, o que se vê nos primeiros 100km, no entanto, é a falta de preocupação com essas questões. Prova disso está no próprio relatório:

Na nossa primeira excursão de reconhecimento da Fazenda da Faca, quilômetro 80 da linha estudada, descendo para o Vale dos Dourados, passando depois pelos patrimônios do Batalha e Capelião da Rosa, verificamos então que o traçado por essa zona seria muito mais longo e dispendioso do que o que adotamos, além de terem peiores as suas condições técnicas. (CEFNOB, 1905, p. 11)

Portanto, não somente Pirajuí, então Patrimônio de São Sebastião do Pouso Alegre, mas também os patrimônios do Batalha, atual cidade de Reginópolis, e Capelião da Rosa, já desaparecido, não recebem os trilhos da linha tronco da CEFNOB devido as condições técnicas do terreno. Havia também os povoados de Corredeira no vale do Rio Feio, bem como o Sucuri no Vale do Rio batalha que, assim como Pirajuí, não foram sequer mencionados pelo relatório. Em contrapartida, assim como o mapa (figura 19) que o acompanha, as fazendas recebem toda atenção, principalmente sobre o numero de cafeeiros, o que nos leva a crer que nos primeiros 100km, assim como as ferrovias paulista que antecederam a construção da CEFNOB, essa buscou o café.

Figura 19 - Fazendas a beira da linha férrea



Fonte: Acervo do Museu Ferroviário Regional de Bauru.

Através da figura 19, que corresponde ao trecho do Mapa do Traçado Definitivo da 1ª Secção de 100 Kilômetros e Reconhecimento até Itapura, podemos perceber as Fazendas da Faca e Can-Can, localizadas entre a linha férrea e o Rio

Feio. A partir do quilômetro 100, também pontudo nessa figura, os terrenos à margem da ferrovia são descritos como “Matto Virgem”.

## 2.5 Situação após a encampação

No final de 1918, de acordo com Neves (1958, p. 95-96), era extremamente precário o estado da ferrovia assumida pela União. O Engenheiro Arlindo Ribeiro da Luz, ao assumir a diretoria da mesma, procurou estudar a situação geral da ferrovia, que era deficiente em todos os setores e, por isso, havia a necessidade de uma remodelação completa em toda a extensão de suas linhas.

Ghirardello (2002, p. 65), relata que toda essa retificação necessária a linha, em especial no trecho paulista, será realizada na década de 1920. Assim, segundo o autor, estações serão substituídas, construídas então em alvenaria (figura 20), no lugar das antigas, geralmente de madeira (figura 21), trechos inteiros deveriam ser refeitos, com a substituição de dormentes e ampliação dos raios de curva. Além disso, seria ainda construída uma variante de Araçatuba a Jupiá, de maneira, a desviar da região assolada pela febre, projetada inicialmente. A lista é bastante extensa e praticamente refaz a ferrovia em São Paulo, com imenso dispêndio financeiro por parte do governo federal (GHIRARDELLO, 2002, p. 65).

Figura 20 - Nova estação de Albuquerque Lins, construída em 1922



Fonte: Neves (1954, p. 131).



Figura 21 – Estação Primitiva de Albuquerque Lins



Fonte: Neves (1954, p. 131).

Neves (1958, p. 102) afirma que a administração de Arlindo Luz enquadrou, no seu plano de remodelação, a execução dessas correções por meio da revisão total do traçado, adotando como raio mínimo das curvas, o de 300 metros, antes delimitado a 150 metros, e 1% como máximo de inclinação para rampas, em substituição aos 2% empregado anteriormente. Assim, os estudos foram iniciados a partir de Bauru e continuaram metodicamente por todo o prolongamento a linha.

Urgia a remodelação completa da via férrea, que fora o fator primordial desse desenvolvimento, agora a pique de ser por ela mesma entravado, mercê de sua instalação absolutamente provisória, incompatível com o surto de progresso que invadira a zona feracíssima entre Bauru e o rio Paraná e com os altos objetivos nacionais e internacionais da grande Noroeste (NEVES, 1958, p. 96-97).

A respeito dessa afirmação do autor, é necessário esclarecer que, apesar dos altos custos que a ferrovia impunha ao Governo para sua construção e, agora, para sua retificação, tais ações se justificavam através dos “objetivos nacionais e internacionais para a linha”. Além disso, o relatório da ferrovia, referente ao exercício de 1921, informa sobre a intenção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, lançada numa via única de 1.273 km de extensão, de criar ramais a sua margem que

drenassem para a Estrada os produtos das atividades agrícola e comercial da zona percorrida e que, *“a não proceder assim, ver-se-ia a Noroeste, em futuro não remoto, reduzida a ter como tributária apenas a estreita faixa que a margeia, pois outras concorrentes fatalmente surgiriam nas promissoras zonas que lhe estão longe”* (EFNOB, 1922, p. 26).

Desse modo, ao deixar explícito o avanço das outras ferrovias em relação à região, o diretor aponta a urgência e vantagens em se melhorar a linha e criar vias que, ultrapassando os rios Feio e Tietê, alcancem a promissora produção que começara a se desenvolver nessas áreas. O mesmo relatório, após pautar o referido argumento sobre a criação de ramais na linha, esclarece que fazendeiros estabelecidos na zona compreendida entre os rios Feio e Tibiriçá, entregaram à ferrovia um memorial em que, alegando o progresso da referida região, pediam o estudo de construção de ramal que partindo da Estação Cincinato, no então distrito de Guarantã, tributário à Pirajuí, percorresse a região entre esse espigão.

Situação semelhante se deu para construção do Ramal Pirajuhy que, no entanto, abordaremos em detalhe no capítulo seguinte. Por hora, nos cabe apontar que, embora a situação da linha fosse precária, a zona por ela percorrida mantinha-se em forte crescimento econômico e relevante influência política.

Assim, os estudos foram realizados pela ferrovia e viabilizados, contudo...

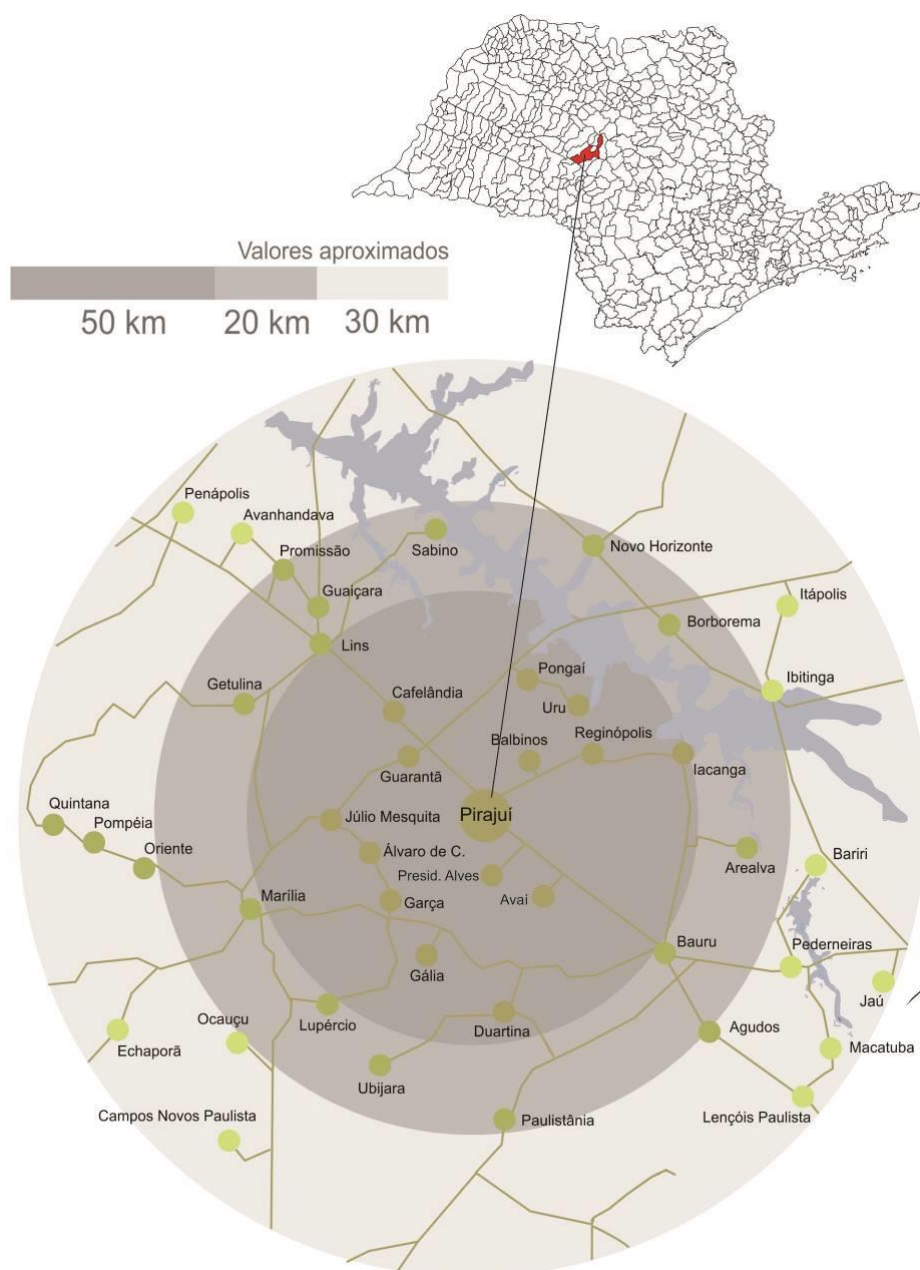
(...) partindo da Estação Lauro Müller, de onde transporia 4km adiante pelo espigão do córrego Cachoerinha, atravessando o Rio Feio no km13. Subiria o vale deste, atravessando sempre uma zona já com extensos cafezais, passando no quilometro 18 pela povoação de Corredeira e galgando, no quilômetro 29, o espigão divisor dos rios Feio e Tibiriçá. Por esse espigão poderá estender-se por 30 quilômetros, atravessando a principio extensa área de mata virgem e, depois, os cafezais da Companhia cafeeira do Rio Feio. Podendo, daí, ainda estender-se por outros 30 quilômetros, que o levará a confluência dos dois formadores do Aguapehy. Esse traçado, atende perfeitamente os interesses da população agrícola que o reclama e da Estrada, para qual assegura a contribuição de riquíssima região, com área aproximada de 1700km<sup>2</sup>. (EFNOB, 1922, p. 28).

De acordo com Neves (1958, p. 105), o primeiro trecho do projeto tinha extensão de 13,2km, e um projeto de lei, por iniciativa dos fazendeiros da referida zona, foi apresentado a Câmara dos Deputados, abrindo crédito de 700:000\$000 para a construção desse ramal. Todavia, as obras não foram sequer iniciadas e, à exceção do Ramal Pirajuhy, o projeto de criação de ramais ao longo do trecho paulista, não se concretizou, situação que explanaremos a seguir.

### 3. A CIDADE DE PIRAJUÍ

Pirajuí, localizada na atualmente denominada região centro-oeste paulista (figura 22), há 350km da capital do Estado e objeto de estudo deste trabalho, foi fundada no início do século XX e, assim como tantas outras cidades no interior do Estado de São Paulo, surge a partir de doação de terras feita à Igreja Católica, apesar de ter seu prelúdio já no período Republicano e localizar-se em uma plaga que teve sua ocupação ligada à Ferrovia Noroeste do Brasil.

Figura 22 - Localização de Pirajuí no Estado de São Paulo



Fonte: Elaborado pela autora (2017).



### 3.1 A Formação do Povoado e a Doação das Terras

Ercilla e Pinheiro (1928), ao descreverem o início da formação do município em um capítulo denominado, “A derrubada das mattas, os primeiros ranchos, a primeira fazenda da Zona, a primeira missa, a cidade e a comarca”, relatam que os primeiros contatos e conflitos com os indígenas que habitavam a área datam de 1888, dezoito anos antes de que se desse início às obras da ferrovia na região.

As terras que hoje constituem o município de Pirajuhy, em 1888 ainda eram dominadas pelos índios coroados. Por esse tempo teve o primeiro contato com a civilização. A leste na cabeceiras das águas da Mangueiras, os selvicolas se chocaram com o homem civilizado. Desse anno a 1890, em encontros constantes entre estes, que eram senhores da terra, e os civilizados, nada foi feito que correspondesse aos intentos dos desbravadores dos sertões paulistas da Noroeste (Ercilla e Pinheiro, 1928, p. 247).

Contudo, segundo Ferreira (1957, p. 309) em 1889, João Justino da Silva, Coronel Joaquim de Toledo Piza e Almeida, Adão Bonifácio Dias, Leão Cerqueira, Inácio Vidal dos Santos Abreu, Luiz Wolf, Clementino Rodrigues da Silva, Salvador da Costa Sarico e outros, superando todos os “empecilhos”, estabeleceram as primeiras lavouras de café do município, sendo que em 1891, o Coronel Joaquim de Toledo Piza e Almeida, nos espigões dos Rios Dourados e Feio, plantava setenta mil cafeeiros; Adão Bonifácio da Silva abria a água da Congonha, onde mais tarde se edificou a Estação Lauro Müller, formando uma lavoura com cerca de cinco mil cafeeiros, João Justino da Silva, à margem direita da água da Estiva, estabelecia uma lavoura cafeeira com cerca de quatro mil pés, ocupação que seria elevada à categoria de distrito anos mais tarde, com denominação de Santo Antônio da Estiva, ainda hoje tributário à Pirajuí.

A precariedade da comunicação com outras cidades ante a inexistência de estradas de rodagem adequadas, não restando outro meio de transporte que não o lombo de mulas, tornaram a ocupação das terras Pirajuienses um feito árduo, como podemos observar em outro trecho narrado por Ercilla e Pinheiro:

Em 1890 iniciou-se o período da colonização. Foram explorados o Cancan, Estiva, Congonha e Acampamento, que hoje são dos mais florescentes logares circundantes da cidade. Acampamento é hoje das mais importantes fazendas, e é dos logares históricos do município de Pirajuhy. Ahi esteve acampado durante alguns mezes,

em 1890<sup>26</sup>, a comissão exploradora do extremo sertão paulista, chefiada pelo Dr. José Custódio Alves de Lima. Dahi o seu nome. Longe do primeiro ponto da estrada de ferro, os seus habitantes além de lutar contra a hostilidade do indígena sofriam muitas vezes as carencias dos que estão incommunicaveis com os centros commerciaes. Para suprirem-se do indispensável percorriam a pé 20 leguas até a cidade de Jahú, ponto mais próximo servido por estrada de ferro. Tal viagem era feita a lombo de animaes, com longinquos pontos de descanso e por estradas de rodagem, as peiores que hoje podemos imaginar. Afora Jahu, os desbravadores de Pirajuhy frequentavam Fortaleza, logarejo mais tarde por lei denominado Piatan. (Ercilla e Pinheiro, 1928, p 247)

Além de evidenciar a penúria vivida pela população que ocupava essa região, os autores também nos fornecem um dado relevante a respeito da presença da CGGSP na zona, realizando os trabalhos de levantamento do Rio Feio e, para tanto, estabelecendo um de seus pontos de apoio (figura 23) em uma das Fazendas que começavam a se formar ali.

Figura 23 - Acampamento da Corredeira



Fonte: Acervo do Museu Geológico do Estado de São Paulo (1905).

---

<sup>26</sup> Pelos documentos encontrados em 1904, a fazenda apontada no texto já se chamava Acampamento, contudo, não temos notícia de nenhuma expedição exploradora do extremo sertão paulista ocorrida no ano de 1890. Sobre José Custódio Alves de Lima encontramos referências como um Inspetor consular do Brasil em Nova York, entre o final do século XIX e início do século XX.

Acampamento que, posteriormente passa a se chamar Bela Vista, segundo dados do Cartório Municipal de Pirajuí, assim como a fazenda da Faca, pertenciam ao Cel. Joaquim de Toledo Piza e Almeida que, conforme já mencionado no primeiro Capítulo deste trabalho, era cafeicultor com grande influência política e cuja trajetória nos parece pertinente ser foco de aprofundamento.

De acordo com Ercilla e Pinheiro (1928), Joaquim de Toledo Piza e Almeida nasceu em Capivari, na região de Campinas. Aos 27 anos de idade estabeleceu fazenda no município de Jahú e aos 36, na última década do século XIX, deu início as suas plantações em Pirajuí.

Em Jahú, sua propriedade chamada Fazenda Riachuelo, também foi contemplada com uma Estação Ferroviária, essa da Estrada de Ferro Paulista, denominada Campos Sales. Fato que nos permite compreender com maior clareza a estreita relação entre as ações do Estado e a elite de cafeicultores da época.

De acordo com Monbeig (1984, p. 139-140), para completar suas atividades de plantador, havia Toledo Piza fundado uma casa exportadora, na praça de Santos, e, para tirar partido de sua imensa propriedade, no vale do Aguapeí, repartindo-a em pequenas fazendas, para vendê-la. Já providos de sólida fortuna, antes dessa conquista do sertão, tornaram-se os Toledo Piza uma das mais poderosas famílias paulistas, participando da vida política do país. Várias vezes, dirigiram a Secretaria da Agricultura.

Assim, é necessário que o leitor compreenda que era característica dessa família, e de boa parte da elite de cafeicultores paulistas, articular-se em várias esferas da sociedade, seja na produção agrícola, na política, ou no setor de importação, o que facilitava o monopólio de tais membros familiares.

Visto isso...

Em 1895, João Justino da Silva, José Gregório Vidal de Abreu, Manoel Francisco Ribeiro e outros fizeram tombar as primeiras árvores, para se localizarem nos terrenos onde hoje se eleva, com suas magníficas residências e seus lindos jardins, a cidade de Pirajuí. Na indomável faina de conquistar mais terras dos coroados e caingangs, Joaquim dos Santos, à frente de alguns homens, atingiu em 1900, a “Água da Corredeira”, distante 26 quilômetros de seu arraial e onde hoje está localizada a sede do distrito de paz de Corredeira. (FERREIRA, 1957, p. 309).

Esse pode ser considerado o início mais imediato do povoado de São Sebastião do Pouso Alegre, a primitiva denominação de Pirajuí. O Local estabelecia-se na forquilha dos Córregos Pouso Alegre e Dourado do Leste, situação comum na época, visto a maior facilidade em se delimitar porções de terras através dos rios, como já mencionamos no capítulo 1 deste trabalho e como pode ser melhor compreendido no caso de Pirajuí, expressado pelo mapa da Figura 18, no capítulo 2. Ademais, através do exposto até o momento, pudemos perceber que, na região, afloravam vários povoados, estabelecidos através da iniciativa de algum cafeicultor, em prejuízo as tribos indígenas, “atingindo” assim, novas terras para produção agrícola.

Desse modo, Ferreira (1957, p. 309) relata que, com o crescimento do número de pessoas atraídas para a região e estabelecendo-se no povoado, João Justino da Silva e outros tiveram a “ideia” do estabelecimento de um patrimônio ali e, com efeito, em 1902, fundava-se o povoado de São Sebastião do Pouso Alegre.

Portanto, assim como tantas outras no interior do Estado de São Paulo, Pirajuí surge a partir de doação de terras feita à Igreja Católica, como podemos verificar no texto de sua Ata de Fundação:

Aos vinte e cinco dias do mês de Novembro do ano de Nosso Senhor Jesus Christo, de mil novecentos e quatro, no lugar denominado Pouso Alegre, em virtude da doação de vinte e cinco alqueires de terras feita ao Glorioso Mártir São Sebastião, pelo seu Antônio Rodrigues da Silva e sua mulher Maria Reducina de Carvalho, conforme a escriptura publica lavrada na villa de Bauru no livro de vistas do escrivão de paz e Tabellião pela lei João Alfredo Ferraz, a 6 do mês de Outubro de mil novecentos e dois e registrada no cartório de registro civil da comarca de São Paulo do Agudos no dia 17 do mês de Agosto de mil novecentos e quatro, ficou definitivamente Fundado o Patrimônio sob a denominação de São Sebastião do Pouso Alegre (PIRAJUÍ, 1904, p. 1).

Em 1904, novamente João Justino da Silva, juntamente com outros habitantes, construíram uma capela (figura 24) no lugar onde hoje é a Igreja Matriz de Pirajuí (CORREIO DE PIRAJUÍ, 1950). No dia 25 de novembro do mesmo ano, o Padre Francisco Elias Vartolo, vigário da paróquia de Bauru, rezou a primeira missa na capela de Pirajuí, oficializando assim eclesiasticamente o novo patrimônio.

Figura 24 - Primeira Capela de Pirajuí e Construção da Igreja Matriz (1918)



Fonte: Acervo da Prefeitura Municipal de Pirajuí (Autor desconhecido).

Esses fatos sobre o município, no entanto, contrariam o esperado em alguns aspectos: primeiro, sua localização, segundo, o período em que surgiu. Apesar de distar 65km da cidade de Bauru, rumo a oeste, o início de sua história antecede ao início da construção da ferrovia, conseqüentemente diferente da maioria das cidades da Zona Noroeste, sua formação não se deu em função da linha férrea, mas sim através das ocupações espaçadas existentes após Bauru, fato já explanado no segundo capítulo. Por fim, em relação ao período, esse já com o Governo Republicano estabelecido, não se esperava que a prática de doação de terras ao patrimônio religioso ainda vigorasse, sobretudo nas terras da Zona Noroeste, apesar disso, veremos que, na realidade, esse “método” para formação de novos municípios perdurou por mais tempo.

Exemplo disso é a cidade de Avaí, localizada no km 48 da CEFNOB, a qual teve sua formação a partir de uma estação, no entanto, também através de doação de terras à Igreja. De acordo com a escritura de doação do município, analisada por Ghirardello (2002, p. 144), Gasparino doa à Fábrica da Igreja do Patrimônio de São Sebastião de Jacutinga, em 18 de junho de 1906, cinco alqueires de terras localizadas

na margem esquerda do Rio Batalha “no lugar da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil”, ou seja, junto à estação.

Situação que não difere em nada às doações ocorridas à igreja católica no século XIX. Entretanto, o estremecimento das relações entre a Câmara de Bauru, a qual Jacutinga era tributária e a Igreja, por ter essa se tornado agente de especulação imobiliária na cidade, levou o doador a retificar a escritura, destituindo do apostolado o poder sobre o solo urbano do novo povoado. O que parecia preocupar mais o doador, em sua surpreendente retificação de escritura, no entanto, era o instituto da enfiteuse, banido por completo na nova doação. As amarras do aforamento são dissolvidas integralmente em busca de relações simples de compra e venda (GHIRARDELLO, 2002, p. 145).

Percebe-se que o sistema de doação para enfiteuse era tão arraigado, até então, que mesmo o doador deixando expresso por diversas vezes que a doação não era para fins de aforamento, e que nada além do valor de venda deveria ser cobrado dos futuros adquirentes, trata-os sintomaticamente de “emphitheutas”, quando o termo correto seria simplesmente “compradores”. O mesmo se dá em relação à designação “patrimônio”, que permanece na retificação da escritura, bem como sua invocação: São Sebastião. Vê-se por esse exemplo como as relações de posse da terra urbana estavam mudando rapidamente durante a Velha República, mas também o quanto eram fortes a tradição e os antigos laços entre o espaço citadino e o poder eclesiástico (GHIRARDELLO, 2002, p. 146).

Portanto, apesar do Governo Republicano ter como marco o início do Estado laico, na prática, essa transição se deu através de um processo lento, que teve de superar certas barreiras culturais. Outra questão que podemos apontar como motivadora para que tal situação continuasse a ocorrer, era a dinâmica legislativa que imperava sobre os municípios paulistas da época.

Com a promulgação da Constituição de 1891, através de seu artigo 6, os municípios foram confiados aos seus Estados, podendo esses intervir em assuntos de competência dos mesmos, ou seja, os Estados poderiam:

- a) Organizar as instituições municipais;
- b) Definir a competência dessas instituições;
- c) Definir a composição do governo;
- d) Definir os tipos de controle que exerceria sobre o município;

- e) Denominar o chefe do poder Executivo;
- f) Manipular as finanças municipais (IBAM, 2000).

Ainda, no artigo 68, fica determinado que os Estados organizar-se-iam de forma que ficasse assegurada a autonomia dos municípios em tudo quanto respeite ao seu peculiar interesse.

Isto propiciou numerosas intervenções do Estado em seus Municípios, que só foram estancadas, em parte, pela reforma constitucional de 1926, ao conceder à União o direito de intervir nos Estados para proteger a autonomia municipal, também reforçada graças aos movimentos políticos dos anos 20, conhecidos como "tenentismo", que levaram à Revolução de 30 (IBAM, 2000).

Em São Paulo, era através da Lei Ordinária N.º 16 de 13 de novembro de 1891, que se organizavam os municípios da época. Ela determinava, dentre outras coisas, através de seu artigo 23, que para as eleições municipais poderiam os municípios estabelecerem o processo eleitoral que melhor lhes parecesse, guardadas as prescrições da Constituição do Estado. Qualquer que fosse, entretanto, o chefe municipal, o elemento primário desse tipo de liderança era o "coronel", que comandava discricionariamente um lote considerável de "votos de cabresto" (LEAL, 2012, p. 45). Assim, a composição das câmaras e o encabeçamento do poder executivo municipal, via de regra, eram submissos aos ensejos da elite de cafeicultores local.

Para Leal (2012, p. 46) essa ascendência resulta muito naturalmente da sua qualidade de proprietário rural. A massa humana que tira a subsistência das suas terras vive no mais lamentável estado de pobreza, ignorância e abandono. Diante dela, o "coronel" é rico.

No entanto "poder local também é tradução de beneplácito e favores conseguidos junto à política dominante do estado. É verdade que o federalismo republicano dá ao estado, e este, por sua vez, ao município, uma série de regalias políticas e financeiras. A interdependência entre ambos é fundamental. Mas, os favores que recebe do estado, os empregos públicos' estaduais que distribui, as verbas extras que consegue e a neutralização ou, beneplácito das autoridades policiais são os benefícios de uma política comum entre o coronel e a autoridade maior. O elo de ligação entre ambos é o voto (CARONE, 1971, p. 87).

Assim, os coronéis locais passavam a ter poder quase ilimitado, pois, eles eram os entes que ligavam o município ao governo estadual. Portanto, tal dinâmica governamental era demasiado atrativo aos cafeicultores que, a exemplo de Pirajuí, como veremos adiante, ocupam câmara e prefeitura, deliberando e atuando em seu próprio favor, e dependentes aos Toledo Piza, durante todo o período estudado. Em contrapartida, a referida lei não menciona nada impedindo a doação de terras ao patrimônio religioso como início para formação, ou não, de vilas, apenas que é de exclusiva atribuição do Congresso a criação e divisão dos municípios, sendo esse guiado pelo crescimento populacional dos novos povoados. Desse modo, visto o vínculo das pessoas com os “chãos sagrados”, a doação era um excelente meio de, em uma região em evidente expansão agrícola, atrair um aglomerado de indivíduos, de modo a se estabelecer, posteriormente, um distrito e, por fim, um município autônomo.

### **3.2 O Desenvolvimento do Patrimônio e a Relação com a CEFNOB**

No final de 1905 tem início a construção da Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil - CEFNOB no município de Bauru, seu quilometro zero, rumo a Corumbá, no Mato Grosso do Sul, inaugurando a primeira estação dentro dos limites de Pirajuhy, denominada Lauro Muller (figura 25), no Km 92 da linha, segundo Ghirardello (2002), aos 16 de fevereiro de 1908. Essa estação, todavia, apesar de servir as fazendas de café situadas no distrito de Paz São Sebastião do Pouso Alegre, localizava-se a certa distância do referido patrimônio. No ano seguinte, é inaugurada a Estação Toledo Piza (figura 26), instalada na Fazenda da Faca, no Km 83, que também se encontrava distante do patrimônio.



Figura 25 - Primeira Estação Lauro Muller (1919)



Fonte: Relatório da diretoria da CEFNOB, p. 32, 1922. Acervo do Museu Ferroviário Regional de Bauru.

Figura 26 - Primeira Estação Toledo Piza (1919)



Fonte: Relatório da diretoria da CEFNOB, p. 31, 1922. Acervo do Museu Ferroviário Regional de Bauru.

Todavia, a chegada da ferrovia, mesmo antes da inauguração das estações Lauro Muller e Toledo Piza, e distante da vila que ali se formava, já abrandou as dificuldades enfrentadas pela sua população pioneira e alavancou seu crescimento, como podemos observar em um relato datado de 1907, publicado no jornal O Bauru, feito pelo correspondente local, que ilustra o início das atividades urbanas e o começo das relações sociais da comunidade.

“Faço cheio de entusiasmo pelo passo avantajado que demos na senda do progresso: Pirajuhy hoje já tem fóros de districto. Deve-se essa evolução aos bons serviços do sr. Capitão Juvencio Silva, cavalheiro distincto e intelligente, que não poupa sacrificios em prol desta localidade.

Coube ao referido cavalheiro a nomeação de subdelegado, sendo igualmente nomeados para supplentes pessoas de bastante capacidade, E para que fique completa a obra, é mister que o governo nos envie com brevidade um bom destacamento.

Brevemente teremos aqui as festas dedicas á Nossa Senhora Immaculada, cremos que a 16 de junho p. futuro. Para essas festividades ja foi contractada a corporação musical d’ahi; preparam-se tambem muitos outros folguedos que certamente attrairão muita gente ás nossas plagas.

Hoje nossa localidade torna-se facilmente accessivel, porque, tomando-se as confortaveis locomotivas da Noroeste ahi (Bauru), ás 6 menos 10 minutos, ás 9 e 45 salta-se na chave Toledo, encontrando-se nesse ponto trollys á disposição, que, em 30 minutos transporta o viajante aos arraiais de Pyrajuhy...

Muitas outras cousas estão a me verter do bico da penna, no entretanto, deixo-as para outra vez. Maio 12-907 (O correspondente).” (O BAURU, 14.5.1907, p. 01).

A elevação a categoria de Distrito de paz ocorre em 8 de outubro de 1907, de acordo com publicação no mesmo jornal, conforme segue, em que, de acordo com as informações do artigo 1º, fica evidente a importância dos rios como forma de referência para demarcação de terras cujas, no caso de Pirajuhy, irão se prolongar do Batalha às margens do Rio Paraná, e entre os rios Tietê e do Peixe:

“Districto de Paz – A Comissão de Estatística, Divisão Civil e Judiciaria da Camara dos Deputados, deu parecer favorável sobre a representação dos moradores de Pirajuhy, deste municipio, no sentido de alli ser creado o districto de paz e formulou o seguinte projecto de lei:

O Congresso Legislativo do Estado de S. Paulo decreta:

Art. 1º. Fica creado o Districto de Paz de Pirajuhy, no municipio de Bauru, comarca de Agudos, com as seguintes divisas:

Começam na barra do ribeirão Batalhina ou Avahy, afluente do lado esquerdo do Rio Batalha, pelo mesmo Batalha abaixo até encontrar as do lado esquerdo da agua Guaricanga, affluente do Batalha, segue

por estas vertentes acima até ao divisor de águas do Batalha e Dourado e por este até encontrar as vertentes do ribeirão Sucury, por este Ribeirão abaixo até o Tieté, por este abaixo até encontrar as divisas do município do Rio Preto e por estas até ao rio Paraná, e por este abaixo até encontrar o divisor das águas entre os rios do Peixe ou Tigre e Aguapehy ou Feio, daí descem para as vertentes do Batalha até onde tiveram começo.

Art. 2º. Revogam-se as disposições em contrário.

Sala das comissões, 8 de outubro de 1907. – Plínio de Godoy, presidente e relator; Cornelio Vieira, Pedro Costa. (O BAURU, 13.10.1907, p. 02)

Tal área tem proporções ainda maiores do que aquelas grafadas no mapa da página 21 deste trabalho, representando toda a Zona Noroeste e que se limitava, ao Sul, as margens do Rio Aguapeí. A grande extensão inicial é algo bastante corriqueiro nesses novos municípios formados no Oeste, que aos poucos perderão suas áreas originais em função de desmembramentos para constituição de novas cidades.

Outro dado importante sobre a elevação a categoria de distrito está nos personagens que participaram dos empenhos para tal acontecimento. Ferreira (1957, p. 309) nos revela que...

Em 1907, crescendo “Pouso Alegre”, para êle se voltou a atenção do Coronel Joaquim Piza, cujo interesse, no Congresso do Estado, junto ao Dr. Plínio de Godoy<sup>27</sup>, conseguiu que pela Lei Estadual nº 1105, de 2 de dezembro desse mesmo ano, fosse criado o distrito de paz nessa localidade, mudando-lhe, porém, o nome para Pirajuhy<sup>28</sup>, oriundo Rio Dourado, que serpenteia bucólicamente, nas proximidades da cidade (FERREIRA, 1957, p. 309).

É interessante observarmos que o autor aponta que é a partir do interesse de Toledo Piza, pelo povoado, e através de sua influência política, que Pirajuí alcançou a elevação a distrito de paz. Além disso, percebemos o abandono da denominação homenageando o santo padroeiro do município. A respeito da utilização de topônimos tupis para tal fim, Monbeig (1984, p. 132) nos lembra que, nessa época, tornou-se moda, no Brasil, batizar com nomes tupis as cidades novas, fazendas e riachos.

Na zona pioneira, os nomes de consonância tupi, dados aos

---

<sup>27</sup> Advogado e político, Plínio de Godoy Moreira e Costa, foi deputado paulista nas Legislaturas 1898/1900, 1904/1906, 1907/1909, 1913/1915, 1916/1918 e 1919/1921. (FONSECA e FONTES JR, 1930, p. 116).

<sup>28</sup> O Topônimo Pirajuí (originalmente Pitajuhy), deriva da língua tupi: Pirá = peixe – Ju = corruptela de juba, amarelo vivo, dourado – Hy = água, corrente, rio. Portanto, significa, literalmente: rio do peixe dourado ou, por extensão, rio dos peixes dourados (FERREIRA, 1957, p. 309).

municípios, são todos de formação moderna: no norte do Paraná, por causa de razões administrativas e políticas, foi preciso mudar as denominações de Nova Dantzig, Rolândia, Lavat, para chama-las Caviúna, Cambé, Mandaguari. Essa ressurreição erudita da língua indígena comprova o que vem a ser o índio para o habitante da língua pioneira: uma recordação que entrou no domínio da legenda (MONBEIG, 1984, p. 132).

Visto isso, com a consolidação do início das atividades políticas do agora distrito de paz, em 1908 se dão as eleições do juiz de paz de Pirajuí e os relatos demonstram um crescimento populacional célere. Além disso, demonstra a concretização de um pequeno comércio e, inclusive, o início de atividade industrial:

Pirajuhy ainda hontem era habitado pelos nossos indios selvagens e, hoje conta com um numero superior a 100 casas e já com estabelecimento industrial. Recebe, dia a dia, inumera pessoas, sendo umas que vêm cultivar as nossas mattas virgens, de que é abundantissimo, e outros abrirem estabelecimentos comerciaes. Conforme relatei em minha correspondência anterior, inaugurou-se no dia 4 do vigente, com o título de cervejaria Guarany, a importante fabrica de bebidas do Sr. Jose Francisco Ribeiro (O BAURU. 3.5.1908, p. 01-02).

O ano também é marcado, para o município, segundo Ercilla e Pinheiro (1928, p. 252), pela morte de João Justino da Silva, fabricante da cidade, sendo esse cargo passado ao seu sogro, Ignacio Vidal dos Santos Abreu, que o exerceu até sua morte em 1914.

A partir de 1909, Domingos Santos de Abreu, cunhado de João Justino, desenvolveu nos jornais de Bauru e no “Correio Paulistano”, onde publicava suas Cartas do Sertão, uma grande propaganda de Pirajuí e de toda sua zona. Pirajuhy passou, a cada dia, a atrair mais moradores. Em 1911, René Laurent e Américo Maia inauguram um cinema no distrito, em um espaçoso prédio construído em madeira, denominado Pirajuhy-Cinema, onde também se realizavam festas de Carnaval, bailes e encontros políticos.

Em 1911 também é criada a subprefeitura de Pirajuí, a cargo da qual ficou a arrecadação dos impostos do distrito, até então, pagos diretamente na Tesouraria da Prefeitura Municipal de Bauru. O capitão João Antonio Loureiro, foi o primeiro subprefeito, exercendo o cargo até 1913, sendo substituído então por Domingos dos Santos Abreu, que somente deixou a subprefeitura em 1915.

Com o crescimento populacional, era natural que surgisse a intenção de elevação a categoria de município de modo a não ser mais dependente de Bauru. O insignificante povoado de 1904, dez anos depois queria ser município, queria ter administração própria (Ercilla e Pinheiro, 1928, p. 252).

Assim, de acordo com Ferreira (1957, p. 309-310), a maioria de seus habitantes, em reunião pública realizada no dia 10 de maio de 1914, deliberou nomear uma comissão para pleitear a criação do município. Essa comissão, conforme ata lavrada e assinada pelos presentes, ficou constituída dos senhores: Dr. Cândido Junqueira de Andrade, Domingos dos Santos de Abreu, Capitão João Antônio Loureiro, José Carlos de Oliveira Garcez Sobrinho, Major Manoel Nogueira de Sá, João de Souza Meireles Neto, Eliseu de Almeida Cardia e Eloy de Almeida Cardia. A causa foi entregue aos coronéis Joaquim de Toledo Piza e Antonio Carlos Ferraz Salles. Na Câmara, o projeto foi defendido pelos deputados Plínio de Godoy, João Sampaio e Gabriel Rocha. No Senado, pelos senadores Virgílio Rodrigues Alves, Pádua e Rubião Júnior.

Em 3 de dezembro de 1914, pela Lei Estadual nº 1428, era criado o município de Pirajuí, com território desmembrado de Bauru, e concedido a sede municipal foro de cidade. O município foi solenemente instalado em 29 de março do ano seguinte.

Segundo a ata de instalação do município, o primeiro prefeito eleito, atuando de 1915 a 1917, foi o senhor Major Eloy de Almeida Cardia. A câmara de vereadores ficou composta pelos senhores Major Manoel Nogueira de Sá, nomeado presidente da mesma, Coronel José Roberto de Souza Ramos, João Braulio Junqueira de Andrade, Major Eloy de Almeida Cardia, Emillio Petterson e José Joaquim Peixoto Ferrão. Podemos perceber que vários personagens ou elementos da mesma família, se repetem durante todo o período estudado. As composições da câmara de vereadores, bem como o comando do executivo, permaneceram restritas a elite de cafeicultores da cidade até 1930.

Em 1917, com o então prefeito Jayme de Toledo Piza e Almeida a frente do executivo, um dos filhos de Joaquim de Toledo Piza e Almeida, segundo o Livro Tombo da Igreja Matriz de São Sebastião (1917, p. 2a) a cidade recebe a visita de Dom Lucio Antunes de Souza, bispo diocesano de Botucatu que solicita ao poder público um templo que melhor se adapte a números de habitantes do município.

Nomeamos para isso uma Comissão composta das pessoas mais animadas e dispostas ao trabalho. Nomeamos o Dr. Candido Junqueira de Andrade para presidente da Comissão, para vice Presidente o Coronel Jayme Toledo Piza e Almeida, Thesoureiro Sr. José Garces Sobrinho, Secretários João Souza Meirelles e Vicente Barbosa. Esperamos tanto no zelo do Ilmo P. Vigario, como na boa vontade da Comissão e contamos ver em breve o começo dos trabalhos (PIRAJUÍ, 1917,. P. 2 a).

Apesar da evidente ruptura entre Estado e Igreja durante o período, o que se percebe, ao menos nas esferas municipais, é que esse vínculo continua a existir no sentido de as prefeituras ainda favorecerem o clero, particularmente nas pequenas comunidades onde as relações eram bastante próximas e pessoais. Prova disso é a Lei Municipal nº. 24 de 25 de abril de 1919, cujo conteúdo autoriza o então prefeito Jayme de Toledo Piza a entregar à Comissão de Construção da Igreja Matriz, como forma de auxílio a quantia de 3:000\$000, retirados da verba destinada a obras públicas. A mesma situação já havia ocorrido em 1918, através da Lei nº. 19, em que o município contribui com a quantia de 1:000\$000 para a construção do templo no então distrito de Albuquerque Lins, tributário de Pirajuí.

Assim, apenas três anos após o início das obras, em 1920, vê-se edificada a Igreja Matriz de São Sebastião (figura 27), ainda sem os coretos e a praça que a complementam atualmente.

Conduzidos em dez automóveis, seguimos por uma estrada nova e magnífica que liga a estação a bela cidade. Ficamos ao chegar encantados e muitíssimos satisfeitos da prosperidade de Pirajuhy e das captivantes gentilezas dos seus habitantes. Tivemos a satisfação de ver entre os bons pirajuienses o jovem deputado, nosso querido amigo Dr. Luiz Piza Sobrinho imigre benfeitor da nossa Noroeste pelo muito que se tem empenhado e conseguido em benefício da mesma. Realizadas na nova esplendida matriz de Pirajuhy erigida pelos fervorosos fieis, guiados pelo oferoso e eficaz servo P. Arnaldo. (PIRAJUÍ, 1920, P. 4-4 a).

Figura 27 - Igreja Matriz de São Sebastião (1920)



Fonte: Acervo da Prefeitura Municipal de Pirajuí

De acordo com publicação do Jornal O Pirajuhy<sup>29</sup>, em sua edição de 17 de agosto de 1919, Domingos dos Santos Abreu convocou a população para um comício no “Pirajuhy-Cinema”, com a finalidade de estabelecer a ordem dos trabalhos referentes a Criação da Comarca. A representação foi dirigida ao Congresso Estadual através do Deputado e, também, filho de Joaquim de Toledo Piza e Almeida, Luiz de Toledo Piza Sobrinho. O projeto é validado pela Lei nº. 1690 de 19 de novembro de 1919, que cria a comarca de Pirajuí, sendo a mesma instalada no dia 11 de março de 1920.

O foro de Pirajuí ficou constituído da seguinte maneira: Juiz de Direito -Dr. Múcio Floriano de Toledo; Promotor Público – Dr. Moacyr Seixas Maia; 1º Tabelia de

---

<sup>29</sup> Primeiro Jornal publicado em Pirajuí, inaugurado em julho de 1915, sob direção de João Ladeira Guimarães, e com redação de Domingos Santos de Abreu.



Notas e Anexos – Domingos Santos Abreu; 2º Tabelião – Carlos Egídio de Souza Aranha; Oficial do Registro de Imóveis – José Ferreira Guimarães; Distribuidor e Contador – João Augusto Ribeiro, concretizando assim a emancipação judiciária de Pirajuí.

### **3.5 Pressão para criação do Ramal da EFNOB na cidade**

O crescimento proporcionado pela produção cafeeira, no entanto, não condizia com a distância entre o município e a ferrovia. A elite da cidade passa a exigir uma conexão direta com os trilhos que, a princípio, configurava a intenção de que a linha tronco fosse transferida para dentro do município, como podemos comprovar através do discurso do vereador José Eurico dos Santos Abreu, em sessão da Câmara Municipal, datada de 28 de janeiro de 1920:

Senhor Presidente. Há muito que se fala na ligação do tronco da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil a cidade de Pirajuí, o que, entretanto, não tem sido possível levar a efeito não obstante o trabalho que nesse sentido tem feito a municipalidade. E como sabe V. Exa., esta cidade não pode permanecer por mais tempo sem este melhoramento, que virá dar extraordinário impulso ao seu comércio, a sua indústria e, conseqüentemente, a lavoura e a pecuária. É um problema cuja solução a Câmara Municipal pode levar a efeito, sem nenhum sacrifício, atendendo a sua franca propriedade econômica. Ora, a renda deste município vem num crescendo animador desde a sua instalação, em 1915 foi a sua receita de 38:612\$097 réis, em 1916 de 46:748\$415 réis, em 1917 de 60:597\$470 réis, em 1918 de 64:044\$230 réis e em 1919 de 60:782\$780 réis. A receita do último exercício foi levemente diminuída em consequência do efeito da grande geada de 1918, que fez desaparecer dos novos orçamentos uma grande parte da renda – o imposto sobre pé de café. Releva ainda notar que o orçamento do presente exercício sobe já e se duplicará se fizermos a estrada de ferro aproximar-se dessa cidade. (Pirajuí, 1920, p. 81)

Tal discurso aponta o quanto, nesse momento, a ferrovia era importante para o município economicamente. A cidade clamava por uma variante da linha tronco, de modo a ser um ponto de parada, com armazéns, estação e toda a infraestrutura que as cidades cortadas pela ferrovia adquiriam. Fazia-se a previsão de que a renda municipal seria, assim, dobrada, fortalecendo e impulsionando todos os seus setores, ao ponto de ser proposto que o município pagasse por essa benfeitoria. A câmara enxergava tal mudança como investimento. Além disso, prova o fato de que a cidade,



mesmo antes da conexão, possuir alta pujança econômica para realizar tal feito, ou seja, ela já era rica o bastante para investir de forma tão temerária. O que se nota, e como evidenciaremos a seguir, é que as lavouras ao redor já rendiam muito.

Desse modo, três dias depois, através da Indicação de número 31, publicada no Livro I de leis do município (1920, p. 23A), a Câmara municipal autoriza o Prefeito a ir à Capital da República, tratar diretamente com o Ministro da Viação, sobre construção de uma variante da estrada de Ferro Noroeste do Brasil, fazendo com que essa passasse por Pirajuí. Tal apelo ao Ministro da Viação, levou a realização dos estudos de viabilidade por parte da EFNOB, que, segundo o relatório da diretoria ferroviária (1922, p. 30), foram concluídos no mesmo ano.

Assim, ao tentarmos responder uma das principais indagações a respeito do desenvolvimento de Pirajuí, que se refere as questões que levaram a criação de ramal-férreo conectando à linha tronco da EFNOB, veremos através do exposto a seguir que, de fato, haviam outras motivações além das apresentadas até o momento.

Em resposta ao apelo formulado pela Câmara Municipal de Pirajuí, justificando a alteração na linha tronco da ferrovia, a EFNOB expediu o seguinte parecer em relatório enviado ao Ministério da Viação:

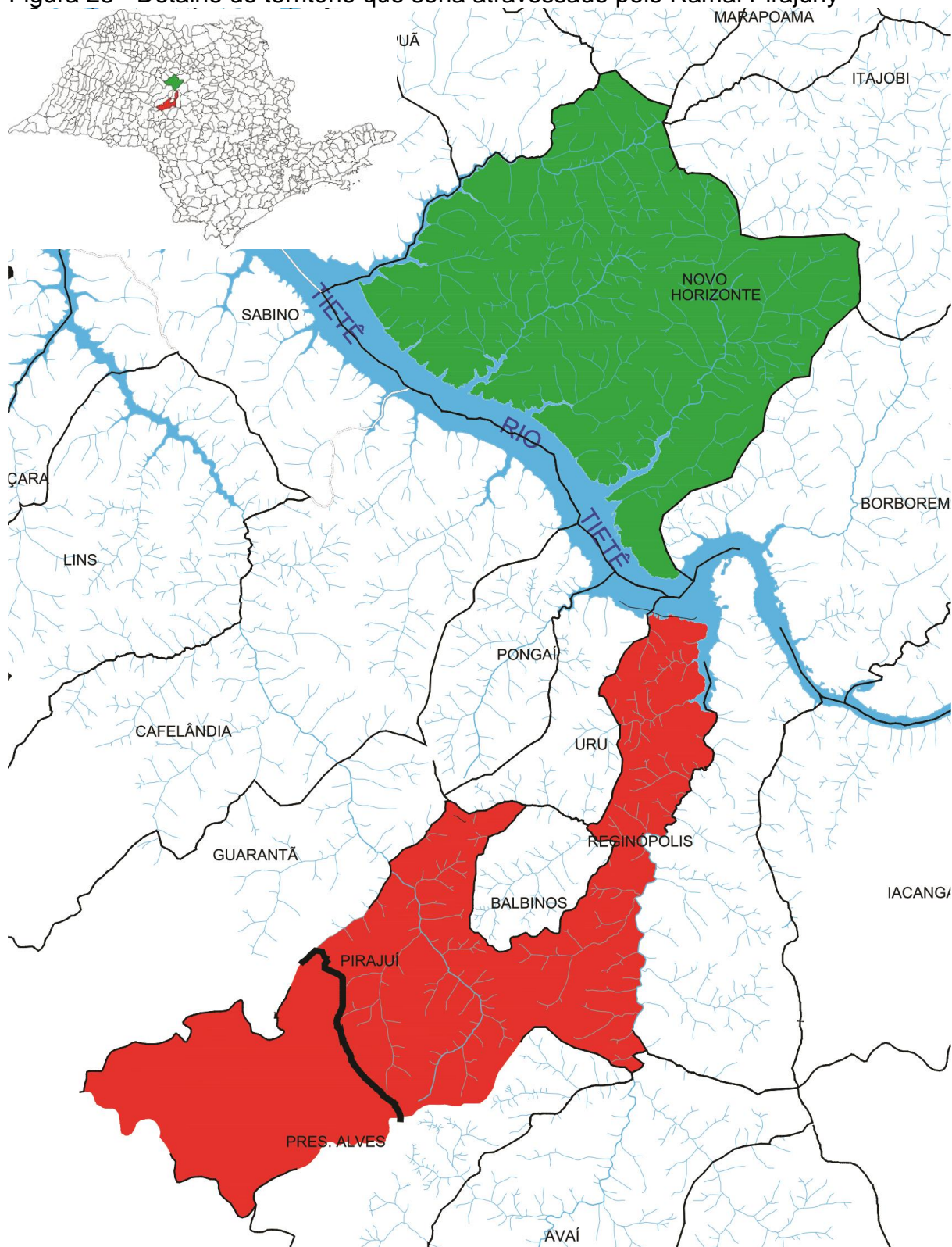
A 25 de julho de 1920 a Camara Municipal de Pirajuhy, em nome da população do município dirigiu a V. Exa. uma representação pedindo a passagem da Noroeste pela sede da comarca. Apesar das considerações econômicas parecerem indicar de prompto não ser possível atender por esta forma ao desejo justíssimo daquela Camara, de ver passar por sua prospera cidade a via férrea que dela se desviára, fizemos executar, devidamente auctorizados por V. Exa., os necessários estudos de campo que, se por um lado confirmaram a inexecuibilidade da mudança do traçado, vieram, por outro, mostrar ser perfeitamente viável a construção de um ramal, que, partindo do quilômetro 75, atingisse Pirajuhy.

Esse ramal com 10 quilômetros de extensão e boas condições técnicas, satisfazendo de todo as necessidades da população local, não corresponderia comtudo perfeitamente aos interesses da Estrada, se tivesse de terminar em Pirajuhy. Tal porém não se dará. Atingindo esta cidade, continuará o ramal pela zona fertilíssima compreendida entre ella e o rio Tietê, a qual já em grande parte cultivada com grandes plantações de café e canna, tem o seu desenvolvimento prejudicado pelas dificuldades de transporte (EFNOB, 1922, p. 30).

Portanto, de acordo com o relatório, chegando à cidade de Pirajuhy o ramal continuaria pelo vale do Rio Dourado, passando depois para o do rio Sucury, o acompanhando até atingir a margem esquerda do Tietê. Ainda previa que,

futuramente, mesmo o rio Tietê poderia ser atravessado, alcançando, assim, a povoação de Novo Horizonte, pelo vale do rio Morto (figura 28).

Figura 28 - Detalhe do território que seria atravessado pelo Ramal Pirajuhy



Fonte: Prefeitura Municipal de Pirajuí. Adaptado pela autora (2017).

A figura 28, que ilustra a relação entre os atuais limites municipais de Pirajuí e Novo Horizonte e a linha tronco da EFNOB no primeiro, evidencia que o Ramal, em sua parcela à esquerda da margem do Rio Tiête, serviria exclusivamente ao então território de Pirajuhy, composto também, naquele momento, pelas cidades de Presidente Alves, Reginópolis, Balbinos, Uru, Pongai, Cafelândia, Guarantã, Álvaro de Carvalho e Garça. Ao aportar em Novo Horizonte, teria então o ramal a extensão aproximada de 90Km, servindo a uma vasta zona de comprovada riqueza e cafezais já estabelecidos, cujo progresso seria ainda maior com a linha, sendo para a Noroeste um novo e excelente fator de renda.

Pelo decreto nº 15.622, de 21 de agosto de 1922, foram aprovados os estudos definitivos e o orçamento de 533:222\$275. O decreto também definia que os trabalhos de exploração, locação, fornecimento de locomotivas, carros vagões, trilos e acessórios, bem como o assentamento da linha, avaliados em 294:917\$440, seriam custeados pela Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, por conta de suas verbas orçamentárias, devendo a municipalidade de Pirajuhy despende com os serviços de roçadas, movimento de terra, obras de arte, edifícios, dormentes, telégrafo e abastecimento de água, sob valor estimado de 238:304\$835.

De acordo com relatório do Ministério da Viação de 1922 (1923, p.77), firmou-se com a municipalidade de Pirajuhy, aos 17 de setembro do mesmo ano, o termo de acordo que foi aprovado por aviso nº. 10, de 14 de outubro, dirigido ao diretor da Estrada. No entanto, é necessário que façamos uma observação sobre tal acordo. Ao analisarmos as obras sobre a relação das cidades e a Noroeste do Brasil, principalmente o trabalho de Ghirardello, sobre o qual se apoia esta pesquisa, concluímos que tal situação foi bastante incomum. Em geral, as comunidades cediam terras e ajudavam na desapropriação, mas não era habitual participarem das obras.

Tal situação reforça o que foi afirmado anteriormente a respeito de a Câmara Municipal tratar a conexão com a ferrovia como um investimento, de modo a intervir diretamente na sua construção. Desse modo, antes mesmo do acordo firmado, aos 5 de agosto de 1921, a Câmara Municipal de Pirajuí já havia deliberado, através da lei nº. 48 (1921, p. 35), ao então prefeito de Pirajuí, João de Souza Meirelles Netto, a entrar em acordo com a EFNOB ou com outro representante competente do Governo Federal, sobre pagamento de contribuição para construção do ramal ferro ligando a cidade à linha troco, sendo essa a importância de, no máximo, 289.000\$000 réis,

dividida, no mínimo, em cinco representações anuais, valor próximo ao estabelecido pelo posterior orçamento da ferrovia.

Assim, em outubro do mesmo ano, através da lei 51, é aberta a concorrência pública para construção do leito do Ramal-férreo ligando a sede do município à Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, com o plano e estudos de direção dessa via férrea (Lei 51 de 31 do 10 de 1921). As obras têm início em julho de 1922 (figura 29).

Figura 29 - Trabalhadores da Construção do Ramal Pirajuhy (1925)



Fonte: Acervo da Prefeitura Municipal de Pirajuí

Contudo, o orçamento inicial realizado pela EFNOB não mencionava as desapropriações necessárias para que a estrada, bem como a Estação, os armazéns e as casas de funcionários, fossem edificadas no centro da cidade. O que a análise dos dados financeiros do município, a partir daqui, nos mostram, é uma sucessão de empréstimos que superam, e muito, o que a gestão pretendia gastar com esse investimento. No entanto, parece que os benefícios trazidos pela ferrovia, ao tornar a cidade um ponto de passagem para toda a área entre o rio Dourado e Tietê, justificariam tais gastos. Desse modo, a câmara municipal aceitou assumir esse risco, apoiada nas possibilidades de ver Pirajuí torna-se entroncamento para uma nova área em exploração.

A exemplo disso, a Lei Municipal 61, de 4 de outubro de 1922, autorizou o prefeito a contrair um empréstimo de 500:000\$000 contos de réis para serem empregados na amortização da responsabilidade assumida pela municipalidade para auxiliar a construção de ramal férreo da EFNOB. O texto da própria lei justifica tal ação ao indicar que, *“passando por Pirajuhy, o ramal se dirigirá as barrancas do rio Tietê”* (Lei 61, de 4 de outubro de 1922). O que nos leva a crer, em suma, que o futuro prolongamento do ramal, projetado pela EFNOB, vendeu muito a ideia de que a cidade se desenvolveria ainda mais ao investir no ramal. O município não estava pagando apenas pela chegada da ferrovia, mas, também, pela possibilidade de tornar-se um importante nó ferroviário, fato que, entretanto, jamais aconteceu.

No mesmo ano do início das obras do ramal são inauguradas as novas estações de Lauro Muller (figura 30) e Toledo Piza (Figura 31), agora, dispostas em estrutura de tijolos maciços, características às edificadas após a encampação, pertencentes as melhorias praticadas pela União na linha, conforme visto no capítulo anterior. Também a linha tronco, no trecho que passa por Pirajuí, recebe retificações e melhorias técnicas nesse momento, de acordo com o relatório da ferrovia.

Figura 30 - Estação Lauro Muller (1922)



Fonte: Relatório da diretoria da EFNOB, p. 32, 1922. Acervo do Museu Ferroviário Regional de Bauru.



Figura 31 - Estação Toledo Piza (1922)



Fonte: Relatório da diretoria da EFNOB, 1922, p. 32. Acervo do Museu Ferroviário Regional de Bauru.

Tais melhoramentos, aliados ao início das obras do ramal férreo dão começo a um novo momento na dinâmica urbana do município. Há, a partir de então, uma maior preocupação com a infraestrutura da cidade. Exemplo disso é a Lei municipal nº. 69, de 27 de junho de 1923, que estabelecia isenção de impostos, pelo período de 10 anos, a pessoa ou empresa que construísse um hotel em Pirajuí, desde que no local indicado pela prefeitura (PIRAJUÍ, 1923, p. 58). Já em 1924, a lei 79, também com esse princípio, tratava da contratação de empresa terceirizada para as benfeitorias no fornecimento de água e coleta de esgoto (PIRAJUÍ, 1924, p. 75A). Nesse mesmo ano, também seria elaborado o novo código de posturas do município que, até então, seguia o código de Agudos (PIRAJUÍ, 1924, p. 76A).

Em 1925, às vésperas da conclusão do ramal, agora com Luiz Piza Sobrinho a frente da prefeitura de Pirajuí, faz-se necessário, novamente, a capitalização de recursos para a finalização das obras (figura 32). Assim, através da lei 82 de outubro daquele ano (1925, p. 77), ficou o prefeito municipal autorizado a emitir letras da câmara municipal, na importância de 200:000\$000 do valor de 1:000\$000 cada uma, a juros de 11% ao ano, resgatáveis em cinco anos para ocorrer ao pagamento das obras do ramal.

Figura 32 - Finalização das obras do Ramal Pirajuhy (1925)



Fonte: Acervo da Prefeitura Municipal de Pirajuí.

Já a ferrovia, pelo que aponta o relatório referente ao exercício de 1925 (1926, p. 76), em contrapartida, conforme o trecho exposto a seguir, teve gastos menores do que o previsto no orçamento inicial:

Neste ramal que teve seus estudos aprovados, foi iniciado em 1922, estando quase concluído. Na sua extensão que é 10km 198 metros para sua conclusão, dependem de um gesto não inferior a 5:000\$000. A importância dispendida durante o ano de 1924 foi de 111:825\$382 da qual 45:825\$382 de pessoal e 65:218\$802 de material, além de 11:456\$345 de administração, vindo assim a ser de 125:140\$529 o custo em 31 de dezembro de 1924 do ramal de Pirajuhy uma vez acrescentada a importância de 3:640\$000 dispendida no exercício de 1923 (EFNOB, 1926, p. 76).

O mesmo relatório (1926, p. 92) aponta que, aos 15 de novembro de 1925, deu-se a inauguração do Ramal Pirajuhy (figura 33), cujas despesas foram pagas na parte do leito e edificações pela câmara municipal e na parte do trilhos, assentamento e estudos, pela Noroeste. O relatório menciona, também, que, com o objetivo do futuro

prosseguimento em direção a Novo Horizonte, a estação foi locada em ponto de fácil ligação ao prolongamento projetado e, assim como o leito e terrenos, doados pela câmara a Estrada.

Figura 33 - Inauguração do Ramal Pirajuhy



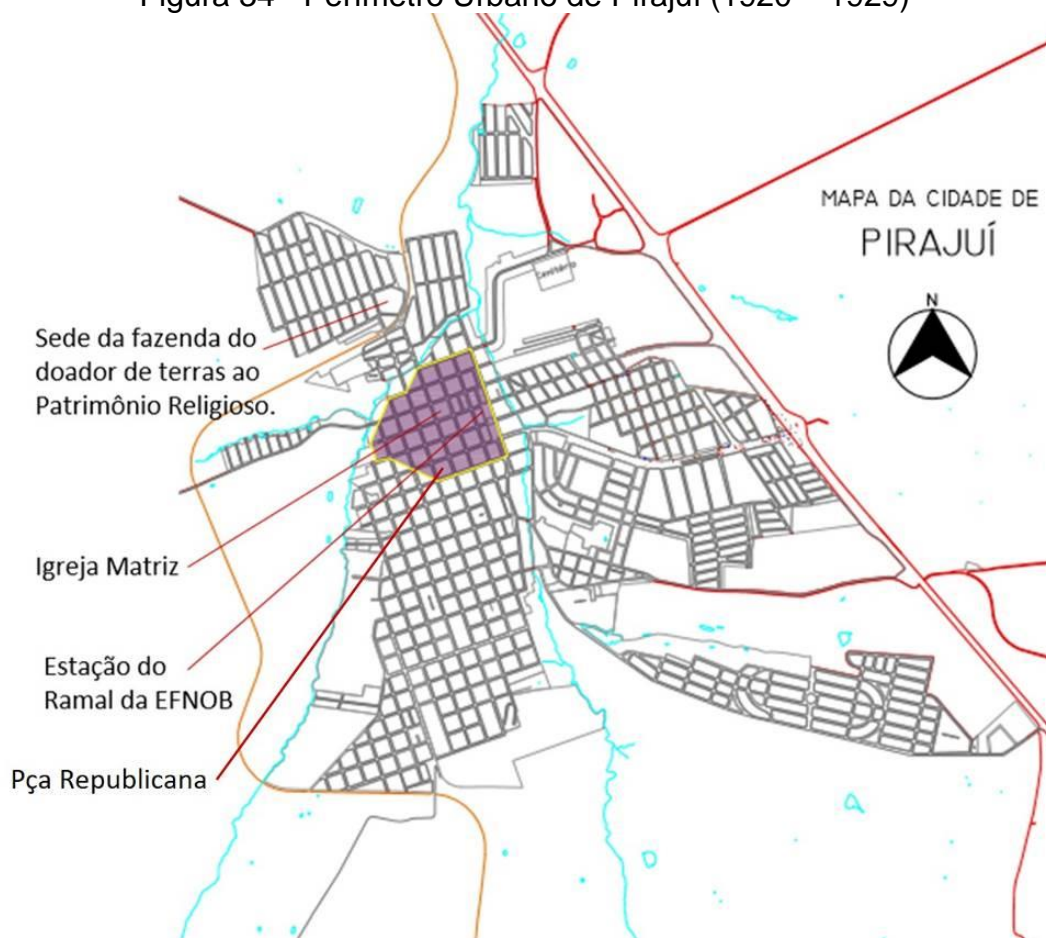
Fonte: Acervo da Prefeitura Municipal de Pirajuí

### 3.6 Crescimento da cidade

Analisaremos agora o período entre 1925 e 1930, buscando expor as influências que o ramal impôs sobre a cidade. Assim, na figura 34, podemos identificar, na cor roxa, o perímetro urbano durante a década de 1920, concebido através da leitura dos mapas urbanos disponíveis no cartório municipal de Pirajuí. Conforme a indicação, a Igreja foi edificada, como era costumeiro nesse tipo de ocupação, no centro da formação urbana. As edificações que a rodeiam são, predominantemente, ecléticas e possuem fachadas frontais tangenciando o passeio público, e laterais geminadas (figura 35). O traçado impõe-se sob a topografia em quadrícula rígida, dividida por ruas de 16 metros, e passeio com 2,5 metros.



Figura 34 - Perímetro Urbano de Pirajuí (1920 – 1929)



Fonte: Cartório Municipal de Pirajuí. Adaptado pelos autores (2015).

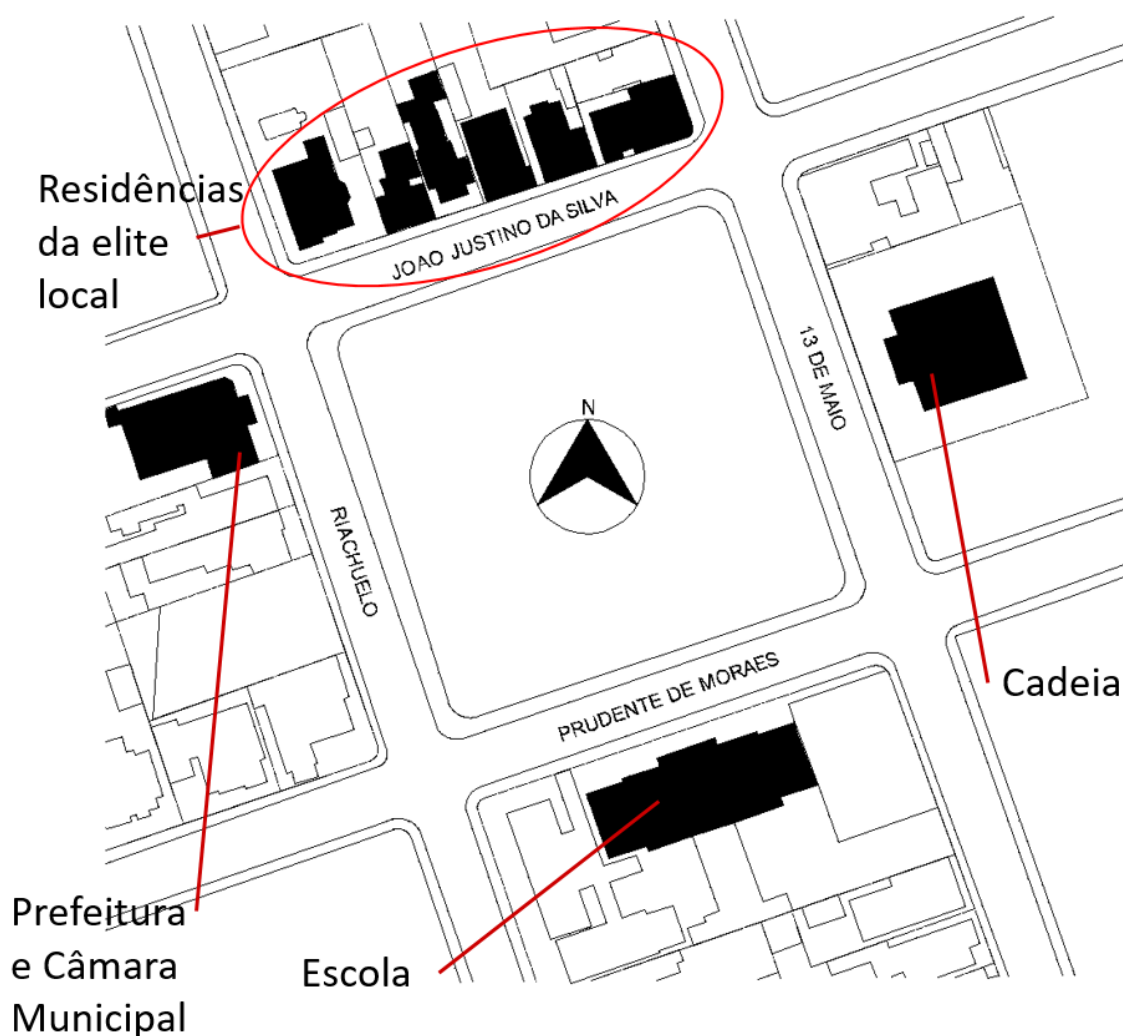
Figura 35 - Esquina da Rua 7 de Setembro com Fundador João Justino da Silva



Fonte: Acervo da Prefeitura Municipal de Pirajuí.

O entorno da praça republicana (figura 36) da cidade, denominada Ruy Barbosa e, atualmente, Dr. Pedro da Rocha Braga, edificada na década 1910, no entanto, difere daquele do início da formação urbana de Pirajuí. As edificações, compostas pela escola municipal Olavo Bilac (Figura 37), a cadeia (figura 38), as casas dos cafeicultores e comerciantes da cidade (figura 39), o paço e a câmara municipal (figura 40), apresentam recuo em relação as calçadas e demais confrontantes e são assobradadas, o que sugere uma maior preocupação com a ventilação e demonstra maior requinte em relação ao centro consolidado no início do povoado, configurando, no todo da cidade, um espaço com características mistas e que representam com clareza o momento de transição da dinâmica governamental do período.

Figura 36 - Entorno da Praça Republicana de Pirajuí



Fonte: Prefeitura Municipal de Pirajuí. Adaptado pelos autores (2017).

Figura 37 - Escola Municipal Olavo Bilac (1928)



Fonte: Acervo da Prefeitura Municipal de Pirajuí

Figura 38 - Vista da Cadeia de Pirajuí (1928)



Fonte: Acervo da Prefeitura Municipal de Pirajuí



Figura 39 - Residências no Entono da Praça Ruy Barbosa (1928)



Fonte: Acervo da Prefeitura Municipal de Pirajuí

Figura 40 – Paço e Câmara Municipal



Fonte: FERREIRA, 1957, p 311.

Assim, ao analisarmos os prédios públicos, bem como a casa dos cafeicultores

do município, percebemos não se tratar de arquitetura simplória, pelo contrário. Esses, edificados antes mesmo da chegada do ramal, já atestavam as riquezas que a produção agrícola, principalmente o café, conferiam a Pirajuí. Ercilla e Pinheiro (1928, p. 254) nos revelam que, em 1927, elevava-se a incrível marca de 40.618.100 o número de cafeeiros do município, sendo assim, um dos mais promissores de toda a Zona Noroeste.

Desse modo, outro aspecto importante em relação a década de 1920 para o município é o econômico. Como mencionado, o Ramal Pirajuhy despendeu grande verba do orçamento municipal para sua construção. Contudo, como veremos a seguir, tal investimento trouxe retorno rápido aos cofres públicos.

Tabela 2 - Evolução da Renda do Município de Pirajuí

<b>Renda do Município de Pirajuhy</b>	
	<b>1925</b>
<b>Pirajuhy (sede)</b>	285:800\$000
<b>Cafelândia</b>	120:000\$000
<b>Corredeira</b>	26:000\$000
<b>Garantan</b>	-
<b>Total</b>	431:800\$000
	<b>1926</b>
<b>Pirajuhy (sede)</b>	433:740\$000
<b>Cafelândia</b>	150:000\$000
<b>Corredeira</b>	32:000\$000
<b>Guarantan</b>	45:800\$000
<b>Total</b>	661:540\$000
	<b>1927</b>
<b>Pirajuhy (sede)</b>	564:540\$000
<b>Cafelândia</b>	-
<b>Corredeira</b>	40:189\$000
<b>Guarantan</b>	53:400\$000
<b>Total</b>	658:129\$000

Fonte: Ercilla e Pinheiro, 1928, p. 253.

Em 1926, já com a estação do ramal em funcionamento, percebemos que a renda da sede municipal tem um grande salto em relação ao ano anterior. Em 1927, não figura a renda orçada para Cafelândia por ter, esse distrito, passado a categoria de município, contudo, tal déficit representa uma diminuição leve no total produzido em relação a 1926, visto o crescimento mantido na sede e nos distritos remanescentes, configurando assim, a situação prevista pela câmara municipal.

É notória que a conexão com a linha tronco da EFNOB, apesar de seu alto custo para o município, alavancou a produção, bem como, o comércio local. O impacto

desse crescimento se mostrou, como apresentamos, na arquitetura, na melhoria da infraestrutura urbana e com o início de uma preocupação com o ordenamento urbano, a exemplo da lei 162, de março de 1927, que determina gabarito e recuo para as edificações localizadas na Avenida do Café.

Contudo, a crise de 1929, bem como a revoluções constitucionais que seguiram, assinalaram um momento de ruptura a estrutura governamental do estado, bem como a substituição da elite a frente das decisões que norteavam os rumos de São Paulo. O café continuou a ser produzido com expressividade na Zona Noroeste, entretanto, a indústria passou a ser o novo eixo econômico paulista, inaugurando uma nova conjuntura que, todavia, não nos cabe analisar nesse trabalho.

Assim, o ramal nunca chegou a ser prolongado além de Pirajuí, ao passo que, mesmo sua construção até a cidade, só foi realizada pelo fato desse município ter financiado a maior parte de suas obras, acreditando no retorno que, apesar de se mostrar positivo apenas com o trecho construído, estava muito aquém do que esse, sem dúvida, esperava com os gastos investidos.

#### 4. CONCLUSÃO

A proposta dessa pesquisa era, através do resgate da história da cidade Pirajuí, promover uma leitura contextualizada sobre a ocupação e formação de cidades na Zona Noroeste Paulista. Desse modo, através da explanação dos eventos que são peculiares a Pirajuí, desde sua formação antecedendo a chegada da ferrovia, o fato de os trilhos não terem aportado no povoado já estabelecido, bem como seu progresso mesmo a certa distância da linha e, por fim, a criação de ramal-férreo conectando-a, finalmente, a ferrovia, buscamos expor, dentro da esfera municipal, estadual e federal, quais nuances implicavam na configuração das cidades do período e na região estudada, bem como sua relação com elite local e a ferrovia.

Assim, após conceituarmos a parcela do Estado paulista em que se insere nosso objeto de pesquisa, nos dedicamos a, de maneira sucinta, demonstrar a evolução da produção cafeeira em São Paulo. Desse modo, representamos não somente os homens que ocuparam e passaram a explorar economicamente a parcela do território em questão aos 1900, mas como se caracterizava esse grupo de pessoas que, nessa época, ao nosso ver, compunha uma elite articulada, com respaldo científico, influência política e dinamismo sem precedentes. Concluímos que o café, por si só, não foi o maior agente de transformação da paisagem paulista da época, mas o eixo econômico de uma burguesia agroexportadora, que orquestrou os meandros dessa transformação.

Aliado a isso, o estudo da ferrovia, como grande viabilizadora do avanço da produção dentro de São Paulo, e influenciadora do crescimento e formação de novas cidades, se fez absolutamente necessário. Essa, ao quebrar a barreira da serra do mar, deu-se início ao que viria ser um dos momentos econômicos mais importantes do país. Assim, percorremos, de maneira sutil, os caminhos férreos paulistas, até alcançarem a cidade de Bauru, Km 0 da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, responsável pela exploração da Zona estudada que, no entanto, difere de todas as que a antecede, por ter percorrido terrenos ainda não explorados, e anteceder não só a produção, mas o desbravamento em si.

A primeira parte do trabalho também foi marcada pelo estudo da evolução da relação da terra com o homem, bem como, sua transformação em bem extremamente valorizado. Paralelo a isso, as mudanças na relação de trabalho, do braço escravo a vinda do imigrante europeu para o trabalho remunerado. Compreendemos que as

mudanças na relação de trabalho e com os chãos, ditaram uma nova dinâmica na ocupação do território, sendo a ocupação da Zona Noroeste paulista extremamente diferente das outras parcelas do Estado que tiveram ocupação anterior. Naquele momento, a terra já tinha muito valor, e a elite articulava-se de modo a garantir a exploração do solo à estrita massa dominante, a ocupação da zona em questão, portanto, não foi espontânea, mas resultado de um plano.

O Segundo capítulo dedicou-se a grande protagonista da ocupação dessa parcela do Estado que, embora tenha o início de sua história ligado a outras conjunturas históricas, passou, gradativamente pelo processo de sua viabilização econômica, a integrar as intenções da elite de cafeicultores à época em que, finalmente, tiveram início suas obras. Nesse capítulo, também, respondemos a primeira indagação sobre o objeto de pesquisa. Concluimos, através da pesquisa de Monbeig, da leitura dos relatórios da ferrovia e do levantamento da história do município que, até onde localiza-se Pirajuí, procedeu a CEFNOB de modo diferente do restante de seu trajeto. Isso se deu porque esses primeiros 100 quilômetros, a exceção do restante do trajeto, não se tratavam de terrenos sem exploração econômica. Pelo contrário, já havia nessa área cafezais em plena produção.

Além disso, descrevemos os critérios de implantação da ferrovia, que buscou terrenos mais fáceis de serem transpassados, devido ao objetivo claro de máxima obtenção de lucro aos empreiteiros da via, em prejuízo a qualidade das obras executadas. Assim, até a encampação em 1917, será a CEFNOB, uma ferrovia muito aquém das riquezas produzidas pela zona por ela percorrida. Contudo, ao assumir sua direção, a União revigora todo seu traçado, refaz suas estações e armazéns, e constrói as magníficas obras de arte sobre os rios Paraná e Paraguai.

É nesse período de reconstrução da linha que se dá a construção do Ramal Pirajuhy. E a respeito do município, é a intensa participação dos cafeicultores a frente da política local. Ao dar início a exploração daquelas terras, os Toledo Piza estabeleceram na região uma supremacia no domínio político da cidade. É a partir da intervenção dessa importante família, especialmente, que se deu os principais marcos da cidade. Contudo, o segundo questionamento que nos cercava, era se tal influência política da elite da região seria, de fato, a motivação para a criação de um ramal, conectando a cidade a linha tronco de uma estrada federal. Como exposto, vimos que não.



O apelo da câmara de Pirajuí, já dotada de comprovada riqueza advinda da produção cafeeira, de fato, foi responsável pelos estudos de viabilidade na região, influenciando o Ministério de Viação e Obras Públicas a encaminhar tal pedido a então EFNOB. Entretanto, como esperado, viu-se essa proposta inviável economicamente para a linha se os trilhos chegassem somente a cidade em questão. Parte dos objetivos da nova direção de estrada vislumbrava a criação de ramais pelas parcelas adjacentes a Zona Noroeste, ainda não alcançadas pelas linhas concorrentes, de modo a aumentar a área tributária à linha, e expandir seu crescimento. Com a proposta da Prefeitura de custear boa parte das despesas do ramal, e sendo esse um trajeto viável para que a linha chegasse a cidade de Novo Horizonte, com 90 quilômetros de extensão, seria esse um excelente negócio também para a ferrovia. Ao que tudo indica, no entanto, apenas a parcela que obteve investimentos de Pirajuí desse projeto, foi construída, nunca tendo início tal prolongamento.

Por fim, analisamos as influências que a conexão com a linha tronco trouxe a cidade, no seu traçado, na arquitetura, e nos fatores sócio econômicos. Desenvolvemos assim, dentro do recorte temporal proposto, entre 1900 e 1930, o crescimento gradual desse município e pudemos assim expor que, na época, os interesses da elite de cafeicultores locais ia, quase sempre, no mesmo rumo dos interesses do governo, misturavam-se, completavam-se de modo que, um servia mutuamente ao outro.

É notório também, apesar de o município possuir sua formação através da doação de terras ao patrimônio religioso, um claro desligamento da influência religiosa no meio político. Contudo, na esfera municipal, percebe-se, ainda, certa ligação entre ambos ao ser a prefeitura financiadora da construção de templos. Explanamos também, que, em contrapartida, a doação de terras a igreja, mesmo em época republicana, servia, de certo modo, aos interesses da elite local, pois era um excelente meio para formação de povoados que, futuramente, poderiam se tornar novas cidades, geridas por essa mesma elite.

Assim, a pesquisa integra uma abordagem atual sobre a história do planejamento urbano-territorial da Zona Noroeste paulista, sob a ótica de um de seus municípios, cuja história possui interessante relação com a ferrovia, tornando-se um precedente para futuros estudos mais específicos sobre essa parcela do Estado tão carente de estudos com mesmo teor de aprofundamento. Contribui, também, para a salvaguarda da história desse município que possuía, até então, sua história contada

apenas através de textos memorialistas, aquém do exposto aqui sob fundamentação teórica e, principalmente, documental.

## 5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

### 5.1 Fontes documentais

BRASIL. Comissão de Viação Geral. Relatório sobre o plano de Viação Geral. Rio de Janeiro. Imprensa Nacional. 1890.

BRITO, L. A. de. **Relatório apresentado à Assembleia Legislativa Provincial em 13 jan 1881**. Santos, Typ. a vapor do Diário de Santos, p. 138.

COMISSÃO GEOGRÁFICA E GEOLÓGICA. **Exploração dos rios Feio e Aguapehy: extremo sertão do Estado**. São Paulo, 2ª ed., 26 p., 1910. Acervo do Museu Geológico do Estado de São Paulo.

\_\_\_\_\_. **Exploração do rio Paraná: I. Barra do rio Tietê ao rio Paranahyba; II. Barra do rio Tietê Parapanema**. São Paulo, 2ª ed., 24 p., 1911. Acervo do Museu Geológico do Estado de São Paulo.

\_\_\_\_\_. **Exploração do rio do Peixe**. São Paulo, Typ. Brazil de Rothschild & Cia., 2ª ed., 16 p., 1913. Acervo do Museu Geológico do Estado de São Paulo.

\_\_\_\_\_. **Exploração do rio Tietê: barra do rio Jacaré-Guassú ao Rio Paraná**. São Paulo, 3ª ed., 18 p., 1930. Acervo do Museu Geológico do Estado de São Paulo.

CEFNOB. **Relatório** da directoria da Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil apresentado à Assembléia Geral Ordinária realizada em 11 de junho de 1906. Rio de Janeiro, Typographia de Heitor Ribeiro, 1906.

\_\_\_\_\_. **Estudos** definitivos da Primeira Secção de 100 Kilometros. Manuscrito assinado pelo Eng. João Feliciano da Costa Ferreira, datado de junho de 1905, cópia do Museu Ferroviário Regional de Bauru.

\_\_\_\_\_. **Relatório** da Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil do Ano de 1916. Rio de Janeiro, s. c. e., 1916.

\_\_\_\_\_. **Relatório** da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, referente ao Exercício de 1921, apresentado ao Exmo. Sr. Dr. J. Pires do Rio M. D. Ministro da Viação e Obras Públicas. São Paulo, Secção de Obras D'O Estado de São Paulo, 1922

\_\_\_\_\_. **Apontamentos** sobre a "Commissão Schnoor" da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. Corumbá, Typographia do "Autonomista", 1908.

PIRAJUÍ (Cidade). **Ata de Fundação do Município de Pirajuí**. Pirajuí, 4 p., 1904. Manuscrito. Acervo da Prefeitura Municipal de Pirajuí.

PIRAJUÍ (Cidade). **Ata de Instalação do Município de Pirajuí**. Pirajuí, 98 p., 1915. Manuscrito. Acervo da Câmara Municipal de Pirajuí.

PIRAJUÍ (Cidade). **Livro de Leis Nº 1**. Pirajuí, 98 p., 1916 – 1926. Manuscrito. Acervo da Câmara Municipal de Pirajuí

PIRAJUÍ (Cidade). **Livro de Leis Nº 2**. Pirajuí, 98 p., 1926 – 1929. Manuscrito. Acervo da Câmara Municipal de Pirajuí.

PIRAJUÍ (Cidade). Livro Tombo da Igreja Matriz de São Sebastião. Dom Lucio Antunes de Souza, Bispo Diocesano de Botucatu. Manuscrito. Acervo do Santuário de Nossa Senhora Aparecida de Pirajuí.

## 5.2 Fontes bibliográficas

ANDRADE, E. L. **Sertões da Noroeste**. São Paulo: [s.n.], 1945.

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

AZEVEDO, Dermi. **A Igreja Católica e seu papel político no Brasil**. *Estud. av.*, São Paulo, v. 18, n. 52, p. 109-120, Dec. 2004. Disponível em: <[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0103-40142004000300009&lng=en&nrm=iso](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-40142004000300009&lng=en&nrm=iso)>. Acesso em: 16 Aug 2017.

AZEVEDO, F. de. **Um trem corre para o Oeste**. São Paulo: Martins Editora, 1950.

BINI, Danton Leonel de Camargo. **Do Meio de Vida Caingangue à Ocupação da Cultura Cafeeira na Atual Região de Araçatuba (Sp)**. In: SIMPÓSIO INTERNACIONAL DE GEOGRAFIA AGRÁRIA, nº IV. 2009, Niterói. **Anais...** Niterói: Universidade Federal Fluminense, 2009, s. p. Disponível em: <http://www.uff.br/vsinga/trabalhos/Trabalhos%20Completo/Danton%20Leonel%20de%20Camargo%20Bini.pdf>. Acesso em: jan 2017.

BRASIL. **Decreto nº 2.126, de 23 de março de 1858**. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-2126-23-marco-1858-556913-publicacaooriginal-77110-pe.html>>. Acesso em: 17 nov 2016.

\_\_\_\_\_. **Decreto nº 1.318, de 30 de janeiro de 1854**. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/historicos/dim/dim1318.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/historicos/dim/dim1318.htm)>. Acesso em: 12 dez 2016

\_\_\_\_\_. **Lei nº 601, de 18 de setembro de 1850**. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Leis/L0601-1850.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L0601-1850.htm)>. Acesso em: 12 dez 2016.

CALDEIRA, João Ricardo de Castro; ODALIA, Nilo (org.) **História do Estado de São Paulo/ Formação da Unidade Paulista**. Vol.2. São Paulo: Editora UNESP/Arquivo do Público/Imprensa Oficial, 2010.

CAMPOS, Cristina de; OLIVEIRA, Eduardo Romero de; GITAHY, Maria Lucia Caira. **Território e cidades: projetos de representações, 1870-1970**. São Paulo: Alameda,

2011.

CANO, Wilson. **Raízes da concentração industrial em São Paulo**. São Paulo; Rio de Janeiro: Difel, 1977.

CARONE, Edgard. **Coronelismo**: definição histórica bibliografia. Rev. adm. empres., São Paulo, v. 11, n. 3, p. 85-92, 1971. Disponível em: <[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0034-75901971000300008&lng=en&nrm=iso](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0034-75901971000300008&lng=en&nrm=iso)>. Acesso em: 21 Ago 2017. <http://dx.doi.org/10.1590/S0034-75901971000300008>.

CARVALHO, José Murilo de. **Modernização frustrada: a política de terras do Império**. Revista Brasileira de História, São Paulo: Anpuh, v.1, n.1, p.39-57, mar. 1981.

CASTRO, Ana Célia. **As empresas estrangeiras no Brasil 1860-1913**. Rio de Janeiro: ZAHAR. 1979.

COCCARO, S. E. **A comissão Geológica e Geográfica e o (re)conhecimento do Oeste paulista**. In: II Encontro de Economia do Espírito Santo, 2011, Vila Velha/ES. Anais eletrônicos do II Encontro de Economia do Espírito Santo. Vitória/ES, 2011. v. 2.

CORREIO DE PIRAJUÍ, – Diretor: Arnaldo B. Cristianini. Pirajuí, dezembro de 1950. Edição de PRIMEIRO ANIVERSÁRIO, p. 19 do suplemento.

COSTA, Luiz Augusto Maia. **O Ideário Urbano Paulista na Virada do Século. Engenheiro Teodoro Sampaio e Urbano Moderno (1886 — 1903)**. São Carlos: RiMa, Fapesp, 2003, 404p.

CUÉLLAR, Domingos (org.). **La electricidad en las redes ferroviarias y la vida urbana**. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2013, p. 195-207.

DEBES, Célio. **A caminho do Oeste**. CIA. Paulista de E.F., 1968.

DEFFONTAINES, Pierre. Pays et Passages de l'État de Saint Paul (Brésil). Première esquisse de divisor regional. **Annales de Géographie**, 1936.

ERCILLA, A. M. De; PINHEIRO, Brenno. **O Estado de São Paulo. Zona Noroeste - 1928**. Traduções de Otto Heukrodt, do inglês; Lauro Montanari, do italiano; Luiz Royo, do hespanhol. Legendas do Dr. A. M. de Ercilla. Direção técnica de P. Nuñez Arca. Editores: Propaganda Pan-Americana, São Paulo, 1928, p. 253.

FERREIRA, Jurandyr Pires (Orient.). **Enciclopédia dos municípios brasileiros / IBGE**. Rio de Janeiro: IBGE, 1957.

FIGUEIRÊDO, L. **A Noroeste do Brasil e a Brasil-Bolívia**. São Paulo: J. Olympio, 1950.

FIGUEIRÔA, S. F. D. M. **Modernos Bandeirantes: a Comissão Geográfica e**

**Geológica de São Paulo e a exploração científica do território paulista (1886 - 1931).** 1987. 162 f. Dissertação (Mestrado em História) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, Departamento de História, São Paulo, 1987.

FONSECA, A. C. da, FONTES JR., A. **Senado de S. Paulo 1891 – 1930.** São Paulo, 1930, 154p. Disponível em: [https://www.al.sp.gov.br/repositorio/bibliotecaDigital/20511\\_arquivo.pdf](https://www.al.sp.gov.br/repositorio/bibliotecaDigital/20511_arquivo.pdf). Acesso em: mai 2017.

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

GENOVEZ, Sandra Maria Ricci. **A Evolução Urbana da Cidade Pirajuí: Geografia Retrospectiva.** Monografia apresentada para obtenção de título de bacharel em Geografia a Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras do Sagrado Coração – Bauru. 1972.

GHIRARDELLO, Nilson. **À Beira da Linha: formações urbanas da Noroeste Paulista.** São Paulo: Editora UNESP, 2002.

\_\_\_\_\_. **A Formação dos Patrimônios Religiosos no Processo de Expansão Urbana Paulista.** São Paulo: Editora UNESP, 2010.

\_\_\_\_\_. **Os Códigos de Posturas na difusão de um modelo urbano no Estado de São Paulo/Brasil.** In: SEMINÁRIO DE ARQUITECTURA LATINO-AMERICANA, 11, 2005, Oaxtepec, México. Anais...XI SAL - Seminario de Arquitectura Latinoamericana. México, 2005.

\_\_\_\_\_. Um Grande Inventário: Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. In: CONGRESO INTERNACIONAL DE REHABILITACIÓN DEL PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO Y EDIFICACIÓN, 11, 2012, Cascais. **Anais...** Cascais: ICES, 2012. p. 422-432.

GRANDI, Guilherme. **Café e Expansão Ferroviária: A Companhia E.F. Rio Claro (1880-1903).** São Paulo: Annablume/FAPESP, 2007.

GOULARTI FILHO, Alcides; QUEIROZ, Paulo R. Cimó (orgs.). **Transportes e formação regional: contribuições à história dos transportes no Brasil.** Dourados: Ed. UFGD, 2011.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. **História Geral da Civilização Brasileira.** 7ª edição, tomo II vol7. Rio de Janeiro: Bertand Brasil, 2005.

HOLLOWAY, Thomas H. **Imigrantes para o café: café e sociedade em São Paulo, 1886-1934.** Trad. Englê Malheiros. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1984. Coleção Estudos brasileiros, v. 71.

IBAM (2000). **A evolução do município brasileiro.** Textos e Discussões. RJ: IBAM.

LAMOUNIER, Maria Lúcia. Ferrovias, agricultura de exportação e mão-de-obra no

Brasil no século XIX. **História econômica & História de Empresas**, v. 3, p. 43-76, 2000.

LEAL, Victor Nunes. **Coronelismo, enxada e voto: O município e o regime representativo no Brasil**. 4ª edição – São Paulo, 2012.

LEONIDIO, Adalmir. Violências fundadoras: o Pontal do Paranapanema entre 1850 e 1930. **Ambiente & Sociedade**, Campinas, v. XII, n. 1, p. 37-48, jul./dez. 2009.

LIMA, J. F. T. **A Ocupação da Terra e a Destruição dos Índios na Região de Bauru**. 1978. 207 f. Dissertação (Mestrado em Ciências Humanas) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, São Paulo, 1978.

LIMA, Pablo Luiz de Oliveira. **Ferrovias, Sociedade e Cultura (1850-1930)**. Belo Horizonte: Argumentum, 2009.

LOVE, Joseph. **A Locomotiva: São Paulo na federação Brasileira 1889-1937**. trad. Vera Alice Cardoso da Silva. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1982.

LUCIO, S. T. M. P. **João Pedro Cardoso e a Ação da Comissão Geográfica e Geológica na Apropriação e Produção do Território Paulista 1905 – 1931**. 2014, 1v, 243 f. Tese (Doutorado em História e Fundamentos da Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2014.

MARX, M. **Cidade brasileira**. São Paulo: Melhoramentos, Edusp, 1980.

\_\_\_\_\_. **Cidade no Brasil: terra de quem?** São Paulo: Edusp, Nobel, 1991.

MATOS, Odilon Nogueira de. **Café e Ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira**. São Paulo: Pontes, 1990.

MEIRELLES, H. L. **Direito municipal brasileiro**. SP: Editora Malheiros. 1993.

MILLIET, S. **Roteiro do café e outros ensaios**. 4.ed. São Paulo: Hucitec, INL, 1982.

MOI, C. **Homens de ciência: a atuação da elite letrada na cidade de São Paulo na criação da Comissão Geográfica e Geológica**. Cordis - Revista Eletrônica de História Social da Cidade. Disponível em: <[http://www4.pucsp.br/revistacordis/downloads/numero1/artigos/12\\_homens\\_ciencia.pdf](http://www4.pucsp.br/revistacordis/downloads/numero1/artigos/12_homens_ciencia.pdf)>. Acesso em: 15 ago. 2016.

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

MOREIRA, Maria de Fátima Salum. **Ferrovianos, trabalho e poder**. São Paulo: Editora UNESP, 2008.

NARDOQUE, Sedeval. **Apropriação capitalista da terra e a desconcentração fundiária em Jales–SP**. Dourados, MS: Ed. UFGD, 2014. 166p.

NEVES, Correia das. **História da EFNOB**. Bauru, Tipografias e Livrarias Brasil, 1958.

NOZOE, N. **Sesmaria e Aposseamento de Terras no Brasil Colônia**. Revista da ANPEC, Brasília, v. 7, n. 3, p. 587-605, set. 2006.

O Bauru. Coleção do Núcleo de Pesquisas Históricas da Universidade do Sagrado Coração. Bauru, SP.

PIRAJUHY. **O Estado de São Paulo**, São Paulo, 30 jan. 1906. Nacional. Disponível em: <http://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19060130-9918-nac-0002-999-2-not/tela/fullscreen>. Acesso em: 28 mai. 2017.

OLIVEIRA, Eduardo Romero. Histórias de vida às margens do rio Paraná. **Revista de História Regional**, Ponta Grossa, v. 13, n. 2, p. 191-220, inverno 2008.

PASSOS, E. (1952) **Plano Nacional de Viação e Conselho Nacional de Transporte**. Rio de Janeiro: Departamento de Imprensa Nacional, 90 p.

PAIVA, Carlos Fernandes de. **Narrativas sintéticas dos fatos que motivaram a Fundação de Bauru**. Bauru. Conselho Municipal de Educação de Bauru. 1975.

PEREIRA, Diamantino, SANTOS, Douglas, CARVALHO, Marcos de - **Geografia - Ciência do Espaço - O Espaço Brasileiro - 2º Grau - Atual**, São Paulo, 1997.

PINTO, Adolpho Augusto. **História da Viação Pública de São Paulo**. São Paulo: Governo do Estado, 1977.

PRADO JR, C. **História Econômica do Brasil**. São Paulo: Brasiliense, 1949. 332 p.

QUEIROZ, Paulo R. Cimó. **As Curvas do Trem e os Meandros do Poder: o nascimento da estrada de ferro Noroeste do Brasil (1904-1908)**. Campo Grande, MS: Editora UFMS, 1997.

QUEIROZ, Paulo R. Cimó. **Uma Ferrovia entre dois Mundos: A E.F. Noroeste do Brasil na Primeira metade do século 20**. Bauru, SP: EDUSC; Campo Grande, MS: Ed. UFMS, 2004.

RACIUNAS, L. **Os Códigos de Posturas na Definição do Traçado das Cidades Paulistas do Século XIX**. In: SEMINÁRIO DE HISTÓRIA DA CIDADE E DO URBANISMO, 11, 2010, Vitória. Anais... Vitória: UFES, 2010. 1 CD-ROM.

REIS FILHO, Nestor Goulart. **Quadro da arquitetura no Brasil**. 4.ed. São Paulo: Perspectiva, 1978. 214 p.

ROSADA, M. **O plano sem traçado: a Igreja na lógica urbanística portuguesa de criação das vilas coloniais**. In: SEMINÁRIO DE HISTÓRIA DA CIDADE E DO URBANISMO, 13, 2014, Brasília. Anais... Brasília: Universidade Brasília - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, 2014. Disponível em:



<<http://www.shcu2014.com.br/content/plano-tracado-igreja-na-logica-urbanistica-portuguesa-criacao-das-vilas-coloniais>>. Acesso em: 23 nov 2015.

SAES, Flávio Azevedo Marques de. **As Ferrovias de São Paulo, 1870-1940: expansão e declínio do transporte ferroviário em São Paulo**. São Paulo: HUCITEC/INL, 1981.

SAES, Flávio Azevedo M. **A Grande Empresas de Serviços Públicos Cafeeira**. HUCITEC: São Paulo. 1986.

SAINT MARTIN, S. **Breve histórico dobre a Estrada de Ferro Noroeste do Brazil**. In: Álbum Gráfico do Estado de Matto-Grosso. Corumbá/Hamburgo, 1914.

SALLUM JR, B. **Capitalismo e Cafeicultura no Oeste Paulista: 1888 - 1930**. 1979. 317 f. Tese (Doutorado em Sociologia) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, São Paulo, 1979.

SÃO PAULO (Estado). **Decreto nº 734, de 5 de janeiro de 1900**. Disponível em: <<http://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/decreto/1900/decreto-734-05.01.1900.html>>. Acesso em: 3 jan 2017.

\_\_\_\_\_. **Decreto nº 1.278, de 23 de março de 1905**. Disponível em: <<http://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/decreto/1905/decreto-1278-23.03.1905.html>>. Acesso em: 15 jan 2017.

SCHADEN, E. **Os Primitivos Habitantes do Território Paulista**. O Estado de S. Paulo, São Paulo, 25 jan. 1954. Edição do IV Centenário, p. 9.

SCHEINA, Robert L. **Latin America's Wars: The Age of the Caudillo, 1791-1889**, Volume I. Brassey's, 2003

SEGNINI, L.R.P. **Ferrovias e Ferroviários**. São Paulo: Editora Autores Associados/Cortez, 1982.

SILVA, Luís Octávio da. **História urbana: uma revisão da literatura epistemológica em inglês**. EURE (Santiago), Santiago, v. 28, n. 83, p. 31-44, maio 2002. Disponível em <[http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S025071612002008300003&lng=es&nrm=iso](http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S025071612002008300003&lng=es&nrm=iso)>. Acesso em 10 ago 2015.

SOUKEF JUNIOR, Antônio. **Sorocabana: uma saga ferroviária**. 1ªed. São Paulo: Dialetto, 2001.

SZMRECSANYI, Maria Irene de Q. F. **Produção, apropriação e organização do espaço na economia cafeeira: contrastes entre o Vale do Paraíba e Oeste Paulista (1800 – 1930)**. Sinopses 5. São Paulo: FAU-USP, 1984.

TAGLIETTI, D. B. **A natureza social e econômica da Lei de Terras de 1850**. Revista de Ciências Humanas, v. 6, n. 7, p. 189-205, 2005.

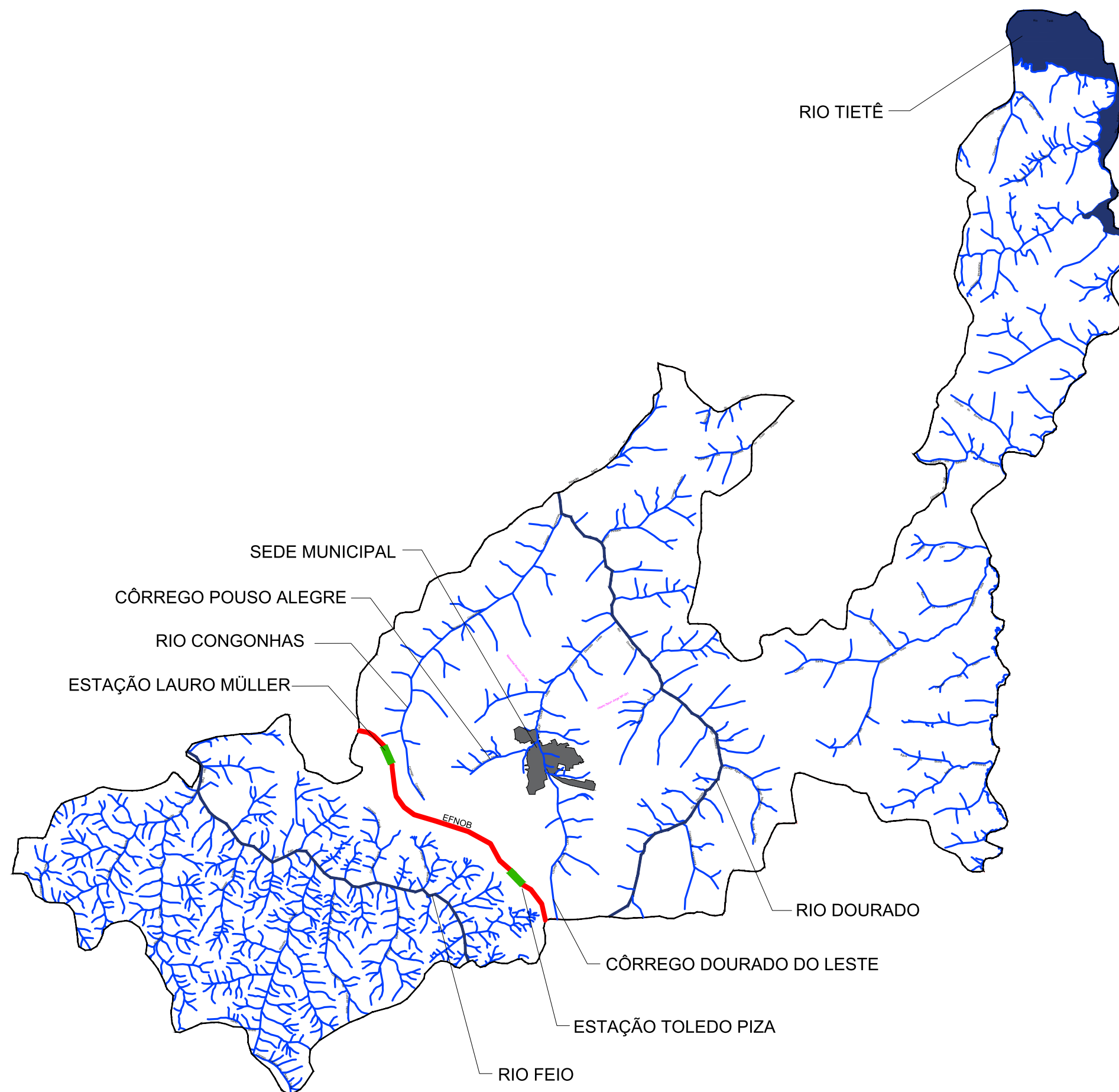
TAUNAY, Affonso de E. **Pequeno histórico do café no Brasil**. Rio, Departamento

Nacional do Café, 1945.

TENÓRIO, Douglas Aparato. **Capitalismo e Ferrovias no Brasil**. Curitiba: HD Livros, 1996.

TURAZZI, Maria Inez. **A euforia do progresso e a imposição da ordem: a engenharia, a indústria e a organização do trabalho na virada do século XIX ao XX**. São Paulo: Marco Zero, 1989.

## APÊNDICE A - HIDROGRAFIA E IMPLANTAÇÃO ORIGINAL DA CEFNOB EM PIRAJUÍ



Fonte: Elaborado pela autora em cooperação com a Prefeitura Municipal de Pirajuí (2016).